



Représentativité :
le texte est signé
et adopté



(24 sep 09)

Assemblée nationale - XIII^e législature Deuxième session extraordinaire de 2008-2009

Compte rendu intégral

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État

...

L'article 24 transcrit dans la loi la définition du temps de travail du personnel navigant de l'aviation civile. Cette définition n'était jusqu'alors que d'ordre réglementaire, ce qui avait donné lieu à plusieurs contentieux. Le Sénat a complété cet article en y adjoignant la notion de mission, dont votre commission a donné une définition plus pertinente et elle a, sur proposition du rapporteur, traité de la délicate question de la représentation syndicale des personnels navigants, en offrant une solution conforme aux spécificités de leur métier.

...

M. Yanick Paternotte, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

...

S'agissant des dispositions du projet de loi relatives au transport aérien, le titre V comportait deux articles dans sa version initiale. L'article 24 est relatif à la durée du travail et au régime de travail du personnel navigant de l'aéronautique civile. Cet article a été enrichi au Sénat d'une définition de la notion de « mission » pour un équipage. M. le secrétaire d'État a rappelé que nous l'avons retoilé. L'article 25, par coordination, supprime des dispositions du droit en vigueur rendues redondantes.

En outre, le Sénat a adopté trois amendements du Gouvernement portant articles additionnels : l'article 26 a pour objet de réformer le dispositif de sanctions aux infractions environnementales prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires et l'article 27, dont l'objet est d'adapter les dispositions du code de l'aviation civile aux exigences du règlement européen du 27 octobre 2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs, et l'article 28, visant à permettre la saisie conservatoire des aéronefs en cas d'aides d'État indûment perçues par des transporteurs aériens. Un pouvoir nouveau est conféré à l'ACNUSA, nous le verrons dans le cœur du débat.

La commission a apporté plusieurs modifications importantes à ce chapitre. Elle a supprimé la définition de la mission d'un équipage et lui a substitué un dispositif prévoyant que le personnel navigant est tenu d'assurer son service programmé entre deux passages à l'une des bases d'affectation du personnel navigant de l'entreprise. Par parallélisme avec les dispositions de la loi sur le dialogue social relatives aux cadres, la commission a adopté un amendement, très attendu, permettant la constitution d'un collège spécial des personnels navigants techniques, dès lors que le nombre de ces personnels est au moins égal à vingt-cinq au moment de la constitution ou du renouvellement des délégués du personnel, de la

délégation unique du personnel ou des représentants du personnel au comité d'entreprise. La commission a élevé du niveau réglementaire au niveau législatif la notion de volume de protection environnementale que l'on appelle plus communément les VPE. Enfin, elle a permis à l'ACNUSA de requérir la saisie conservatoire, comme je viens de le rappeler. Je me félicite de l'ensemble de ces mesures qui constituent une véritable avancée pour un secteur qui, je le rappelle, est aujourd'hui fort touché par la crise. En effet, les chiffres communiqués par les entreprises et parus dans la presse font état de bilans déficitaires.

...

M. Thierry Benoit, apparenté Nouveau Centre

...

Enfin, je me réjouis de la clarification du code du travail des personnels navigant de l'aviation. Désormais, ceux-ci bénéficieront d'une plus grande sécurité juridique. De plus, la rémunération des heures supplémentaires sera mieux encadrée, ce qui représente pour les heures supplémentaires de vol, une majoration salariale de 25 %.

...

M. Jean-Luc Pérat, socialiste, radical, citoyen et divers gauche

...

Mon intervention portera plus particulièrement sur deux dispositions de l'article 24 du projet de loi, adopté par notre commission. L'une concerne l'atteinte au droit de grève des personnels navigants, l'autre traite des modalités de décompte d'activité de ces mêmes personnels.

Auparavant, je veux évoquer l'article 24 *bis* consacré à la représentativité syndicale des personnels navigants techniques.

La loi du 20 août 2008 portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail a modifié le cadre des relations professionnelles en leur donnant une véritable assise électorale, fondée sur les suffrages exprimés lors des élections des représentants du personnel. On peut être satisfait par ces modalités de la représentativité mais aussi par la création, dans le projet de loi, d'un collège électoral spécifique pour le personnel navigant technique.

Les syndicats représentatifs doivent satisfaire à des critères de représentativité en matière de respect des valeurs républicaines, d'indépendance, de transparence financière, d'ancienneté – au moins deux ans dans le champ géographique et professionnel de l'entreprise –, d'audience, d'influence caractérisée par l'activité et l'expérience – ce point aura toute son importance quand je traiterai de la place de la commission d'hygiène et des conditions de travail –, d'effectif des adhérents et de cotisations.

Les dispositions de l'article 24 *bis*, introduit dans le projet de loi par la commission, prévoient, à notre grande satisfaction, de transposer dans le code de l'aviation civile, pour le personnel navigant technique, des dispositions du code du travail applicable aux cadres. Le niveau élevé de responsabilité de ces personnels, ainsi que la capacité de jugement, d'analyse et d'initiative liée à cette fonction majeure et décisive imposent qu'ils bénéficient d'une représentativité propre ; nous pouvons nous en réjouir. L'amendement adopté par la commission a ainsi permis de rédiger un nouvel article qui convient tant aux pilotes de ligne et aux organisations syndicales qu'aux entreprises concernées.

Je veux maintenant interpeller M. le secrétaire d'État et M. le rapporteur au sujet de l'article 24 du projet de loi.

Dans la rédaction adoptée par la commission, le deuxième alinéa de cet article précise que « le personnel navigant est tenu, sauf cas de force majeure ou impossibilité médicale, d'assurer son service programmé entre deux passages à l'une des bases d'affectation du personnel navigant de l'entreprise. » Certes, la commission a modifié le texte adopté par le Sénat. Cependant cette rédaction vise encore à restreindre le droit de grève des personnels navigants en créant une obligation de service entre deux passages à l'une de ses bases d'affectation. On ne peut ni comprendre ni accepter qu'une disposition aussi grave, réglementant le droit de grève, puisse être présentée à la demande de la compagnie Air France, sans qu'aucune concertation préalable n'ait eu lieu entre tous les partenaires sociaux concernés.

Par ailleurs, alors que cette mesure ne peut se justifier par l'existence d'un service public dont il faudrait assurer la continuité, cette remise en cause du droit de grève pour une

catégorie de personnel pose un problème de constitutionnalité. La suppression pure et simple de cette disposition nous paraît dès lors incontournable et logique.

En effet, sous couvert de permettre l'organisation du transport public aérien, cet alinéa a pour seule finalité la limitation du droit de grève. Le dispositif visé interdit l'exercice de ce droit lorsque l'avion fait escale sur un site qui n'est pas la base d'affectation du personnel navigant de l'entreprise. Par exemple, s'il est basé à Nantes, le personnel navigant d'une compagnie régionale, ne pourra pas exercer son droit de grève lors d'une escale à Marseille, si cette ville n'est pas une base d'affectation de la compagnie. Il devra, pour ce faire, attendre de rejoindre une base d'affectation. Le droit de grève ne peut être ainsi encadré sans discussion et sans concertation avec les organisations syndicales au détour d'un amendement déposé fortuitement au Sénat et modifié en commission à l'Assemblée.

Par ailleurs, selon le troisième alinéa de l'article 24, « pour les salariés mentionnés au premier alinéa du I – il s'agit toujours du personnel navigant –, il est admis, dans les conditions d'exploitation des entreprises de transport et de travail aériens, qu'à la durée légale du travail effectif, telle que définie au premier alinéa de l'article L. 3121-10 du code du travail, correspond un temps de travail exprimé en heures de vol d'une durée déterminée par décret en Conseil d'État par mois, trimestre ou année civils. Par exception à l'article L. 3121-22 du même code, les heures supplémentaires de vol donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération, à l'exclusion des remboursements de frais. »

Les modalités de décompte d'activité du personnel navigant étant, à ce jour, fixées par un texte réglementaire, nous comprenons l'objectif qu'affiche le Gouvernement en voulant transposer ces dispositions en normes législatives aux seules fins d'assurer la stabilité juridique du dispositif. Malheureusement, nous sommes dans l'obligation de dénoncer le fait qu'il ne s'agit pas d'une modification à droit constant, mais d'une remise en cause des mécanismes de décompte d'activité, qui rend possible, notamment, l'annualisation du temps de travail.

De plus, une telle rédaction créerait une exception à l'article L. 3121-22 pour les seuls personnels navigants. L'exclusion du bénéfice des dispositions législatives en matière de majoration des heures supplémentaires générerait une rupture d'égalité entre les salariés, ce qui poserait, encore une fois, une question de la constitutionnalité.

Nous demandons, en conséquence, que l'ensemble de l'activité du personnel navigant – activités au sol, formations, visites médicales, temps passé en simulateur – soit pris en compte par un équivalent en heures de vol, et que les dispositions de majoration des heures supplémentaires prévues par le code du travail soient applicables après adaptation par décret en Conseil d'État.

L'activité du personnel navigant a beaucoup évolué ces dernières années et elle évolue toujours. Si le vol continue d'y occuper une place prépondérante, force est néanmoins de constater que les activités au sol – préparation des vols, formation, visites médicales spécifiques, simulateurs et réserves – se multiplient, au nom, notamment, de la sécurité des vols. Dès lors, si la nécessité d'une correspondance, affirmée par la loi afin de rendre plus lisible l'articulation entre le code du travail et celui de l'aviation civile, n'est pas constatée, il est essentiel, pour le personnel navigant, qu'à l'article L. 3121-10 du code du travail corresponde un article du code de l'aviation civile qui prenne en compte l'ensemble des activités du personnel navigant sans les limiter strictement au vol.

En conclusion, je reviens quelques instants sur la sécurité et sur l'implication des personnels navigants dans la gestion de celle-ci. Certes, les accidents liés au trafic aérien demeurent nettement moins nombreux que pour les autres types de transport, notamment routiers. Pour que cette situation perdure, il faut maintenir l'obligation, pour les différentes compagnies aériennes, de réserver une place prépondérante à la commission d'hygiène et des conditions de travail, qui représente les personnels exerçant à bord, dont l'analyse, les observations, les suggestions ou l'opposition vont toujours dans le sens de la sécurité des passagers et des personnels. Nous devons rester vigilants et intransigeants face au lobbying de certaines compagnies et de leur direction, qui souhaiteraient minimiser le rôle et la fonction de cette commission. Sur ce point, notre responsabilité est engagée. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et GDR.*)

...

Discussion des articles

...

Article 24

M. le président. À l'article 24, je suis saisi d'un amendement n° 63.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Il est défendu.

(L'amendement n° 63, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 83 et 93.

La parole est à M. Jean-Luc Pérat, pour soutenir l'amendement n°83.

M. Jean-Luc Pérat. « Dans le respect des dispositions prises pour assurer la sécurité des vols, le personnel navigant est tenu, sauf cas de force majeure ou d'impossibilité médicale, d'assurer son service programmé entre deux passages à l'une des bases d'affectation du personnel navigant de l'entreprise. » Cette rédaction fait suite à une modification du projet de loi proposée par le Sénat. Elle vise à restreindre le droit de grève des personnels navigants en créant une obligation de service entre deux passages à l'une des bases d'affectation de ce personnel.

Le dispositif en question interdit l'exercice du droit de grève lorsque l'avion est en escale sur un site qui n'est pas une base d'affectation du personnel navigant de l'entreprise. Ainsi, un personnel navigant d'une compagnie régionale, partant de sa base de Nantes pour desservir Marseille, qui ne fait pas partie de ses bases, devra attendre de rejoindre une base d'affectation pour exercer son droit de grève.

Le droit de grève ne peut être encadré sans discussion, sans concertation avec les organisations syndicales. Cette remise en cause du droit de grève pour une catégorie de personnels pose la question de la constitutionnalité même de ce texte.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n°93.

M. Daniel Paul. Lors de l'examen du projet de loi devant le Sénat, un amendement a introduit deux alinéas qui, en redéfinissant la notion de mission, portaient directement atteinte au droit de grève des personnels navigants de l'aviation civile. L'utilisation du concept de mission imposait à l'équipage d'« assurer l'intégralité des opérations aériennes qui constituent la mission », sachant que « constitue une mission une succession préalablement définie d'opérations aériennes entre deux temps de repos, qui débute et se termine à la base d'affectation ».

L'adoption de cette rédaction aurait eu pour conséquence directe d'empêcher les personnels navigants d'exercer leur droit de grève pendant plusieurs jours, sans que cela soit justifié par des nécessités impérieuses de sécurité.

Pleinement consciente du risque d'inconstitutionnalité, notre commission des affaires économiques a rédigé une nouvelle version qui semble, de prime abord, moins nocive pour le droit de grève, mais qui poursuit en fait le même objectif : limiter le plus largement possible l'exercice par les personnels navigants de ce droit constitutionnel.

La nouvelle rédaction issue des travaux de la commission empêchera l'exercice du droit de grève tant que les personnels ne seront pas retournés à l'une des bases d'affectation de l'entreprise. Elle porte également atteinte au principe d'égalité, car les salariés verraient les conditions d'exercice du droit de grève différées en fonction de la taille de leur entreprise et du nombre de bases d'affectation dont elle dispose.

La limitation apportée à l'exercice de ce droit, qui puise sa valeur constitutionnelle dans le septième alinéa du préambule de la Constitution, ne se justifie nullement par la sécurité des passagers ou une quelconque nécessité de service public. Cette atteinte au droit de grève serait donc contraire à la Constitution telle que l'interprète le Conseil constitutionnel.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Yanick Paternotte, *rapporteur*. Défavorable. Le sujet est important, et a beaucoup mobilisé le rapporteur et les administrateurs. La rédaction du Sénat ne faisait pas forcément plaisir – c'est un euphémisme – aux personnels, et les explications fournies par les syndicats que nous avons rencontrés sont assez compréhensibles.

J'observerai toutefois que, dans la nouvelle rédaction, le mot « mission » n'apparaît pas, ce qui n'est pas neutre.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État*. En effet !

M. Yanick Paternotte, *rapporteur*. Le règlement de l'aviation civile fait référence à la mission sans jamais la définir. Le rapporteur a souhaité trancher un problème qui a fait jurisprudence au Conseil d'État en 1986 et dans un arrêté il y a deux ou trois ans, et trouver une solution équilibrée entre le droit de grève légitime pour le personnel navigant et le droit, pour les personnes transportées, à ne pas être laissées « en carafe » sur certaines destinations.

Le problème, c'est que la mission telle qu'elle a été définie recouvre, en fait, à la fois les longs courriers, qui durent entre neuf et douze heures, et les moyens et courts courriers, qui permettent de faire plusieurs vols dans la même journée sur le territoire national ou européen.

La rédaction de la commission parle non pas des bases d'affectation mais d'une des bases d'affectation. Ainsi, un pilote de court courrier sur A 319 ou A 320 qui effectue dans la journée une triangulation Paris-Nice-Toulouse-Paris aura trois bases d'affectation possibles et pourra décider d'exercer son préavis – s'il le veut, car il n'est pas obligé de faire grève – sur l'une des bases d'affectation de la compagnie. D'autres compagnies qu'Air France sont basées sur notre territoire ou y ont des bases d'affectation. Récemment, Easyjet s'est basée tant à Lyon qu'à Roissy, ce qui pourrait concerner des consommateurs français pris en otage.

Après concertation avec les syndicats des personnels navigants, la commission a trouvé cette rédaction équilibrée, tant pour les pilotes de longs courriers que pour les pilotes de courts et moyens courriers. Nous avons recueilli, en privé, l'assentiment de nombreux syndicats sur cette rédaction qui, je le redis, élimine le problème de la définition de la mission – il appartiendra au Gouvernement d'y revenir éventuellement de manière réglementaire –,

et trouve un équilibre entre le droit de grève, qui n'est absolument pas mis en cause, et la sauvegarde des intérêts des passagers. En cas de grève sur une des bases d'affectation du territoire métropolitain, si des voyageurs partant de Paris se retrouvaient bloqués, par exemple, à Nice, ils pourraient, par d'autres moyens de transport, d'autres compagnies, retrouver leur foyer dans la journée ou le lendemain.

Pour toutes ces raisons, avis défavorable.

(Les amendements identiques n^{os} 83 et 93, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 84 et 91.

La parole est à M. Jean-Luc Pérat, pour soutenir l'amendement n° 84.

M. Jean-Luc Pérat. Il tend à insérer, dans la première phrase de l'alinéa 6, après les mots « exprimé en », le mot : « équivalence ».

Il s'agit de prendre en considération l'ensemble des activités et des personnels navigants, sans les limiter à l'activité vol. Nous sommes très nombreux ici à prendre l'avion et nous savons parfaitement qu'il y a pas seulement le vol, mais également toute la préparation, les activités au sol, les visites médicales, la formation, l'entraînement sur les simulateur – domaine important pour les pilotes –, les réserves. Il est indispensable de retenir tout cela pour l'équivalence temps de vol.

Je rappelle que la pratique du simulateur est obligatoire, et qu'elle permet aux pilotes de maintenir un niveau professionnel élevé. Les accidents que nous nous avons déplorés ces derniers mois prouvent l'importance de cet aspect. Il est donc logique de reconnaître à toutes ces activités la légitimité officielle de l'équivalence.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre l'amendement n° 91.

M. Daniel Paul. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable. Les articles 24 et 24 *bis* concernent plusieurs sujets : l'aérien, les pilotes de ligne et le personnel navigant, hôtesses et stewards ; la mission, que nous allons évoquer ; le temps de travail ; la représentativité et le comité d'hygiène et de sécurité. Nous aurions pu parler de la retraite, mais ce thème a déjà été traité dans un autre texte.

S'agissant du temps de travail, la partie réglementaire du code de l'aviation civile a été déjà largement transposée dans le législatif, à la virgule près, en tenant compte des quelques améliorations que j'ai précédemment évoquées.

Les heures supplémentaires sont définies dans ce texte. Elles sont payées avec une majoration de 25 %, la réglementation européenne faisant référence à un temps de vol de 900 heures annuelles. Notre compagnie nationale fait moins, mais les compagnies alternatives font 900 heures au niveau international, et une compagnie comme Transavia, filiale d'Air France, en fait 750. Je pense donc qu'il n'y a pas lieu d'aller plus loin : les conditions sociales sont parfaitement acceptables, et d'ailleurs acceptées par une très grande majorité des intéressés. Je suis donc défavorable à toute modification de ces équilibres, qui pourrait entraîner une perte de compétitivité de l'entreprise nationale à un moment où elle est en grande difficulté. En ne retenant pas ces amendements, nous conforterons l'équilibre économique de l'entreprise Air France-KLM.

(Les amendements identiques n^{os} 84 et 91, repoussés par le Gouvernement ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 85 et 94.

M. Jean-Luc Pérat. Défendu !

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre l'amendement n° 94.

M. Daniel Paul. Il est défendu également.

(Les amendements identiques n^{os} 85 et 94, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(L'article 24 est adopté.)

Article 24 bis

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 64, visant à supprimer l'article 24 bis.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Cet article remet en cause les principes mêmes de la loi du 20 août 2008 « portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail ». La disposition la plus grave est celle qui permettra à des organisations représentant moins de 10 % d'être présentes à la table des négociations au niveau de l'entreprise et de voir reconnue leur capacité à négocier et à signer des accords concernant l'ensemble des salariés au sein des entreprises de transport aérien.

Les organisations autres que celles représentant les pilotes devront atteindre le seuil de 10 %, alors qu'un collège rassemblant les personnels navigants techniques pourrait être créé dès que les effectifs de cette population seraient supérieurs à vingt-cinq pilotes.

Pourtant, les organisations signataires de la position commune ont de fait accepté que leurs syndicats affiliés perdent la représentativité dans une entreprise s'ils n'atteignent pas le seuil de 10 % dans l'ensemble des collèges, quand bien même ils l'auraient obtenu dans un seul.

Pourquoi un syndicat bénéficierait-il de droits supérieurs à ceux des autres syndicats ? Certaines catégories de personnel seraient-elles supérieures aux autres dans les entreprises et auraient-elles droit à des privilèges ?

Il ne faut pas s'y tromper : aujourd'hui, d'autres syndicats espèrent que l'adoption de cet article sera un premier pas vers une généralisation des dérogations catégorielles à la loi du 20 août 2008.

Il ne s'agit pas de nier l'existence d'une difficulté relative à la représentativité des pilotes, mais la solution doit être trouvée dans le cadre du dialogue social au sein de l'entreprise et dans le respect de la législation en vigueur. Les organisations syndicales s'accordent à dire qu'un accord sur un dispositif tenant compte de la spécificité des pilotes peut être obtenu, notamment dans le cadre de l'établissement réunissant actuellement les personnels navigants chez Air France. C'est ce qui s'est produit pour les personnels navigants commerciaux – hôtesses et stewards –, sans que soient remis en cause les fondamentaux de la loi de 2008.

C'est pourquoi nous demandons la suppression de l'article 24 bis.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable.

C'est un vrai sujet, qui a provoqué un débat très vif, mais, honnêtement, beaucoup moins vif depuis l'accident tragique du vol Rio-Paris. Dans les comités d'entreprise, on appliquait sans le dire des critères de représentativité différents pour les pilotes et les autres personnels navigants techniques.

Votre commission propose une représentation qui me semble assez équilibrée, les pilotes bénéficiant de la reconnaissance de leur spécificité. Cela concerne Air France, mais cela peut concerner aussi d'autres compagnies, puisque le texte prévoit un seuil de 25 salariés.

Le secteur de l'aérien compte aujourd'hui plus de 50 000 salariés, dont 4 000 à 4 500 pilotes, soit moins de 10 % des effectifs. S'il n'y avait qu'un seul syndicat de pilotes – ce qui n'est pas le cas, mais l'un d'entre eux est largement majoritaire, car il a recueilli 75 % des suffrages lors de la dernière élection du comité d'entreprise –, et même si tous les pilotes votaient pour lui, il n'atteindrait pas la barre des 10 %. On ne peut nier, cependant, qu'il existe une réelle spécificité du personnel navigant en général, des pilotes et copilotes en particulier.

Après avoir entendu tous les syndicats du secteur et notamment d'Air France, j'ai tenté de trouver avec le Gouvernement – je remercie M. le secrétaire d'État pour son écoute et son soutien – une représentation équilibrée, tant pour les pilotes que pour les hôtesses et stewards, de façon que tous ceux qui constituent l'équipage puissent y trouver leur compte. Il s'agit, sans humilier personne, de reconnaître une vraie spécificité à celles et ceux qui ont un métier difficile et qui méritent de pouvoir porter leurs revendications si besoin est.

Le reste est affaire de dialogue social. Mais nous ne faisons finalement qu'entériner ce qui se faisait traditionnellement sans texte écrit.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

(L'amendement n° 64 n'est pas adopté.)

(L'article 24 bis est adopté.)

Article 25

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 65, visant à supprimer l'article 25.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Défendu.

(L'amendement n° 65, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 25 est adopté.)

...

Vote sur l'ensemble

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)