

## Tous pilotes, toutes compagnies

### La restriction du droit de grève en quelques questions

#### ***A qui s'applique cette proposition de loi ?***

Elle concerne tous les salariés dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols. La loi détaille les personnels concernés. Il s'agit des salariés des exploitants d'aérodrome et des entreprises qui concourent directement à l'activité de transport aérien de passagers, qui occupent un emploi de personnel navigant ou qui assurent personnellement l'une des opérations d'assistance en escale, de maintenance en ligne des aéronefs, de sûreté aéroportuaire, de secours et de lutte contre l'incendie ou de lutte contre le péril animalier.

#### ***Cette loi permet-elle de faire progresser le dialogue social ?***

Non au contraire. Au prétexte de favoriser un dialogue lors de l'émergence de conflits, cette loi amène en fait à l'effet inverse. Les entreprises attendront de jauger la mobilisation, 48 heures avant une grève, pour commencer réellement à négocier. Ainsi nous perdons et le pouvoir de dissuasion, et la capacité de négocier.

#### ***On peut toujours faire grève, donc on peut toujours se défendre ?***

Si la grève est toujours possible, sa capacité de dissuasion sera très affaiblie.

Les directions ne craindront plus de passer en force sur de nombreux sujets.

Seule une participation à plus de 80 % et une grève longue pourraient encore avoir un impact dissuasif, là où aujourd'hui une mobilisation majoritaire suffit pour contrer une attaque.

Connaissant 48 heures à l'avance le taux exact de participation, les directions (et pas les syndicats) auront tous les atouts en main pour graduer leurs attaques contre la profession.

#### ***Si la loi passe, comment faudrait-il se déclarer gréviste et à quel moment ?***

La déclaration est individuelle. Elle se fait uniquement sur l'initiative du salarié, 48 heures au plus tard avant le début de chaque journée de grève, et ce, quel que soit son planning pendant ce conflit.

Qu'il soit en repos, en blanc, ou programmé en vol, le salarié doit se déclarer gréviste. S'il ne le fait pas dans le délai imparti, il sera non-gréviste et à la disposition de l'entreprise, quand bien même il était initialement prévu en repos ! Bien évidemment cette déclaration individuelle permettra à l'entreprise d'exercer de fortes pressions sur tous les salariés, en particulier dans les plus petites compagnies.

#### ***Tous les pilotes sont-ils obligés de se positionner ?***

Oui, à part ceux en congés officiels sur la période considérée, tous les pilotes seront amenés à se déclarer auprès de leur direction, 48 heures avant chaque jour de grève. Sans quoi ils seront considérés non-grévistes, sans possibilité de changer d'avis, sous peine de sanction pouvant aller jusqu'au licenciement.

#### ***Les syndicats connaîtront-ils le pourcentage de grévistes déclarés 48 heures avant le mouvement ?***

Non. Seule la direction saura quel est le pourcentage de grévistes. Seule la direction saura si la grève va être suivie ou pas. Les syndicats ne connaîtront pas l'état de la mobilisation. Ce sera un énorme handicap pour les négociateurs du syndicat .

#### ***Si les motifs de conflit sont bons, alors il y aura une forte mobilisation, et peu importent les 48 heures.***

C'est là l'illusion la plus sournoise du texte. En apparence, l'argument est imparable. Deux écueils d'importance cependant :



- d'une part, la mobilisation massive d'une population aussi diverse que celle des pilotes de ligne n'est jamais acquise : diversité des contrats de travail, pression financière, objection culturelle à la grève, motivation individuelle faible, etc.
- d'autre part, compte tenu des possibilités palliatives nouvelles que la proposition de loi fournit (remplacement des grévistes par les non grévistes, affrètement), on prive mécaniquement d'effet la grève et le préavis de sa force.

Mais le plus grave reste la destruction d'un espace et d'un pouvoir de négociation que les adhérents confient à leurs syndicats : pour les syndicalistes, une grève est le résultat et le constat d'un échec des négociations.

### ***Il suffit de tous se déclarer grévistes !***

Ce n'est pas possible ! Quand bien même nous réussirions à organiser un tel système, cela serait considéré comme un détournement de la loi et une volonté de se déclarer faussement grévistes. Le but étant alors non plus de faire grève, mais de désorganiser l'entreprise. Ceci est interdit par le code du travail.

De plus, il est fort peu probable que tous les pilotes soient d'accord pour être systématiquement grévistes, quel que soit le sujet de la grève, quel que soit le syndicat qui appelle à la grève.

Non seulement la disparité syndicale est trop forte, mais en plus les pilotes souhaiteront toujours conserver leur libre arbitre en fonction des circonstances.

Cette loi ne peut être contournée par un artifice quelconque. Le choix d'être gréviste ou non-gréviste n'est pas réversible, sauf levée du préavis par les syndicats.

### ***Est-ce que cette loi est voulue par les directions des compagnies aériennes ?***

Oui, bien évidemment ! Depuis de nombreuses années les directions des compagnies aériennes, Air France en tête, se plaignent auprès du législateur de ne connaître les grévistes qu'au moment du pointage. Pourtant, les compagnies ont de nombreux outils pour évaluer le nombre de grévistes ; la dernière grève des PNC en novembre 2011 l'a prouvé.

Les directions ont de très bons liens avec le gouvernement. **En 2009, la direction du groupe Air France était déjà à l'origine de la loi qui interdit aux navigants de faire grève en escale.**

Le Député Diard nous a confirmé le rôle moteur de la compagnie Air France dans cette proposition de loi.

### ***Cette loi remplit-elle son objectif d'information des passagers ?***

Non. Il est demandé aux entreprises d'informer les passagers au plus tard 24 heures avant le début de la grève. Mais aucune sanction n'est prévue si les compagnies ne respectent pas cette obligation.

### ***Cette loi pourrait permettre d'éviter les petites grèves à répétition !***

Non. De plus, même les grosses grèves auront perdu toute efficacité et tout leur pouvoir de dissuasion. Aucun syndicat n'est en mesure de mobiliser à plus de 80 % ; les directions sauront toujours rester bien en dessous de ce seuil, en graduant la force de leurs attaques. Si cette loi passe, tous les syndicats, y compris le SNPL, perdront leur principal moyen de défense. Qui, dans le contexte actuel de crise profonde du transport aérien, est prêt à abdiquer tout pouvoir de négociation ?

### ***Les contrôleurs aériens sont-ils concernés par ce projet de loi ?***

Non. Les contrôleurs aériens sont soumis depuis 1985 à un service minimum. Dans les faits, chacun de leurs mouvements de grève amène la DGAC à abattre au minimum 50 % du trafic, quelle que soit la mobilisation réelle (nous en faisons souvent les frais...). Ils n'ont pas à se déclarer grévistes au préalable.

### ***Comment est traitée la SNCF ?***

Les transports publics terrestres (RATP, SNCF) sont depuis 2007 sous le coup d'une loi assez proche de celle voulue pour le transport aérien. On y retrouve notamment l'obligation pour les salariés de se déclarer 48 heures à l'avance.

Deux différences fondamentales cependant : les entreprises sont d'une part, publiques, en situation de monopole, et d'autre part, le texte les oblige, sous peine de sanctions financières en cas de non respect, à déterminer des plages horaires pendant lesquelles le service sera garanti. Les pilotes n'ont pas le même statut que les salariés de la SNCF.

Sauf à nationaliser les compagnies aériennes et à annuler la libéralisation du Transport Aérien, il n'y a pas lieu de se voir appliquer une restriction du droit de grève dans un secteur privé soumis à libre concurrence.

### ***Ne vaudrait-il pas mieux conserver ses « cartouches » dans l'hypothèse d'un conflit dans notre propre compagnie ?***

Il ne sert à rien d'avoir des cartouches si l'on ne possède plus de fusil !