

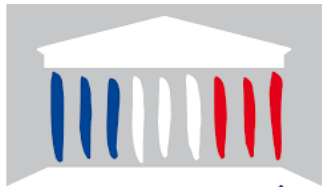


DÉCLARATION INDIVIDUELLE PRÉALABLE

LE DROIT DE GRÈVE SABRÉ AVEC LE SOUTIEN DU SNCTA

Le sujet de l'application de la loi Diard (imposant une déclaration individuelle préalable lors des mouvements de grève) est revenu sur le devant de la scène avec une proposition de loi venant du Sénat. Maintes fois resté dans les murs dorés du palais du Luxembourg, ce projet est cette fois repris par le gouvernement. Il faut dire que le positionnement du SNCTA, assez inédit dans le monde syndical, est pour beaucoup dans cette nouvelle restriction à venir.

OÙ EN EST LE PROJET DE LOI ?



**ASSEMBLÉE
NATIONALE**

La proposition de loi a été déposée avant l'été au sénat par le sénateur Capo-Canellas, connu pour des rapports au vitriol sur la DGAC. Elle a été votée au sénat lors de son passage en plénière. Durant celle-ci, le ministre des Transports (Clément Beaune) a indiqué que le gouvernement souhaitait voir cette loi aboutir.

Cette proposition de loi a donc continué son cheminement parlementaire et s'est retrouvée début septembre à l'Assemblée Nationale. Le gouvernement a décidé d'engager une procédure accélérée sur ce texte qui a été renvoyé en Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire et un rapporteur a été nommé en la personne de Damien Adam.

Le rapporteur a organisé une table ronde à laquelle étaient invités tous les syndicats. Tous ont répondu présent sauf un... le SNCTA, préférant aller apporter son soutien à la proposition de loi à huis-clos avec le rapporteur.

Une quinzaine d'amendements ont été déposés (certains grâce à l'action de l'USACcgt – voir plus bas), mais aucun n'a réussi à passer l'étape de l'examen en commission. Le texte devrait arriver en plénière à l'Assemblée Nationale dans les semaines qui viennent.

Le rapporteur



M. Damien Adam
Com. Développement durable
Rapporteur

QUE PRÉVOIT LA PROPOSITION ?

Derrière le titre de la proposition « relative à la prévisibilité de l'organisation des services de la navigation aérienne en cas de mouvement social et à l'adéquation entre l'ampleur de la grève et la réduction du trafic », il n'y a en réalité aucune volonté de mise en adéquation. La proposition ne cherche pas, en effet, à revenir à un dimensionnement du service minimum permettant un exercice acceptable du droit de grève : beaucoup trop d'agents en seront toujours privés. La loi prévoit uniquement de rajouter une nouvelle couche de restriction avant qu'un agent puisse désormais faire grève. En cas de volonté d'être grévistes, les agents devront se déclarer l'avant-veille du jour de la

grève avant midi (J-2 avant 12h). Ils auront la possibilité de changer d'avis jusqu'à 18h, toujours l'avant-veille (si finalement ils ne souhaitent plus être grévistes). En fonction du nombre prévu de grévistes, la DO pourra décider de la mise en place ou non du service minimum. Quand on connaît les mécanismes de mise en place du service minimum, on se rend vite compte que ce texte sera inapplicable (un exemple tout simple, l'impact de la répartition des grévistes sur la journée n'a pas été anticipé).

QUEL EST L'AVIS ET L'ACTION DE L'USACCGT?

L'USACcgt a été présente sur ce dossier dès sa genèse auprès du sénateur Capo-Canellas.

Nous avons participé activement à la table ronde organisée par le rapporteur, et l'USACcgt a contacté un grand nombre de députés de la commission pour les alerter sur l'aspect confiscatoire qui consiste à rajouter une nouvelle restriction avant que les agents puissent exercer leur droit de grève. L'USACcgt s'est clairement prononcée pour un retrait de cette proposition de loi. La déclaration individuelle préalable a fait l'unanimité contre elle dans le monde syndical lors de son application aux autres modes de



transport. L'appliquer en sus du service minimum déjà en place est une attaque sans précédent.

Plusieurs amendements demandant le retrait ont été déposés grâce à l'action de l'USACcgt mais non retenus en commission à l'Assemblée Nationale.

D'autres arguments ont été avancés sur le côté inapplicable de cette proposition et sur l'impérieuse nécessité de revoir le décret qui dimensionne l'actuel service minimum.

Pour le moment, sur ce dimensionnement, il n'y a qu'une vague promesse lors d'une prise de parole du ministre des Transports sur le sujet dans l'hémicycle alors que ce thème est sur la table depuis de nombreuses années.

Les agents de la DGAC vont subir très rapidement les conséquences du positionnement inédit d'un syndicat, le SNCTA, qui réclame lui-même cette restriction supplémentaire sur le droit de grève. Comble du ridicule, cette proposition de loi sera inapplicable et inefficace puisqu'elle risque d'augmenter fortement le nombre de jours où le trafic aérien sera perturbé par des mouvements sociaux. Il n'y aura en effet plus aucune raison pour les syndicats de la DGAC d'appeler les agents à la grève sur un nombre réduit de journées d'actions.

