



ROISSY, le 09 juin 2015

Madame, Monsieur le Député,

Madame, Monsieur le Sénateur,

Nous sollicitons votre intervention afin de supprimer un article de la Loi « dialogue social et emploi », qui vient d'être votée en première lecture à l'Assemblée nationale.

Cet article a été introduit dans la Loi par un amendement déposé par Mme Huillier et M. Le Roux, à la veille du débat parlementaire (cf. annexe).

Cet amendement, qui ajoute l'article L. 6524-6 dans le Code des transports, vise à satisfaire une exigence du patronat du Transport Aérien, et en premier lieu, la direction du Groupe Air France.

Ce nouvel article impose au personnel navigant exerçant une fonction syndicale à regrouper en journée(s) complète(s) les heures de délégation prévues par la Loi.

Cependant, ces heures de délégation sont, selon une jurisprudence constante (Cass. Soc. 11 juin 2008 n°07-40823 et 16 avril 2015 n°13-21.531 F-D), à la disposition des représentants du personnel.

Ces heures ne constituent en aucun cas un forfait qui devrait obligatoirement être utilisé sous forme de journées ou même de demi-journées. La Cour de la Cassation, dans l'arrêt du 16 avril 2015, affirme que « *le représentant du personnel utilise librement ses heures de délégation* » et ajoute « *l'employeur est tenu de comptabiliser le temps de délégation en heures* ».

Ce dernier arrêt, rendu un mois seulement avant l'adoption de l'amendement que nous contestons, est venu sanctionner Air France pour avoir voulu imposer, depuis janvier 2012, la pose forfaitaire des heures de délégation.

De plus, cet amendement est de nature à violer la liberté syndicale consacrée par la Constitution sous la double forme de la liberté individuelle d'adhérer à un syndicat et la liberté d'agir syndicalement.

Les fonctions de représentants du personnel (DP, CE, CHSCT, DS, RSS) exigent une disponibilité incompatible avec l'obligation de poser l'ensemble de ses heures de délégation sur une ou deux journées.

Les prétextes invoqués pour déposer cet amendement sont exactement les mêmes que ceux mis en avant devant la justice par la Direction d'Air France : les députés mettent en avant les « abus », la discrimination vis-à-vis des autres salariés. Les représentants des salariés auraient, selon eux, moins de jours d'activité que les autres navigants du fait de l'organisation du travail. Or, l'organisation du travail des Personnels navigants est de la responsabilité de la Direction d'Air France et ces choix d'organisation ne doivent pas amener à violer les libertés syndicales.

De plus, l'attaque contre ces libertés ne vise qu'une catégorie de salarié puisqu'elle vient modifier « seulement » le Code des transports et non le code du Travail.

Dès lors, l'adoption de cet amendement entraîne une discrimination, bien réelle, frappant les représentants du personnel navigants qui ne pourront plus bénéficier des droits reconnus pour les représentants d'autres catégories professionnelles.

Cette mesure est de nature à entacher gravement le dialogue social dans un contexte de lourdes négociations à venir.

Nous vous demandons donc de bien vouloir intervenir pour que cet article soit supprimé, soit lors du débat parlementaire, soit en saisissant le Conseil Constitutionnel.

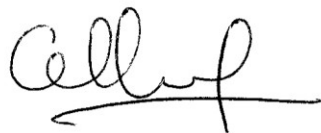
Dans cette attente,

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, en nos respectueuses salutations.

SUD AERIEN



CGT



SNPNC



UNAC



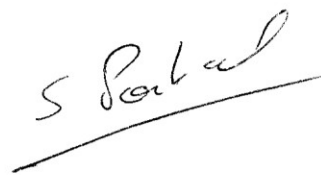
UNSA Aérien AF



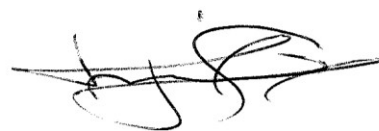
CFDT



SNGAF



CFTC



ALTER



Contacts :

Sud Aérien Marie GUILLEMAN 06 79 61 95 49

UNSA Aérien AF Marc LAMURE 06 77 87 10 71

SNPNC David LANFRANCHI 06 51 60 32 63

UGICT/CGT Laurent DELAGE 06 95 38 51 49

UNAC Flore ARRIGHI 06 08 09 72 03

SNGAF Sébastien PORTAL 06 72 73 30 11

ALTER Guillaume POLLARD 06 78 46 27 28

CFTC Marc GAYDA 06 30 03 60 06

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 mai 2015 DIALOGUE SOCIAL ET EMPLOI - (N° 2739)

ADOPTÉ

présenté par Mme Huillier et M. Le Roux

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 7, insérer l'article suivant:

Le chapitre IV du titre II du livre V de la sixième partie du code des transports est complété par un article L. 6524-6 ainsi rédigé

Art. L. 6524-6. – « Sauf accord collectif contraire, lorsque le représentant élu ou désigné est un personnel navigant exerçant l'une des fonctions mentionnées à l'article L. 6521-1, le crédit d'heures légal prévu aux articles L 2142-1-3, L. 2143-13, L. 2315-1, L. 2325-6, L. 2326-3 et L. 4614-3 du code du travail, ou le crédit d'heures conventionnel, est regroupé en jours.

« Il ne peut être attribué moins d'un jour. Un jour comprend sept heures. Lorsque le crédit d'heures légal ou conventionnel est supérieur à un multiple de sept, les heures excédentaires donnent droit à un jour si l'excédent est supérieur ou égal à cinq heures ou à une demi-journée si l'excédent est inférieur ou égal à quatre heures. Ce jour ou cette demi-journée suit immédiatement le ou les jours alloués. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'organisation du temps de travail d'un personnel navigant consiste en une programmation de périodes de vol insécables sous forme d'aller-retour entre la ou les escales et la base d'affectation. Il est d'évidence que l'exercice du mandat, quel qu'il soit, ne peut intervenir au cours de ces périodes de vol. Le crédit d'heures est toujours utilisé là où les personnels navigants restent physiquement accessibles dans l'entreprise de transport aérien, au siège ou dans l'établissement, mais jamais en escale.

En outre, en raison de cette organisation du travail particulière, le personnel navigant connaît non seulement des temps consacrés aux périodes de vol ou de repos, mais également des jours dits de « dispersion » au cours desquels aucune activité de vol ne peut être attribuée par l'entreprise, sans qu'ils constituent des temps de repos.

Dans l'ensemble des compagnies aériennes, des accords collectifs entre les employeurs et les organisations syndicales représentatives ont pris en compte depuis longtemps cette réalité et ont permis d'opter pour des conversions des crédits d'heures en jours.

Cependant, bien que relevant du régime des accords collectifs, cette option ne répond pas à la loi. Enfin, il convient de tenir compte de l'application des règles communautaires relatives au temps de vol, de service et de repos. L'utilisation des crédits d'heures conforme aux dispositions du code du travail implique, selon leur durée, des programmations spécifiques difficiles à anticiper ou même des impossibilités de programmation. Le temps passé en délégation par le navigant en crédit d'heures se déduit obligatoirement du temps de service de vol qui suit, l'empêchant d'effectuer la même période de temps de service que celle de l'équipage avec lequel il devait être engagé.

Ainsi, lorsqu'un personnel navigant, disposant d'un crédit de 20 heures mensuelles, en fait usage à raison d'une heure par jour, voire d'une demi-heure, l'organisation même du travail de l'entreprise conduit, de fait, à augmenter la capacité offerte par ce même crédit d'heures sur une grande partie, et parfois la totalité, des jours possibles d'engagement, ce qui est alors discriminatoire et excessif par rapport aux autres salariés dans la mesure où une telle situation revient à accorder un statut de permanent à ce représentant du personnel.

Afin de s'assurer que la disposition proposée octroie des crédits d'heures en nombre suffisant et supérieur aux dispositions légales, il est proposé que la norme d'un jour soit égale à 7 heures et que les heures excédentaires correspondent à une journée ou à une demi-journée.