



Mercredi 21 mai 2014

Réponse à Eric Veillon

sur ma proposition d'abrogation partielle de la loi Diard

Monsieur Veillon,

J'ai bien reçu votre « adresse » concernant l'abrogation de la loi Diard et vous remercie de porter un débat que l'opinion, malgré sa technicité, se doit de connaître.

Tout d'abord, permettez-moi de corriger ne serait-ce que votre titre : en aucun cas ne m'est venue l'idée d'abroger l'intégralité de la loi Diard. Tout n'est en effet pas à annuler dans ce texte notamment en ce qui concerne les dispositions visant à développer le dialogue social et prévenir les conflits dans les entreprises de transport aérien.

Mon initiative, sous la forme d'une proposition de loi, a en revanche pour objectif d'abroger la section 3 créée par l'article 2 de cette loi du 19 mars 2012. Celle-ci encadre l'exercice du droit de grève des salariés en obligeant « *pendant toute la durée du mouvement, [ceux] dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols* », à informer « *au plus tard quarante-huit heures avant de participer à la grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer* ».

Dans l'exposé des motifs de cette proposition de loi, je reprends les arguments des soixante députés et soixante sénateurs qui avaient saisi le Conseil constitutionnel sur le fondement de cette disposition. A savoir qu'en adoptant cette loi, le gouvernement, souhaitant « *concilier le principe constitutionnel du droit de grève et l'objectif de valeur constitutionnelle de sauvegarde de l'ordre public, notamment la protection de la santé et de la sécurité des personnes, ainsi que le principe de la continuité du service dans les aéroports* », s'était fixé « *un objectif dont les moyens pour y parvenir [en l'occurrence la restriction du droit de grève] semblaient pour le moins disproportionnés* ».

Sur le caractère disproportionné de cette restriction, les députés avaient ainsi indiqué qu' « *au regard de l'importante restriction imposée par la principale disposition contestée, le champ d'application choisi [apparaissait] bien trop étendu* ». Ne serait-ce que parce qu'en l'espèce, la continuité du service public – qui fait partie des conditions encadrant le droit de grève selon la jurisprudence du Conseil constitutionnel – ne peut s'appliquer à un secteur devenu libéralisé et concurrentiel notamment en ce qui concerne les vols touristiques.

Faut-il en plus rappeler que le gouvernement de l'époque répondait à un contexte particulier caractérisé par un important mouvement social dans les transports aériens en décembre 2011. Ce qui donne à penser que la loi du 19 mars 2012 s'apparente à une loi de circonstance d'autant plus marquée qu'elle s'inscrivait dans la perspective d'une échéance électorale imminente.

Certes, dans sa décision du 15 mars 2012, le Conseil constitutionnel n'a pas donné raison aux parlementaires socialistes mais depuis, certains comportements confortent les motifs qui ont conduit à sa saisine. Il en fut ainsi de la compagnie EasyJet qui, en août 2012, avait joué les « briseurs de grève » en faisant appel à des personnels étrangers pour remplacer ses pilotes français en grève. Des comportements qui ont été dénoncés par l'association des pilotes de Ryanair en octobre 2013 avec la révélation de conditions sociales défavorables pour ces derniers, la compagnie les faisant travailler « à la prestation », par le biais d'agences intérimaires situées en Irlande.

M. Veillon, vous me connaissez maintenant assez bien pour savoir que depuis mon premier mandat j'ai le souci du droit des travailleurs chevillé au corps. Or, à regarder le comportement de certaines compagnies aériennes à l'égard de leurs employés, il heurte ma conception du respect du salarié dans l'entreprise. C'est la raison pour laquelle je souhaite abroger l'article 2 de la loi Diard qui méconnaît cette nécessité.

Cette inquiétude fondamentale qui a toujours guidé mes choix politiques fait que je ne peux me résoudre à faire des salariés la variable d'ajustement de la croissance économique. Or, les organisations syndicales sont unanimes pour dénoncer des dispositions qui sont pour eux « *une attaque directe contre le droit de grève des salariés du transport aérien* ». Comme je l'ai indiqué dans mon communiqué de presse, le droit à l'information des passagers n'est pas visé dans ma proposition de loi et mérite au contraire une réflexion approfondie. Il ne doit pas être pourtant aménagé en contradiction avec la liberté de faire grève qui est, rappelons-le, un droit constitutionnel.

Vous parlez à ce propos de passagers pris en « otages ». Vous êtes et je suis, à certaines occasions, un de ces « otages » quand, obligés de nous rendre à une destination quelconque, une grève paralyse notre parcours. Il serait donc faux

d'affirmer que je ne comprends pas les revendications de passagers soumis à de tels aléas. Je considère cependant que dans ces situations les « otages » sont tout aussi bien les passagers que les salariés.

Vous prétendez enfin que je serais un « homme du passé » - pour reprendre un fameux anathème. Qu'empêtré dans mes combats d'un autre temps, je serais une sorte d'Hibernatus congelé dans mes pensées dignes du Paléolithique. « *Nous ne sommes plus dans les années 70* », concluez-vous. Ces années où l'on votait des dispositions « anti-casseurs » pour mieux réprimer les revendications légitimes de travailleurs dont les droits étaient largement bafoués. Ces années où il a été nécessaire de faire de la liberté d'association un droit constitutionnel face aux menaces qui lui étaient faites depuis le sommet de l'Etat. Or, pour moi, l'article 2 de la loi Diard s'ajoute à cette longue liste de régressions sociales.

Monsieur Veillon, si je me bats pour le droit des salariés à assurer leur droit de grève c'est que, justement, nous ne sommes plus dans les années 70 et que j'ai la conviction qu'il faut défendre une liberté qui date tout de même du 19^{ème} siècle.

Jean-Pierre BLAZY