

TRIBUNE LIBRE

# « Rebâtir le dialogue social dans l'aérien »

➤ par Philippe Perrin, président du Syndicat national du personnel navigant de l'aéronautique civile (SNPNAC)

POLYTECHNICIEN, ANCIEN ASTRONAUTE DU CNES ET AUJOURD'HUI PILOTE D'ESSAI CHEZ AIRBUS, PHILIPPE PERRIN, COMME EN SON TEMPS ANDRÉ TURCAT, ASSUME LA PRÉSIDENTENCE DU SYNDICAT NATIONAL DU PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE (SNPNAC), QUI REPRÉSENTE AUJOURD'HUI LA TOTALITÉ DES PERSONNELS DES ESSAIS RÉCEPTION, DU TRAVAIL AÉRIEN ET DU TRANSPORT PUBLIC HÉLICOPTÈRE.

**E**n pleine crise française de la représentativité et des corps intermédiaires, il nous faut rebâtir le dialogue social dans l'aérien sur la base d'une démarche syndicale positive, c'est-à-dire représentative, globale, et proactive. C'est la démarche que le SNPNAC, par son bureau exécutif, a toujours essayé de développer.

## UNE POPULATION REPRÉSENTATIVE... MAIS PAS TOUJOURS REPRÉSENTÉE.

La représentativité, c'est tout d'abord l'engagement des personnels à la chose syndicale. Fort heureusement, cet engagement a toujours été massif chez les



navigants, probablement du fait de leur sentiment si fort d'appartenance à une même fraternité. Notre force est de fédérer une collectivité de sens avant de

fédérer une collectivité d'intérêts. C'est un autre aviateur, Antoine de Saint-Exupéry, qui le disait mieux que nous quand il écrivait : « Une démocratie doit être

une fraternité ; sinon c'est une imposture... »

Au SNPNAC, nous exprimons aujourd'hui notre représentativité au travers de deux

conventions collectives, celle des essais réception et celle du transport public hélicoptère. Pas de convention spécifique pour le travail aérien qui, dans sa grande majorité, est représenté par la Sécurité civile sous tutelle étatique. Si initialement nous avons été séduits par la proposition gouvernementale de redonner au dialogue en entreprise une certaine primauté sur les conventions collectives, nous avons vite compris que nous ne serions pas pour autant dans un système « à l'allemande » de cogestion. La cogestion ne pouvant découler que d'outils législatifs plus coercitifs, en leur absence, la réponse des employeurs est sans équivoque : pas de cogestion dans l'état actuel des lois travail !

Ce malentendu nous laisse aujourd'hui au milieu du gué, entre, devant nous, un dialogue en entreprise incertain et, derrière nous, une structure nationale partiellement détruite par les lois travail et tous les jours attaquée par les réglementations européennes. Nous pensons notamment à la façon insensée dont les Flight Time Limitations (temps de travail) européennes ont été appliquées au transport public sans vraie concertation syndicale, ou comment l'Europe a imposé aux hélicoptères du Samu un personnel navigant technique additionnel sans lui donner de statuts clairs, ou encore comment l'Aesa s'est progressivement retirée des licences essais-réception.

Ne voulant pas lâcher la proie pour l'ombre, nous avons donc accueilli avec enthousiasme la proposition de Madame la Ministre des Transports de créer une grande convention collective de l'aérien. En effet, quand elle est bien structurée, une convention collective est un outil efficace pour éviter le dumping social dans un monde de concurrence à tous crins. Elle facilite égale-

ment le dialogue en entreprise en imposant une base légale... Ce n'est pas rien quand on voit l'ubérisation galopante de notre profession au travers de choses aussi ahurissantes que des pilotes autoentrepreneurs ou des personnels navigants techniques sur hélicoptère du Samu payés au smic !

Bien évidemment, il faudra que, dans cette grande convention collective de l'aérien, les personnels navigants techniques puissent faire entendre leur voix, et, tout comme le SNPL, nous pensons que cette convention ne pourra pas voir le jour, si elle ne préserve les spécificités PN. Rendez-vous en septembre...

## UNE APPROCHE GLOBALE.

Certains ont voulu, avec le temps, réduire le dialogue syndical au simple dialogue social. C'est une approche très RH des choses, confortée par les positions de notre ministre du Travail. Les Assises de l'aérien ont été de ce point de vue une caricature de la réduction de la valeur ajoutée des syndicats à la seule défense de leurs droits sociaux... Comme si les personnels en général, et les personnels navigants techniques en particulier, n'avaient aucune proposition sur la bonne marche des entreprises !

Cette réduction du dialogue paritaire à la seule chose sociale est d'autant plus frustrante qu'elle est accompagnée d'une volonté systématique des employeurs d'utiliser la réduction de la masse salariale comme seule variable d'ajustement de réduction des coûts. Là aussi, les assises de l'aérien ont donné un spectacle navrant, l'état se refusant à admettre les implications des taxes et impôts sur la libre concurrence, et la Fnam n'envisageant de gain que sur la masse salariale. Bref un dialogue de sourd...

Au-delà des aspects sociaux bien légitimes, le SNPNAC se

voudrait plus impliqué sur d'autres aspects, notamment techniques, particulièrement quand ils ont un effet sur la sécurité des vols. Nous voudrions être force de propositions sur des sujets aussi variés que le renouvellement de la flotte de la Sécurité civile, le monopilote en croisière ou l'automatisation excessive des cockpits...

Tirons par exemple très vite les leçons des deux accidents désastreux pour l'aérien des 737 MAX : le désengagement de l'Aesa en matière de certification étant malheureusement à la hauteur de celui de la FAA ! Rappelons à ce sujet que si le président Trump a bien arrêté de vol la flotte des 737 MAX, c'était après que le puissant syndicat des pilotes de lignes américains ait porté plainte conjointement contre Boeing et la FAA.

Dans un monde de désengagement de l'Etat et sans mise en place de cogestion à l'allemande, nous nous dirigeons, semble-t-il, vers un système à « l'américaine » où l'équilibre global nécessitera des syndicats très puissants, au-delà de ce que le SNPNAC et d'autres avaient l'habitude de faire... mais s'il le faut nous apprendrons rapidement !

## UNE DÉMARCHÉ PROACTIVE.

Le monde évolue vite, celui de l'aérien encore plus vite et le syndicalisme ne peut pas se cantonner à la simple défense des acquis... Nous devons être force de propositions sur bien des sujets.

Nous voulons tout d'abord tuer la légende urbaine qui consiste à faire croire que le monde manque de pilotes... La vérité, c'est que l'aviation bon marché n'offre pas de statuts attractifs à ses navigants et que les écoles de formation font défaut. Le réservoir de volontaires pour ces métiers est grand et la

pénurie actuelle ne s'explique que par un manque d'investissement dans les formations adéquates et par une baisse de la qualité de vie et de travail dans nos métiers.

Nous voulons ensuite dire que, si la convention collective est une bonne réponse nationale au dumping social, son efficacité, malheureusement, s'arrête aux frontières. Il nous faut urgemment travailler au droit social européen en motivant l'Etat à donner aux entreprises de l'aérien les véritables conditions de la concurrence loyale, notamment en homogénéisant, au niveau européen les impôts, taxes et cotisations sociales. Pour reprendre la phrase avant-gardiste du président Mitterrand, « il n'y aura pas d'Europe sans Europe sociale ».

Les concurrences non européennes comme celles des pays du Golfe sont déloyales et doivent être traitées comme telles par les règles de l'OMC. Là aussi une union européenne des syndicats de navigants devrait permettre de faire pression sur Bruxelles et d'arrêter d'être les grands naïfs d'une concurrence libérale qui est tout sauf loyale. Si les démocraties européennes n'arrivent pas à le faire, alors il ne faudra pas s'étonner de voir émerger des nationalismes protecteurs.

Terminons enfin par une note d'optimisme : nous n'avons pas encore mesuré l'effet dévastateur à venir du *flight shame* sur notre industrie aéronautique... Pour les navigants que nous sommes, l'empreinte carbone de nos métiers est aussi insupportable que pour nos passagers et nous ne pouvons que nous réjouir de l'ambition affichée du nouveau patron d'Airbus Guillaume Faury de réduire cette empreinte et nous sommes prêts à nous impliquer corps et âme dans ce nouveau combat !