

Note du 6 février 1988 - n°2753/DGAC

Lettre du conseiller juridique DGAC: application de la loi du 31 décembre 1984 relative à l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne.

Réf : - Votre note n° 00331/DG en date du 22 janvier 1986.

Vous m'avez interrogé sur divers points concernant particulièrement la mise en place du service minimum prévu en cas de grève dans les services de la navigation aérienne.

1 - La levée de l'astreinte est-elle possible ?

1.1 - La loi du 31 décembre 1984, après avoir accordé le droit de grève aux personnels des services de la navigation aérienne (article 1er), définit les missions qui, en cas de grève, doivent être assurées en toute circonstance (article 2) et habilite ensuite le ministre chargé de l'aviation civile à désigner les personnels indispensables à l'exécution de ces missions (article 3). Cette exécution est garantie par le deuxième alinéa de l'article 3 obligeant les personnels ainsi désignés à "demeurer en fonction".

L'article 3, alinéa 2, de la loi indiquant clairement que les personnels désignés pour l'exécution du service minimum "doivent demeurer en fonction", ces personnels ne sont pas fondés à demander, en droit, la levée de leur réquisition pendant la durée de la grève. Ils doivent exercer leurs fonctions même si les personnels non grévistes sont en nombre suffisant pour assurer à eux seuls le service minimum. Cette interprétation, qui résulte de la lettre du texte, est conforme à l'exposé des motifs et aux travaux préparatoires de la loi. **L'agent requis, qui ne peut se voir demander s'il aurait été gréviste ou non, reçoit, comme l'agent non gréviste, son traitement habituel car il n'y a pas absence de service fait au sens de l'article 2 de la loi du 19 octobre 1982 relative aux retenues pour absence de service fait.**

1.2 - Si, en cas de grève peu suivie, les agents astreints n'ont donc aucun droit à la levée de leur astreinte, on peut estimer néanmoins que l'administration, quant à elle, a la faculté, et non l'obligation, de lever l'astreinte si celle-ci ne lui paraît plus justifiée.

Même s'il existe une certaine pratique en ce sens aux PTT, s'engager dans une telle voie, qui n'est nullement imposée par la loi et qui est même contraire à son esprit, conduirait en pratique à des problèmes inextricables :

- Quant à la désignation des agents dont on lèverait l'astreinte :

Une levée de l'astreinte n'est concevable que pour la totalité des personnels astreints, sauf à introduire des discriminations évidemment illégales en fonction de la personne des agents ou de leur intention de faire grève.

- Quant à la rémunération des agents concernés :

Comment concilier en effet la présence obligatoire en début de service et le travail éventuellement accompli par l'agent astreint avec les règles relatives aux retenues de traitement en cas de grève ?

Pour ma part, je vous déconseille vivement de vous engager dans une voie qui, encore une fois, n'est nullement imposée par la loi et qui conduirait en pratique à des contentieux sans fin.

2 - La concordance du début et de la fin de la grève dans les différents services de la navigation aérienne.

2.1 - L'article L 521-4 du code du travail, applicable en cas de grève dans les services publics, contient un premier alinéa aux termes duquel "l'heure de cessation et celle de reprise du travail ne peuvent être différentes pour les diverses catégories ou pour les divers membres du personnel intéressé". Ce texte, qui a pour objet d'interdire les grèves tournantes, ne concerne que les personnels d'un même établissement, sans tenir compte de la pluralité possible des

établissements ; il vise donc seulement les diverses catégories de personnels travaillant dans un même établissement ou un même lieu.

2.2 - L'alinéa second du même article L 521-4 interdit la grève "par échelonnement successif ou par roulement concerté". Ce texte vise essentiellement à protéger l'entreprise de grèves tournantes illicites qui ont pour objet d'empêcher ou de désorganiser de façon délibérée la production de cette entreprise.

2.3 - Un décalage peut donc être admis en ce qui concerne le début et la fin de la grève dans les services de la navigation aérienne compte tenu du fait que les horaires de travail ne sont pas les mêmes selon les centres. L'essentiel est, en effet, que la grève n'entraîne pas une désorganisation du service.

Olivier Dutheillet de Lamothe