

N° 37

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

Annexe au procès-verbal de la séance du 6 novembre 1979.

PROPOSITION DE LOI

tendant à abroger les dispositions de la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964 et de la loi n° 71-458 du 17 juin 1971 portant atteinte au droit de grève des personnels de la navigation aérienne.

PRÉSENTÉE

Par M. Serge BOUCHENY, Mmes Marie-Claude BEAUDEAU, Danielle BIDARD, MM. Raymond DUMOND, Jacques EBERHARD, Gérard EHLERS, Pierre GAMBOA, Jean GARCIA, Marcel GARGAR, Bernard HUGO, Paul JARGOT, Charles LEDERMAN, Fernand LEFORT, Anicet LE PORS, Mme Hélène LUC, MM. James MARSON, Louis MINETTI, Jean OOGHE, Mme Rolande PERLICAN, MM. Marcel ROSETTE, Guy SCHMAUS, Camille VALLIN et Hector VIRON,

Sénateurs.

(Renvoyée à la commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

Grève. — Transports aériens.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Gouvernement a fait voter par le Parlement, en juillet 1964, la loi n° 64-650 « relative à certains personnels de la navigation aérienne ».

En même temps qu'elle apportait des solutions justifiées à certains problèmes, en matière de classement indiciaire et de retraite, cette loi privait les fonctionnaires concernés du droit de grève.

Plus récemment un projet du ministre des Transports envisageait l'intégration de contrôleurs militaires aux côtés du personnel civil des aiguilleurs du ciel, avec le but évident d'instaurer à l'encontre du personnel civil un climat d'intimidation. Il s'agit là d'atteintes inadmissibles aux libertés syndicales.

Pour justifier ces mesures le Gouvernement s'appuyait sur trois arguments :

- les grèves des personnels de la navigation aérienne compromettent la sécurité du trafic aérien ;
- les pays signataires de la « Convention de Chicago » se sont engagés à assurer la sécurité et la régularité du trafic dans leur espace aérien respectif ;
- les nécessités de la défense nationale.

Lors de la discussion du projet de loi, les parlementaires communistes avaient fait justice de ces arguments montrant que les dispositions anti-grève de la loi n'apportaient aucune solution définitive si ce n'est de gêner la lutte des fonctionnaires concernés pour leurs légitimes revendications ainsi que de créer un précédent en vue de porter atteinte aux libertés syndicales dans d'autres services publics.

Nous affirmions, en outre, que la suppression du droit de grève serait le prélude à la détérioration de la qualité des services rendus, en raison des difficultés que rencontreraient les personnels, notamment pour l'amélioration de leurs conditions de travail dont dépend étroitement le niveau de régularité et de sécurité du trafic aérien.

Qu'en est-il, aujourd'hui de la valeur des arguments sur lesquels se fondait le Gouvernement pour justifier la suppression de fait du droit de grève ?

Concernant la sécurité des vols, les organisations syndicales de la navigation aérienne ont démontré à plusieurs reprises au cours des dernières années, sur la base de faits et de situations précis, que le niveau de sécurité et de régularité du trafic ne cessait de se détériorer alors que la qualité des services était autrefois mondialement reconnue.

Le manque d'effectifs de personnels de toutes catégories, l'insuffisance des équipements matériels ont créé une situation préoccupante.

L'origine d'une telle situation se situe en premier lieu dans le fait que, privés du droit de grève, les personnels de la navigation aérienne n'ont pu s'opposer efficacement à la dégradation continue de leurs conditions de travail.

Les fonctionnaires de la navigation aérienne ont été contraints à diverses reprises d'utiliser des formes d'action autres que les arrêts de travail pour défendre des revendications dont la légitimité n'a guère été contestée.

Ces actions ont été improprement qualifiées de « grèves du zèle ». Là encore, se basant sur les dispositions de la loi de 1964, le Gouvernement a pris plusieurs fois des sanctions. Il est à noter que les perturbations du trafic, en ces occasions, ont été plus lourdes de conséquences pour les usagers que la plupart des arrêts de travail enregistrés avant le vote de la loi en 1964.

La détérioration des services de la navigation aérienne au cours de ces dernières années a pour principale origine les difficultés rencontrées par les personnels et leurs organisations syndicales pour faire valoir leur point de vue par les procédures reconvenues aux autres travailleurs.

Redonner aux services de la navigation aérienne la qualité qu'on leur reconnaissait autrefois, les mettre en mesure de répondre aux besoins du trafic aérien en croissance continue, cela suppose d'abord répondre aux revendications essentielles des personnels, notamment : solution de la crise des effectifs par le recrutement et la formation des personnels, amélioration des conditions de vie par le relèvement du pouvoir d'achat. Pour mettre un terme à la dégradation des services, à la situation des personnels, il faut leur rendre les moyens de défense qui sont ceux de tous les travailleurs, en abrogeant les dispositions anti-grève de la loi de juillet 1964.

Les mêmes observations peuvent être faites pour la loi n° 71-458 du 17 juin 1971, privant de leur droit de grève les ingénieurs d'étude et d'exploitation de la navigation aérienne.

Pour ces motifs, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir adopter la proposition de loi suivante.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Les second et troisième alinéas de l'article 2 de la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964 relative à certains personnels de la navigation aérienne, sont abrogés.

Art. 2.

Les second et troisième alinéas de l'article 3 de la loi n° 71-458 du 17 juin 1971 relative à certains personnels de l'aviation civile, sont abrogés.

Art. 3.

Il ne peut être intégré de personnels militaires aux emplois de caractère civil de la navigation aérienne.