CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 73.706 du 15 mai 1998

A.65.816/VIII-636
(anciennement VI-12.778)

En cause : **SPELTE** José,

Bouquette 30
4802 Verviers,

contre :

la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB),

ayant élu domicile chez
Mes Eric CARLIER et
Thierry STIEVENARD, avocats,
avenue de Tervuren 268 A
1150 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ETAT, VIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 7 septembre 1995 par José SPELTE, qui demande l'annulation de la décision de la SNCB de lui infliger la sanction disciplinaire de la retenue de 1/5 de jour de traitement pour "non exécution de la prestation prévue le 18 mai 1995" qui constitue un "refus d'ordre";

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le rapport de M^me DEBUSSCHERE, auditeur au Conseil d'Etat;

Vu l’ordonnance du 27 novembre 1997 ordonnant le dépôt au greffe du dossier et du rapport;

Vu la notification du rapport aux parties et le dernier mémoire du requérant;

Vu l’ordonnance du 19 mars 1998, notifiée aux parties, fixant l’affaire à l’audience du 8 mai 1998;

Entendu, en son rapport, M^me^ DAURMONT, conseiller d’Etat;

Entendu, en leurs observations, Me DETRY, avocat, comparaissant pour le requérant, et Me TORDEUR, loco Me CARLIER, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M^me^ DEBUSSCHERE, auditeur;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d’Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que les faits utiles à l’examen du recours se présentent comme suit :

1. Le requérant est conducteur de train à la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB).

2. Les conducteurs de train doivent suivre des cours de formation permanente, organisés par cycles annuels, et subissent tous les trois ans des interrogations. Des échecs répétés à ces épreuves entraînent le retrait de fonctions par mesure d’ordre à titre définitif.

3. En 1994 et 1995, à la suite de concertations avec les syndicats, un nouveau système de formation permanente est introduit à l’essai dans les dépôts de Mons et d’Hasselt. La matière est désormais divisée et répartie

selon les fonctions et le cycle de formation permanente est également divisé. Le système d'examen est lui aussi revu, des interrogations étant notamment prévues à l'issue des cours.

4. Le 19 mars 1995, Roland VERMEULEN, président du Syndicat libre de la fonction publique (SLFP) écrit à Etienne SCHOUPPE, administrateur délégué de la SNCB, pour lui faire savoir que les conducteurs de train s'opposent au principe même des interrogations régulières, quelle que soit leur périodicité. Il annonce un mouvement de grève pour le 6 avril si la société ne fait pas connaître clairement son point de vue sur cette revendication avant la date précitée, et des interruptions de travail à chaque convocation à un examen.

5. Rappelant les revendications des conducteurs de train, constatant l'absence de réaction de la société et ajoutant qu'il craint que la mesure contestée permette de réduire le cadre des conducteurs, Roland VERMEULEN notifie le 28 mars 1995 un préavis de grève à Etienne SCHOUPPE, ce dont il informe le même jour Michel DAMAR, président du comité de direction de la SNCB.

6. Par lettre du 3 avril 1995, Etienne SCHOUPPE répond au président du SLFP Il note que la spécificité du métier de conducteur de train, qui implique "un élément de sécurité fondamental", impose un contrôle systématique et régulier de la connaissance par ces agents des règles de conduite et de circulation, en sorte que le principe d'un tel contrôle ne peut être remis en cause. Il ajoute ce qui suit :

" Dans l'exercice de son droit de grève, le membre du personnel, tout comme l'organisation représentative du personnel qui appelle à l'exercice de ce droit, doit se garder d'abuser de ce droit : c'est-à-dire que cette forme d'action collective, vu ses conséquences directes et indirectes au sein de la société (sécurité du personnel, du matériel et des installations; perte de revenus), mais aussi en dehors de la société (mobilité du citoyen, perte économique des entreprises), ne peut

avoir un caractère abusif, mais doit présenter un certain degré de légitimité.

Vu ce qui a été dit ci-dessus, et compte tenu des motifs invoqués dans votre préavis de grève, il est à mes yeux établi que dans le cas d'espèce, le principe de proportionnalité est manifestement violé.

Par conséquent, si le 6 avril prochain le travail était malgré tout interrompu dans un ou plusieurs dépôts de conducteurs de train, en suite de quoi le trafic ferroviaire serait perturbé ou bloqué, tout membre du personnel contrevenant s'exposera aux mesures, tant sur le plan civil que sur le plan disciplinaire, que la société se verra obligée de prendre".

7. Dans sa réponse du 4 avril 1995, le président du SLFP conteste que le recours à la grève soit abusif et se déclare prêt à négocier et à examiner toute solution qui serait proposée par la SNCB.

8. Le 5 avril 1995, la SNCB diffuse un avis aux conducteurs, dans lequel elle affirme qu'il est hors de question de toucher au principe du contrôle périodique des connaissances professionnelles des conducteurs, même si elle admet "d'adopter des modalités d'application étudiées paritairement", une telle étude étant en cours. Elle précise que le SLFP a été averti du caractère illégitime de son action de grève et de son éventuelle responsabilité à ce sujet.

9. La grève a eu lieu le 6 avril 1995, et le 9 avril, le SLFP annonce un nouveau mouvement de grève pour le 13 avril, et, éventuellement, pour le 20 avril.

10. Le 11 avril 1995, Etienne SCHOUPPE s'adresse à Roland VERMEULEN en ces termes :

" C'est avec étonnement que je prends connaissance de votre nouveau préavis de grève pour le jeudi 13 avril 1995.

Le nouveau système concernant la formation permanente, qui est appliqué en ce moment à l'essai à Hasselt et Mons, a pour but de mieux aider les conducteurs dans la mise à jour de leurs connaissances professionnelles. Je déplore que vous n'ayez pas pris connaissance préala-

blement de ce projet, avant d'appeler vos membres à la grève.

Monsieur ROBETTE, directeur adjoint du département transport, est toujours disposé - si vous le désirez - à recevoir une délégation de votre organisation afin de lui expliquer les modalités d'application de ce projet".

Le même jour, la SNCB décide de suspendre "à partir du 18 avril 1995 les cours de formation permanente et les interrogations organisées suivant un nouveau système à l'essai dans les CTPT de Mons et de Hasselt et, ceci, en attendant les résultats de la réunion d'évaluation SNCB/OR qui se tiendra le 8 mai prochain".

11. Le 13 avril 1995, la grève annoncée a lieu et est suivie avec un succès variable selon les districts. Sur l'ensemble du réseau, 69 p.c. des conducteurs sont présents.

12. Le 20 avril 1995 a lieu une réunion SNCB-SLFP Le syndicat y rappelle qu'il s'oppose au principe des examens et non à la formation permanente. Il se plaint de la discrimination dont les conducteurs de train sont l'objet et affirme craindre que le système soit utilisé pour retirer des conducteurs du cadre. Un représentant de la SNCB ayant expliqué le nouveau système et livré les résultats de l'essai réalisé, le président du SLFP se demande si les bons résultats enregistrés n'inciteront pas à plus de sévérité à l'avenir. Il s'ensuit une discussion relative aux modalités et effets du nouveau système. Le procès-verbal de la réunion en relate comme suit les conclusions :

" SLFP
M. VERMEULEN conclut que le simulateur ne sera pas un moyen répressif et que le contrôle des connaissances professionnelles ne doit pas être considéré comme un examen mais comme un contrôle des connaissances pratiques (...).

SNCB
Finalement, M. ROBETTE tient à attirer l'attention sur les points suivants :

- le contrôle des connaissances professionnelles est un postulat, une exigence qui ne peut pas être remise en question;
- la formation permanente n'est pas un moyen pour réduire le cadre;
- le simulateur de conduite n'est pas un moyen répressif;
- on est toujours ouvert à toutes suggestions".

13. Le 2 mai 1995, le SLFP fait part de ses propositions. Il demande le rétablissement de la formation permanente sans examen et en spécifie les modalités.

14. Un groupe de travail, composé d'agents de la SNCB et de membres des organisations syndicales reconnues, se réunit le 8 mai 1995. Les parties s'accordent pour considérer que l'évaluation après la formation est nécessaire pour maintenir et entretenir les connaissances des conducteurs mais qu'il est souhaitable d'en modifier certaines modalités. Il est décidé de reprendre l'essai à Hasselt et à Mons et d'organiser un examen. A l'issue de la réunion, la SNCB note que l'essai en cours est positif puisque le nouveau système est mieux perçu par les conducteurs mais qu'il y a lieu de résoudre les deux problèmes principaux qui sont apparus. A cet effet, elle décide de revoir la grille de formation et de maintenir l'épreuve écrite après les trois jours de cours. Toutefois, le conducteur ayant échoué pourra, à sa demande, soit subir une épreuve orale, soit suivre une nouvelle période de formation et subir une épreuve écrite ou orale.

15. Dans une lettre du 9 mai 1995 adressée à Etienne SCHOUPPE, Roland VERMEULEN observe qu'il a été tenu compte de certaines des remarques du SLFP mais que sa revendication fondamentale n'a pas été satisfaite. Il annonce une réunion avec les affiliés le 11 mai et ajoute ce qui suit :

" Les premiers contacts avec la base et nos délégués indiquent toutefois un durcissement de notre point de vue et la possibilité que le travail soit à nouveau

interrompu le jeudi 18 mai 1995 entre 03.00 heures et 16.00 heures.

Considérez donc, dès à présent, la présente lettre comme un préavis de grève pour la date mentionnée ci-dessus. Aussitôt qu'une décision définitive aura été prise relative à la tenue de la grève le jour indiqué, voire à des dates ultérieures, vous serez informé".

16. Le 11 mai 1995, Roland VERMEULEN écrit au directeur général adjoint de la SNCB que ses affiliés sont disposés à suspendre le préavis de grève si la société décide de reprendre la formation permanente le 15 mai 1995 sans examen à la fin des cours, et dit attendre une réponse urgente. Le même jour, par télécopie envoyée à 19.38 heures, il fait savoir à Etienne SCHOUPPE qu' "à 13.23 heures, nous avons été mis au courant par fax qu'au sein de la société, visiblement personne n'osait prendre la responsabilité de supprimer les examens" et qu'en conséquence il avait été décidé d'interrompre le travail le jeudi 18 mai de 3 à 20 heures.

17. Le 15 mai 1995, Etienne SCHOUPPE demande aux directeurs de district de prendre les mesures nécessaires pour que, le 18 mai, les prestations soient correctement assurées et d'adresser aux membres du personnel une note dont le texte est joint. Celle-ci relate les données essentielles du problème et se poursuit en ces termes :

" Dans ces conditions, quand on met en balance l'importance respective d'une part des prétendus intérêts invoqués à l'appui du mouvement de grève annoncé et d'autre part les dommages causés aux usagers, à l'industrie et à la société elle-même, il faut reconnaître qu'une telle action est manifestement hors de proportion et, non seulement manque de sens commun, mais constitue un acte de caractère illégitime, voire malveillant.

Cette grève serait donc intolérable.

Je me vois par conséquent contraint de vous faire savoir formellement que le Comité de direction vous somme d'assurer correctement vos prestations prévues le 18 mai prochain sous peine de vous exposer aux mesures statutaires et réglementaires applicables en matière de refus de service et, le cas échéant, à la réparation des préjudices résultant de la non-exécution de vos obligations professionnelles".

Le même jour, la SNCB, dans un communiqué de presse, dénonce "l'attitude irresponsable" du SLFP, qualifie les actions qu'il a décidées de "manifestement contraires aux intérêts des travailleurs, de la clientèle, du grand public et de la société" et annonce sa décision d'agir en justice "afin d'obtenir du tribunal les moyens nécessaires à la sauvegarde des intérêts de toutes les parties concernées".

18. Le 16 mai 1995, Roland VERMEULEN, assigné en qualité de président du SLFP, est cité à comparaître devant le Président du Tribunal de première instance de Bruxelles, siégeant en référé, afin d'entendre dire pour droit que le mot d'ordre de grève lancé met gravement en péril la mission de service public de la SNCB, constitue une voie de fait qui donnerait lieu à une grève sauvage, et un abus de droit. La SNCB demande le retrait du mot d'ordre de grève et que soit ordonnée l'interdiction d'entraver l'accès au site, bureaux, locaux et sorties de la société. Le même jour, la SNCB a été autorisée à citer l'organisation syndicale et ses délégués à comparaître le 17 mai 1995.

19. A l'audience du 17 mai, le Président du Tribunal de première instance prend acte de la déclaration explicite du président du SLFP selon laquelle il inviterait les grévistes à ne pas empêcher l'accès aux installations de la SNCB, à ne pas empêcher les autres agents de travailler et à ne pas user de la force. Dans ces conditions, la demanderesse accepte de limiter provisoirement sa demande à entendre entériner cet engagement. Le Président du Tribunal, constatant qu' "il peut être affirmé que les points de vue réciproques, tels que limités à l'audience, sont relativement conciliables et que, eu égard à tous les intérêts, la mesure ordonnée ci-dessous apparaît opportune pour la sauvegarde du droit", fait "défense à quiconque d'entraver pendant la durée de l'action prévue pour demain 18 mai, l'accès paisible au

site, locaux et bureaux, et sortie paisible de ce site, locaux et bureaux par l'usage de la force physique".

20. La grève du 18 mai 1995 a été plus ou moins suivie selon les régions.

21. Le comité de direction se réunit le 22 mai 1995 et décide ce qui suit :

" à tous les conducteurs de train qui n'ont pas assuré le 18 mai dernier leur prestation prévue, outre la retenue de rémunération et primes, une sanction disciplinaire doit être infligée. La nature de la sanction sera déterminée par la gravité de la faute commise et par d'éventuelles fautes du passé. Dans une lettre à faire parvenir à tous les intéressés, les motifs pour lesquels une mesure disciplinaire est prise, seront exposés (plus particulièrement l'ordonnance du tribunal selon laquelle il existe une disproportion entre la grève et ses conséquences); cette lettre sera remise accompagnée du formulaire à établir par le chef immédiat contenant la mesure disciplinaire".

22. Le 7 juin 1995, le chef immédiat du requérant lui inflige la sanction de la retenue de 1/5 de jour de traitement. La lettre d'explication annoncée par le comité de direction est annexée au formulaire mentionnant la peine.

23. Lors de la réunion de la sous-commission paritaire du 7 juin 1995, un délégué de l'une des organisations syndicales reconnues déclare qu'il ne peut approuver les circonstances de la grève mais que "son organisation s'oppose toutefois avec force à la manière dont la SNCB a réagi contre cette grève, tant sur le plan judiciaire que sur le plan de la procédure disciplinaire", "qualifie l'attitude de la Société d'inacceptable" et espère que les punitions seront retirées. Les délégués de l'autre organisation partagent ce point de vue et "attirent l'attention sur le fait que le droit de grève a pourtant été reconnu par le tribunal en question et considèrent dès lors les punitions infligées comme illégales".

24. Le 9 juin 1995, le requérant marque son désaccord avec la peine infligée pour le motif qu'il était en grève. Le 12 juin, son supérieur hiérarchique estime que cette justification n'apporte pas d'élément nouveau et que la sanction doit être maintenue, ce que fait l'autorité supérieure le 14 juin. Cette décision est notifiée au requérant le 7 juillet 1995;

Considérant que la partie adverse décline la compétence du Conseil d'Etat; que, dans son mémoire en réponse, après un très long exposé, elle conclut en ces termes :

" 1° Il est établi que le requérant demande formellement au Conseil d'Etat d'annuler une décision qui relève en apparence de sa compétence. Cependant, l'objet réel, direct et véritable de la demande est la sanction d'une décision qui violerait l'exercice du droit de grève. L'objet véritable de la contestation porte donc sur un droit subjectif.

2° En effet, les moyens d'annulation invoqués tendent directement ou indirectement à faire constater la violation de ce droit, laquelle violation est par conséquent l'unique objet du litige.

Pour statuer sur la demande d'annulation du requérant, le Conseil d'Etat devrait nécessairement examiner le caractère licite ou illicite de l'exercice du droit de grève et donc immanquablement se prononcer sur l'existence et la portée de ce droit subjectif. L'annulation de la décision administrative impliquerait donc nécessairement la reconnaissance de ce droit subjectif.

3° Cette question est soustraite à la compétence du Conseil d'Etat parce qu'elle rentre dans l'attribution des tribunaux de l'ordre judiciaire. Il n'appartient pas au Conseil d'Etat, même pour se prononcer sur sa compétence, d'examiner la légalité de la décision, à supposer même que celle-ci ait été adoptée dans le cadre du pouvoir disciplinaire (lire discrétionnaire) de la SNCB";

que la partie adverse invoque par ailleurs l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges, modifié par l'article 3/58 de la loi du 10 octobre 1967 contenant le Code judiciaire, qui dispose que la SNCB "est soumise à la juridiction des cours et tribunaux du travail même en ce qui concerne son

personnel définitif"; qu'elle fait valoir que le recours ouvert par cette disposition est de nature à aboutir à un résultat équivalent à celui d'un recours en annulation, si bien que seuls les cours et tribunaux du travail sont compétents pour connaître du litige, à l'exclusion du Conseil d'Etat;

Considérant, d'une part, que pour prendre l'acte attaqué, la partie adverse disposait d'un pouvoir discrétionnaire portant à la fois sur la régularité de l'action de grève, sur l'existence d'une faute disciplinaire et sur le quantum de la peine; qu'en matière disciplinaire, il résulte de la jurisprudence constante de la Cour de cassation et du Conseil d'Etat que c'est celui-ci qui est seul compétent pour statuer sur ce type de litige; que, notamment, la Cour de cassation s'est prononcée en ces termes, dans un arrêt rendu chambres réunies le 27 novembre 1957 (Pas., 1958, I, pp. 328 à 330) :

" Attendu d'une part, que, contrairement à ce que suppose cette branche, les poursuites disciplinaires et la prononciation de sanctions disciplinaires ne constituent pas, hors le cas prévu par l'article 100, alinéa 2, de la Constitution, des contestations dont l'article 92 réserve la connaissance exclusivement aux tribunaux; qu'il importe peu que la défense présentée contre la mesure disciplinaire soit fondée ou non sur une prétendue atteinte à la liberté d'association;

Attendu, d'autre part, qu'il n'apparaît point de l'arrêt attaqué ou d'une pièce de procédure à laquelle la Cour peut avoir égard que le défendeur a sollicité du Conseil d'Etat, outre l'annulation de la décision disciplinaire prise envers lui, la réparation d'un dommage à lui causé par l'acte de la demanderesse (in specie la SNCB), qu'il considérait être illégal, ni même la constatation de l'existence de pareil dommage;

Attendu que le défendeur n'a point fait valoir dans sa requête au Conseil d'Etat son droit au salaire, mais la nullité d'une sanction disciplinaire prise à son égard; qu'il est sans intérêt que la décision à intervenir puisse réagir sur l'exercice de son droit civil à la rémunération, cette influence n'étant qu'indirecte et accessoire";

que ces principes sont intégralement d'application en l'espèce; que, d'autre part, l'article 13 de la loi du 23

juillet 1926 n’a pas pour objet de déroger à l’article 14 des lois coordonnées sur le Conseil d’Etat mais de déterminer celle des juridictions judiciaires qui est compétente pour connaître des litiges relatifs à des droits subjectifs opposant la SNCB à ses agents; que le déclinatoire de compétence doit être rejeté;

Considérant que le requérant prend notamment un moyen, le premier de la requête, de la violation de l’article 6 de la Charte sociale européenne; qu’il expose que cette disposition reconnaît le droit de grève et que l’exercice de celui-ci ne peut entraîner des sanctions disciplinaires; qu’il se réfère à la jurisprudence du Conseil d’Etat pour en déduire que la partie adverse a manifestement porté atteinte au droit de grève et à la liberté individuelle de l’exercer puisqu’au travers de notes de services, elle a informé les agents de sa décision de leur interdire de faire grève;

Considérant que la partie adverse fait d’abord valoir que l’exercice du droit de grève n’est admissible que s’il a été usé de toutes les possibilités de conciliation sociale; qu’elle soutient ensuite que la grève doit être précédée d’un préavis, déposé dans un délai raisonnable, afin "de permettre aux autorités compétentes de prendre des mesures propres à réduire au minimum la désorganisation et la gêne que l’arrêt de travail peut entraîner pour le secteur public mais également de permettre des négociations"; qu’enfin, elle allègue qu’une grève est abusive lorsqu’elle poursuit des revendications excessives qui n’ont pas de chance d’aboutir;

Considérant que les motifs de l’acte attaqué sont énoncés dans la lettre annexée au formulaire portant la peine disciplinaire; que cette lettre est rédigée en ces termes :

" ... je vous avais expliqué par mon ordre de service du (15) mai 1995 les raisons pour lesquelles cette action était manifestement illégitime et donc intolérable.

Le Président du Tribunal de première instance de Bruxelles, auprès duquel la SNCB a introduit une action en référé, a par ailleurs décidé que le service presté par la société est d'intérêt général et que sa continuité doit en principe être garantie. En outre le juge a mis l'accent sur le déséquilibre entre la cause de l'action et ses conséquences";

que l'ordre de service visé reprochait également à la grève son caractère totalement disproportionné; que le Conseil d'Etat ne peut avoir égard aux explications données a posteriori par la partie adverse quant à la régularité de l'action de grève et doit limiter son examen à la vérification de son caractère disproportionné;

Considérant que, sur ce dernier point, la partie adverse invoque la jurisprudence des juridictions judiciaires selon lesquelles, pour déterminer le caractère régulier d'une grève, il faut examiner l'objectif poursuivi par les travailleurs afin de vérifier si celui-ci est raisonnable, et qu'une grève, justifiée en son principe par le caractère professionnel des revendications formulées, devient abusive lorsque celles-ci sont manifestement excessives et n'ont aucune chance d'aboutir, l'employeur étant de toute évidence dans l'impossibilité de les satisfaire; qu'elle souligne qu'en l'espèce, le SLFP a exigé la suppression pure et simple du principe de l'examen, contrairement à l'ensemble des organisations syndicales, et qu'après l'arrêt de travail contesté, le principe même de l'examen servant à contrôler les connaissances professionnelles n'a plus fait l'objet de discussions; que, pour démontrer la futilité des motifs de l'arrêt de travail, elle avance les arguments suivants :

" 1. Le principe de l'examen de contrôle des connaissances professionnelles des conducteurs existe en tant que tel au sein de la société depuis plus de 100 ans. Il fait partie du métier de conducteur, c'est-à-dire de la fonction, et est exigé pour des besoins de sécurité évidente par la législation européenne;

2. Aucun motif sérieux n'a été avancé qui justifierait la suppression de cet examen (stress ?). Le nouveau système d'examen à l'essai ne différait en rien

quant à sa nature du système d'examen alors en vigueur;

3. La nouvelle procédure de formation permanente et d'examen a été mise au point à la demande des organisations syndicales et en concertation avec l'ensemble des syndicats représentés en commission paritaire. Seuls le SLFP et les grévistes se sont opposés sans raison valable à cette mesure;

4. La nouvelle organisation de la formation permanente et de l'examen était introduite à l'essai exclusivement dans les dépôts de Mons et de Hasselt. Cette procédure n'était pas encore en vigueur de manière générale dans la société. Il avait été convenu avec les organisations syndicales que des évaluations périodiques du nouveau système seraient faites en concertation avec eux (sic), ce qui a été le cas;

5. Le but de la formation permanente et de l'examen est légitime dès lors qu'il est destiné à garantir les conditions optimales de sécurité de la circulation des trains, c'est-à-dire la propre sécurité des conducteurs, des autres agents de la SNCB et celle des clients. Il s'agit d'une obligation légale imposée par la législation européenne à laquelle toute société de chemins de fer doit satisfaire";

que la partie adverse ajoute que le Président du Tribunal de première instance a statué comme suit à propos de la grève litigieuse :

" Vu les circonstances particulières de l'affaire, dont, entre autres la balance entre la cause de l'action et ses effets, il y a lieu d'admettre que la demande est recevable conformément à l'article 18, alinéa 2 du code judiciaire";

Considérant que les syndicats ont pour objectif légitime la défense des travailleurs, l'amélioration de leurs conditions de travail et de leur statut; que l'existence de mesures centenaires ne saurait leur être opposée; que c'est vainement que la partie adverse s'appuie sur la directive du Conseil des Communautés européennes 91/440/CEE du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires, dont l'article 10.3. se borne à disposer comme suit :

" Les regroupements internationaux et les entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises concluent les accords adminis-

> tratifs, techniques et financiers requis avec les gestionnaires de l'infrastructure provisoire utilisée afin de régler les questions de régulation et de sécurité du trafic relatives aux services de transports internationaux visés aux paragraphes 1 et 2. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires";

que cette directive, qui au demeurant n'a été transposée en droit interne que par un arrêté royal du 5 février 1997, publié au Moniteur belge du 6 mars 1997, ne comporte aucune disposition contraignant la partie adverse à prendre les mesures qui sont à l'origine du mouvement de grève litigieux; qu'à l'évidence, la partie adverse ne saurait pas plus s'abriter derrière la directive 95/18/CE du Conseil de l'Union européenne du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires, adoptée postérieurement audit mouvement, et qui, à ce jour, n'a pas fait l'objet d'une transposition;

Considérant qu'il est à tout le moins contradictoire, dans le chef de la partie adverse de soutenir, d'une part, que le nouveau système d'examen ne différait en rien du précédent et, d'autre part, qu'il ne constituait qu'une mesure introduite à l'essai et soumise à des évaluations périodiques; qu'il ressort du dossier complémentaire déposé par le requérant au cours de la procédure de suspension que les organisations syndicales reconnues s'opposaient, tout comme le SLFP, au caractère répressif des interrogations périodiques; que, par ailleurs, commentant la réunion du 8 mai 1995, le Syndicat chrétien des communications et de la culture (SCCC), dans un communiqué intitulé "Zéro à la SNCB", faisait état de son insatisfaction et concluait que "la SNCB assumera seule la responsabilité de troubles sociaux qui résulteraient de son obstination et de son immobilisme"; que ces organisations n'ont pas critiqué les revendications formulées par le SLFP mais ont préféré ne pas se joindre à son action pour ne pas gêner les négociations qu'elles menaient avec la SNCB et auxquelles le SLFP n'était pas associé;

Considérant que la légitimité du but poursuivi par un employeur n’est pas de nature à empêcher les travailleurs d’user de leur droit de faire grève afin de contester les modalités adoptées - fût-ce à titre provisoire - pour mettre cet objectif en oeuvre; que la directive 95/18/CE précitée laisse une grande latitude dans la détermination desdites modalités puisqu’en son article 8, elle se borne à disposer ce qui suit :

" 1. Les exigences en matière de capacité professionnelle sont satisfaites lorsque :

(...)

b) le personnel responsable de la sécurité, notamment les conducteurs, possède une qualification pleinement adaptée à son domaine d’activité;

c) le personnel, le matériel roulant et l’organisation sont de nature à assurer aux services effectués un haut niveau de sécurité.

(...)";

que, de même, le document intitulé "Accès aux infrastructures ferroviaires dans l’Union européenne et en Norvège et en Suisse - Recueil résumé des règles applicables - Contrat-type", versé au dossier administratif par la partie adverse, précise que les contrôles de la formation permanente sont "généralement" prévus, leur périodicité et leur forme étant de la compétence des autorités nationales; que, d’ailleurs, les mesures ayant suscité la grève contestée ont été sensiblement modifiées; que, par un avis n° 29T/95 du 30 octobre 1995, la SNCB a exposé le nouveau système de contrôle de la formation permanente des conducteurs, revenant à une interrogation triennale au lieu d’une interrogation tous les quinze mois, à l’exigence de 50 p.c. des points au lieu de 60 p.c., et à trois épreuves de repêchage au lieu de deux; qu’en outre, les conducteurs ont désormais le choix entre une épreuve orale et une épreuve écrite, cette dernière pouvant, à leur demande, prendre la forme de questions à choix multiples; que si le SLFP a d’abord exigé la suppression de tout examen, il a ensuite adopté une attitude plus souple, se

déclarant prêt à négocier et à examiner toute solution qui serait proposée par la SNCB; que c'est à défaut de proposition de négociation que le SLFP, organisation syndicale non reconnue, a été amené à durcir sa position et à entreprendre des actions de grève; qu'après le mouvement du 18 mai 1995, le SLFP, bien qu'étant tenu à l'écart de la concertation officielle, a à nouveau formulé des propositions dont il a été substantiellement tenu compte pour l'élaboration du nouveau système de contrôle de la formation des conducteurs de train; que, dans ces circonstances, la grève litigieuse n'a pas été décidée pour des motifs d'une "rare futilité" comme l'allègue la partie adverse; que celle-ci, en renonçant spontanément à sa demande de dire pour droit que "le motif du mot d'ordre de grève invoqué oppose des prétentions inacceptables parce que mettant en cause la sécurité des conducteurs eux-mêmes, mais également des tiers utilisateurs ...", n'a pas permis au juge des référés d'apprécier si la grève était ou non disproportionnée; qu'en soutenant le contraire, la partie adverse confond à l'évidence la recevabilité d'une demande et le bien-fondé de celle-ci; que le moyen est fondé;

Considérant qu'il est sans intérêt d'examiner les autres moyens de la requête faute qu'ils puissent entraîner une annulation plus étendue,

D E C I D E :

Article 1er.

Est annulée la décision , datée du 14 juin 1995, en vertu de laquelle José SPELTE fait l'objet, en tant que participant à une action de grève ayant eu lieu le 18 mai 1995, d'une mesure disciplinaire consistant en une retenue de 1/5 de jour de traitement.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 4.000 francs, sont mis à charge de la partie adverse.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique, le quinze mai 1900 nonante-huit par :

M. GEUS, président de chambre,
M^mes^ DAURMONT, conseiller d'Etat,
GEHLEN, conseiller d'Etat,
HONDERMARCQ, greffier.

Le Greffier, Le Président,

M.-Cl. HONDERMARCQ. J.-Cl. GEUS.