

Les Analyses du Centre Jean Gol



# **La grève en Belgique : insécurité et débordements**

**Jeremy Zeegers**

**Mai 2015**

Administrateur délégué : Richard Miller

Directrice : Laurence Glautier

Directeur scientifique : Corentin de Salle

Avenue de la Toison d'Or 84-86  
1060 Bruxelles

Tél. : 02.500.50.40

[cjg@cjg.be](mailto:cjg@cjg.be)

## Analyse :

# La grève en Belgique : insécurité et débordements

### 1. Introduction

Le droit de grève a en Belgique le statut de droit fondamental mais a la particularité de ne faire l'objet d'aucune codification. La définition du droit de grève et de ses limites est l'œuvre de la jurisprudence, ce qui permet à certaines controverses de s'éterniser, notamment sur le cas particulier du piquet de grève. Il n'empêche tout de même qu'un régime juridique existe, aussi incomplet soit-il.

Un autre constat qui s'impose et la récurrence de débordements, parfois violents, lors de mouvements de grève.

Nous pouvons nous demander si l'absence de cadre légal n'a pas pour conséquence d'encourager les débordements qui se produisent à chaque mouvement social. Cette analyse passe en revue certains des débordements de l'automne 2014 et les met en lien avec le régime actuel du droit de grève en Belgique afin de déterminer s'il existe ou non un lien de cause à effet.

### 2. Violences émaillant les piquets de grèves

Le droit de grève ne suspend pas l'application du droit pénal. La jurisprudence et la doctrine sont unanimes sur ce point. Nous constatons néanmoins que des actes de violence contre les biens et les personnes sont régulièrement commis à l'occasion de mouvements de grève par des membres d'organisations syndicales (lesquelles n'ont pas la personnalité juridique). Celles-ci ont alors tendance à nier l'existence des débordements ou à les minimiser. En voici quelques exemples récents :

- Le 1<sup>er</sup> décembre 2014, des grévistes se sont introduits au Sart-Tilman (Liège) dans des entreprises pour forcer le personnel à quitter les lieux, parfois sous la menace. Certains manifestants avaient le visage masqué et possédaient des barres de fer et des masses en bois<sup>1</sup>.
- Le 15 décembre 2014 à l'ULG, des locaux ont été saccagés, des pneus crevés, du matériel a été détruit et un étudiant roué de coups au motif qu'il ne quittait pas assez vite les lieux<sup>2</sup>.
- Le 15 décembre 2014 à Namur, plusieurs magasins ont été saccagés et les vendeuses agressées verbalement par des membres du syndicat SETCa, afin de contraindre ces magasins à la fermeture<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> LaMeuse.be, « Grève du 1er décembre à Liège: les syndicats «pas au courant» des débordements de certains de leurs membres, encagoulés et armés, au Sart Tilman », 03/12/2014

<sup>2</sup> RTL.be, « Grève nationale: des débordements ont eu lieu à l'ULg », 16/12/2014

<sup>3</sup> LaLibre.be, « Raymonde Le Lepvrier a sévi (en pire) au H&M de Namur », 17/12/2014

- Le 15 décembre 2014, de très nombreux zonings industriels ont été bloqués par des piquets de grève dans tout le pays, ce qui a parfois donné lieu à des altercations violentes entre grévistes et non-grévistes<sup>4</sup>.

Nous constatons que ces violences sont toutes en lien avec une volonté de forcer les non-grévistes à faire la grève. Elles sont donc indissociables de la problématique des piquets de grèves bloquant. Bien que les organisations représentatives de travailleurs ne défendent officiellement les piquets de grève que si ceux-ci sont pacifiques<sup>5</sup>, il n'en demeure pas moins que dans leur conception, ces piquets peuvent entraver les droits des travailleurs non-grévistes par la contrainte. Or dans la pratique, cette contrainte extra-légale dégénère en violence dès lors que les travailleurs non-grévistes tentent d'exercer leurs droits et de résister aux travailleurs grévistes. Les comportements violents qui émaillent chaque mouvement social n'auraient pas lieu si les travailleurs grévistes admettaient le droit individuel des autres travailleurs de ne pas faire la grève.

### 3. Le blocage des axes routiers

L'article 406 du Code pénal prohibe en particulier « l'entrave à la circulation ferroviaire, routière, fluviale ou maritime par toute action portant atteinte aux voies de communication, aux ouvrages d'art ou au matériel ». Malgré cela, le blocage des voies de communication est devenu la routine des mouvements de grève :

- Les grèves « tournantes » et la grève nationale de novembre et décembre 2014 ont été systématiquement accompagnées de barrages bloquant l'accès aux autoroutes et aux routes nationales, aux centres commerciaux et aux zonings industriels. Les entrées aux principales villes ont également été bloquées par des syndicalistes.
- Le 15 décembre 2014, la ville de Gand a été paralysée par 17 piquets de grève. Le port fut entièrement fermé à la circulation<sup>6</sup>.

De tels blocages ne peuvent de nouveau se justifier que si l'on accepte que le droit de grève prime les autres droits fondamentaux, comme celui d'aller et venir, ce qu'une certaine jurisprudence admet.

### 4. Proportionnalité de la grève

Les 14 et 15 décembre 2014, la grève de Belgocontrol a provoqué la fermeture de l'espace aérien belge et l'annulation de 600 vols. L'association des compagnies aériennes européennes (AEA) a condamné cette action, estimant qu'elle allait provoquer la perte de millions d'euros pour les compagnies aériennes et que des milliers de passagers devraient annuler ou modifier leurs projets de voyage, et ce durant l'une des semaines les plus chargées pour le secteur<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> RTBF.be « La paralysie a été quasi totale, retour sur ce jour de grève nationale », 16/12/2014

<sup>5</sup> Voir l'argumentation développée devant le Comité européen des droits sociaux, D. DEejonghe et F. Raepsaet, « L'intervention du juge des référés sur la requête unilatérale en cas de conflit collectif : contraire à la charte sociale européenne ? », Revue de Droit Social, 2013, p. 139

<sup>6</sup> RTBF.be « La paralysie a été quasi totale, retour sur ce jour de grève nationale », 16/12/2014

<sup>7</sup> RTBF.be, « L'espace aérien belge fermé lundi, 600 vols annulés à Bruxelles » 12/12/2014

L'ampleur de l'atteinte aux droits des tiers, qu'il s'agisse des passagers ou des compagnies aériennes, nous paraît totalement disproportionnée par rapport à la défense des intérêts professionnels des quelques 800 travailleurs de Belgocontrol. Une consécration législative du principe de proportionnalité permettrait peut-être d'éviter un comportement aussi abusif.

Le cas de Belgocontrol illustre aussi les dommages considérables que peuvent causer une grève dans le secteur public, à fortiori dans le secteur des transports, et pose donc la question du service minimum.

## 5. Persistance des grèves du zèle

Si les policiers disposent bien du droit de grève, nous avons vu que celui-ci est encadré par la loi du 7 décembre 1998 qui prévoit des conditions pour la mise en œuvre de ce droit. Il se déduit de cette loi que la grève est entendue comme un arrêt de travail et non comme une exécution délibérément fautive du travail. Or les services de police ont procédé à des grèves du zèle:

- Le 24 octobre 2014, une grève du zèle a eu lieu à Brussels Airport. Les contrôles à l'embarquement ont duré deux à trois minutes au lieu d'une, provoquant d'importantes files à l'embarquement. Des difficultés similaires ont été observées au port de Zeebrugge où une action a concerné tant les voyageurs que les transporteurs qui empruntaient les ferries à destination de l'Angleterre.<sup>8</sup> Le même jour, une grève du zèle fut organisée au terminal Eurostar de la gare du midi à Bruxelles. Plusieurs trains sont partis sans une partie de leurs passagers restés bloqués dans la file au moment du départ<sup>9</sup>.
- Le 16 décembre 2014, la police a effectué ce qu'elle appelle elle-même des « contrôles pointilleux » sur tous les axes de mobilité<sup>10</sup>. Les contrôles étaient, entre autres, opérés sur les grands axes à Namur, dans le Limbourg à Liège mais également à Zaventem, aux abords de Brussels airport. L'objectif initial était de toucher les "axes de mobilité", comme les nationales, les autoroutes, les voies de chemin de fer, les aéroports, les ports. Au total, ces actions ont provoqué 400km d'embouteillages.<sup>11</sup>

Ces comportements inadmissibles peuvent trouver une forme de légitimation dans les incertitudes qui persistent sur l'admissibilité de la grève du zèle, même si la jurisprudence majoritaire s'exprime contre leur licéité.

Nous pensons par ailleurs que la grève du zèle des services de police contrevient aux devoirs d'impartialité, de loyauté et d'intégrité prévus par le code de déontologie des services de police<sup>12</sup> et qu'elle devrait faire l'objet de sanctions disciplinaires appropriées.

## 6. Conclusion

---

<sup>8</sup> SudInfo.be, « Grève du zèle: chaos à Brussels Airport ce vendredi et le pire est à craindre pour l'Eurostar... », 24/10/2014

<sup>9</sup> RTBF.be, « Grogne des policiers: les départs Eurostar chamboulés à Bruxelles-Midi », 24/10/2014

<sup>10</sup> LeSoir.be, « Grève du zèle de la police ce mardi matin », 16/12/2014

<sup>11</sup> RTBF.be, « Grève du zèle des policiers: les contrôles ont créé 400 km de files », 16/12/2014

<sup>12</sup> 10 MAI 2006. - Code de déontologie des services de police, articles 22 à 29

Au vu de ces débordements, il est permis de penser les tergiversations de la jurisprudence sur l'étendue du droit de grève, le manque de recours efficace contre les voies de fait ou les débats sans fin sur le piquet de grève donnent des arguments à ceux qui pensent que le droit de grève prime les autres droits fondamentaux. L'absence de cadre légal contribue ainsi à perpétuer une culture des débordements. A contrario, la création d'un cadre légal fournirait non seulement des arguments juridiques mais aussi une légitimité au discours qui vise à placer le droit de grève dans de justes limites.