

## Actualité de la mise en œuvre de la loi du 21 août 2007 : adoption du plan de prévisibilité

par Olivier Leclerc

Maître de conférences à l'Université Paris Ouest – Nanterre La Défense (IRERP)

paru in *Revue de Droit du travail*, n° 9, 2008, pp. 542-544

*Plan de prévisibilité du service applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007 en cas de perturbation prévisible du trafic (SNCF)*

*Plan de prévisibilité (RATP)*

*CE, 2<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> sous-sect. réunies, 19 mai 2008, n° 312329, Syndicat Sud-RATP*

*Décret n° 2008-119 du 7 févr. 2008*

Avec la présente chronique, se clôt la présentation des mesures prises à ce jour pour la mise en œuvre de la loi du 21 août 2007 sur *le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres et réguliers de voyageurs*<sup>1</sup>. L'édifice élaboré par la loi de 2007 articule une série de documents – négociés ou élaborés unilatéralement<sup>2</sup> – qui règlent par avance l'organisation des entreprises de transport entrant dans son champ d'application en cas de perturbation prévisible du trafic. Venant décliner dans ces entreprises le plan de transport adapté qui aura été préalablement élaboré en accord avec l'autorité organisatrice de transport (AOT), le *plan de prévisibilité* a pour but de « recense[r], par métier, fonction et niveau de compétence ou de qualification, les catégories d'agents et leurs effectifs, ainsi que les moyens matériels, indispensables à l'exécution, conformément aux règles de sécurité en vigueur applicables à l'entreprise, de chacun des niveaux de service prévus dans le plan de transport adapté » (art. 5 I, al. 2). En outre, il « fixe les conditions dans lesquelles, en cas de perturbation prévisible, l'organisation du travail est révisée et les personnels disponibles réaffectés afin de permettre la mise en oeuvre du plan de transport adapté (...) » (art. 5 I, al. 3).

A la SNCF<sup>3</sup> comme à la RATP<sup>4</sup>, faute d'accords collectifs conclus avant la date du 1<sup>er</sup> janvier 2008, établie par la loi comme délai butoir<sup>5</sup> – les syndicats n'ayant pas souhaité signer les projets présentés par les directions d'entreprises (*Liaisons soc.*, n° 15023, 2007, p. 4) –, un plan de prévisibilité a été adopté unilatéralement. Destiné à mettre en œuvre dans l'entreprise les mesures

<sup>1</sup> Les mesures de prévention des conflits et celles prises pour la détermination des dessertes prioritaires et l'adoption du plan de transport adapté sont exposées, respectivement, dans la *RDT*, n° 4, 2008, p. 251 et la *RDT*, n° 7-8, 2008, p. 470.

<sup>2</sup> Sur « la déclinaison des sources » proposée par la loi, v. M.-A. Souriac, *RDT*, n° 12, 2007, p. 738 et s.

<sup>3</sup> Plan de prévisibilité du service applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007 en cas de perturbation prévisible du trafic (28 déc. 2007) [URL : <http://ufcm-cgt-lille.over-blog.net/categorie-1198487.html>, page consultée le 9 juill. 2008]

<sup>4</sup> Plan de prévisibilité RATP (7 janv. 2008) [URL : [http://sudratp.fr/Files/plan\\_de\\_previsibilite\\_de\\_la\\_ratp.pdf](http://sudratp.fr/Files/plan_de_previsibilite_de_la_ratp.pdf), page consultée le 9 juill. 2008].

<sup>5</sup> L'établissement d'un délai aussi bref laissé à la négociation est critiqué par la Commission d'experts nommée par le Bureau international du travail pour évaluer les rapports élaborés par les Etats sur l'application des conventions de l'OIT. Confrontant la loi du 21 août 2007 à la Convention OIT n° 87 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, la Commission estime que « les organisations de travailleurs devraient pouvoir, si elles le souhaitent, participer à la définition de ce service minimum – tout comme les employeurs et les pouvoirs publics ». En conséquence – mais sans que cela ne produise un effet contraignant –, elle « prie le gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour amender l'article 5 de la loi n° 2007-1224 en tenant compte [de ces] principes de détermination du service minimum négocié (...) ainsi que de prévoir une période raisonnable pour la négociation du service minimum » (*Rapport de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations*, rapport III, partie A1, BIT, Genève, 2008, spéc. p. 133 ; *Liaisons soc.*, n° 15131, 2008, p. 1).

planificatrices adoptées en accord avec l'AOT, le plan de prévisibilité est lourd d'enjeux, qu'il s'agisse d'identifier les personnels « indispensables » à l'exécution des niveaux de service prévus dans le plan de transport adapté (1) ou de permettre la réorganisation du travail (2).

### **1) La détermination des catégories d'agents indispensables à l'exécution des niveaux de service prévus dans le plan de transport adapté**

Conformément aux prévisions légales, le plan de prévisibilité détermine d'abord les catégories d'agents et les moyens matériels qui sont indispensables à l'exécution de chacun des niveaux de service prévus dans le plan de transport adapté. Le plan de prévisibilité élaboré par la SNCF désigne ainsi les agents de conduite (à l'exception de ceux affectés au fret), les agents d'accompagnement des trains et les agents des postes d'aiguillage. Le plan de la RATP énonce quant à lui que, si le préavis de grève prévoit une durée inférieure ou égale à 36 heures, les agents concernés sont ceux exerçant les métiers de conduite, les métiers d'aide à la régulation (régulateurs, contrôleurs de sortie, personnels des voitures de régulation, chefs de régulations, aiguilleurs), certains métiers de maintenance (interface de garage, dépannage, maintenance de la ligne 14) et certains métiers assurant la continuité des systèmes de sécurité et d'information voyageurs. S'y ajoutent, lorsque le préavis prévoit une durée supérieure à 36h, les « fonctions d'encadrement de premier niveau et une proportion élargie à d'autres métiers exercés en stations et en gares, ainsi que pour la régulation et la maintenance ».

La détermination de ces catégories d'agents présente une importance particulière dans la perspective de prévisibilité qui irrigue le dispositif légal. Au reste, seuls ces agents sont tenus, selon les termes de l'article 5 II de la loi, de déclarer leur intention de se joindre à un mouvement de grève « au plus tard quarante-huit heures avant [d'y] participer »<sup>6</sup>.

Prenant appui sur le lien établi par la loi entre la détermination des catégories d'agents indispensables à l'exécution des niveaux de service prévus dans le plan de transport adapté et la déclaration préalable d'intention de faire grève (art. 5 I et II), le plan de prévisibilité élaboré par la RATP avait fait le choix, contrairement à celui établi par la SNCF, de préciser les modalités d'exercice de cette déclaration d'intention individuelle. Cependant, loin de s'en tenir à la disposition légale selon laquelle les salariés souhaitant se joindre à un mouvement collectif en informent le chef d'entreprise « au plus tard quarante-huit heures *avant de participer à la grève* » (art. 5 II), le plan de prévisibilité avait retenu que la déclaration préalable devrait être faite « au plus tard 48 heures *avant le début de la grève* prévue par un préavis d'une durée inférieure ou égale à 36 heures ». Si le préavis couvrait une période supérieure à 36 heures, la déclaration devait se faire « dans les mêmes conditions, sauf pour les agents qui ne sont pas en service le premier jour de la grève qui devront effectuer leur déclaration 48 heures avant la date de reprise effective de leur service couverte par le préavis ».

La précision ainsi insérée dans le plan de prévisibilité avait été fortement contestée par le syndicat Sud-RATP, qui soutenait qu'elle avait pour effet de priver les salariés de la faculté de se joindre à un mouvement déjà engagé. Une telle restriction ne pouvait dès lors que contrevenir au dispositif légal, dont le Conseil constitutionnel avait estimé qu'il « ne s'oppose pas à ce qu'un salarié rejoigne un mouvement de grève déjà engagé et auquel il n'avait pas initialement l'intention de participer, ou auquel il aurait cessé de participer, dès lors qu'il en informe son employeur au plus tard quarante-huit heures à l'avance » (consid. 29)<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Sur la déclaration préalable d'intention de faire grève, v. G. Borenfreund, *RDT*, n° 11, 2007, p. 665.

<sup>7</sup> Cons. const., 16 août 2007, n° 2007-556 DC, JO 22 août 2007, p. 13971.

Saisi par cette organisation syndicale d'une demande d'annulation partielle du plan de prévisibilité de la RATP, le Conseil d'Etat statuant en référé a suspendu le plan de prévisibilité (CE, réf., 11 févr. 2008, n° 312330), avant de faire droit à cette demande au fond par un arrêt du 19 mai 2008 (CE, 2<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> sous-sect. réunies, 19 mai 2008, n° 312329). La Haute juridiction administrative estime ainsi, fort logiquement, « qu'en prévoyant que la déclaration préalable doit être faite quarante-huit heures avant le début de la grève fixé par le préavis ou, pour les agents qui ne sont pas en service le premier jour de la grève, quarante-huit heures avant la date de reprise effective de leur service, ce qui a pour effet d'obliger les agents qui souhaitent participer au mouvement de grève à s'y joindre dès le début de ce mouvement ou, pour ceux qui ne sont pas en service au premier jour de la grève, dès leur première prise de service, les dispositions contestées du plan de prévisibilité méconnaissent les termes de l'article 5 de la loi du 21 août 2007 ».

Dès lors, si l'entreprise de transport peut valablement préciser dans le plan de prévisibilité les modalités pratiques d'exécution de la déclaration préalable d'intention de faire grève (destinataire, moyens de communication utilisés, modalités de conservation du secret professionnel...), elle ne saurait restreindre, en-deçà des termes mêmes de la loi<sup>8</sup>, la faculté offerte aux salariés concernés par cette déclaration de se joindre à un mouvement collectif.

## **2) La révision de l'organisation du travail et la réaffectation des personnels disponibles**

Le plan de prévisibilité élaboré par les entreprises de transport prévoit également, selon la loi du 21 août 2007, les modalités selon lesquelles les salariés disponibles seront réaffectés pendant la perturbation du trafic. Les salariés disponibles doivent s'entendre des « personnels de l'entreprise non grévistes » (art. 5 I, al. 3), qu'ils appartiennent ou non à l'une des catégories professionnelles identifiées comme indispensables à l'exécution du plan de transport adapté.

En cas de perturbation prévisible du trafic, ces salariés peuvent se voir confier l'exécution de tâches nécessaires à la réalisation de l'un des niveaux de service prévus dans le plan de transport adapté, ainsi qu'à l'exécution du plan d'information des usagers. Cette réaffectation temporaire ne peut être refusée par les salariés concernés, peu important qu'ils doivent pour cela intervenir au cours d'une période en principe non travaillée pour eux. Cette réorganisation du travail des salariés non grévistes a rendu nécessaire la modification du décret n° 99-1161 du 29 décembre 1999 relatif à la durée du travail du personnel de la SNCF par un décret n° 2008-119 du 7 février 2008 (JO 10 févr. 2008, p. 2503). Dès lors que l'entreprise de transport est confrontée à une perturbation visée par la loi de 2007, tout agent non gréviste se trouve dorénavant « dévoyé de son roulement et placé en service facultatif » et pourra « être utilisé dès l'expiration de la durée du repos journalier (...) » (art. 1<sup>er</sup> modif.). En outre, « le tableau de roulement ou le programme semestriel peuvent être modifiés après information de chaque agent concerné au plus tard vingt-quatre heures avant la modification » (art. 2 bis modif.).

La réalisation de ces permutations se heurte, bien évidemment, à une difficulté de taille tenant à la compétence des agents concernés, et, par voie de conséquence, à la sécurité des usagers et des personnels. Il est vrai que la déclaration préalable d'intention de faire grève exprimée par les agents indispensables à l'exécution du plan de transport adapté permet de connaître ceux d'entre eux qui pourront exécuter le niveau de service envisagé. Elle n'assure en rien cependant que les autres agents non grévistes seront aisément en mesure de remplacer les salariés grévistes. Le plan de prévisibilité de la SNCF prévoit ainsi que « les agents seront réaffectés dans le respect des règles en vigueur en matière d'aptitude et d'habilitation, notamment relatives aux connaissances de lignes, de matériels ou d'installations ». Et le document d'ajouter que « les agents de conduite ne seront pas

---

<sup>8</sup> Sur les difficultés inhérentes aux conflits collectifs dont la durée n'excède pas 48 heures, v. G. Borenfreund, préc.

réaffectés à des missions habituellement assurées par des Agents du Service Commercial Trains, et réciproquement ».

Face à cette difficulté, le plan de prévisibilité de la SNCF, tout comme celui de la RATP, prévoient que des actions de formation seront menées au sein de l'entreprise afin que l'absence de salariés « indispensables » à l'exécution du plan de transport adapté puisse être suppléée par leurs collègues non grévistes. Le plan de la SNCF précise ainsi qu'« un suivi régulier des agents réaffectables sur ceux des métiers [indispensables à l'exécution du plan de transport adapté], qui demandent des aptitudes et des compétences spécifiques, sera effectué. En cas de besoin, des compléments de formation leur seront donnés ». A la lumière des catégories d'agents jugées indispensables à l'exécution du plan de transport adapté<sup>9</sup>, on mesure l'ampleur des actions de formation nécessaires. Une formation professionnelle bien singulière, du reste, puisqu'elle n'est pas mise ici au service de la progression professionnelle des salariés mais qu'elle tend à favoriser leur « permutabilité », dans l'espoir de limiter les perturbations nées de l'exercice du droit de grève.

---

<sup>9</sup> V. *supra* 1.