

Monsieur Manuel VALLS
premier ministre
Hôtel Matignon
57, rue de Varenne
75700 PARIS 07 SP

Paris, le 11 mars 2015

Objet : lettre ouverte relative à un encadrement législatif du droit de retrait dans les entreprises de transport public.

Monsieur le Premier ministre,

L'interruption brutale du service sur la ligne A du RER le jeudi 29 janvier 2015 a provoqué une situation inextricable dont les habitants de l'Ile-de-France ont été victimes : comment faire face à la paralysie du trafic, annoncée le matin même, sur une ligne qui assure plus d'un million de voyages par jour en semaine ?

Cette situation se retrouve régulièrement dans les services de transports ferroviaires nationaux ou régionaux. Ces dernières années, elle a, par exemple, concerné deux fois la gare de Paris-Saint-Lazare, en 2009, puis en 2014. Elle se retrouve régulièrement sur des lignes de TER et sur des réseaux de transports urbains en Ile-de-France ou en province.

Deux constats s'imposent. Certes, le nombre d'arrêts de travail relevant du droit de retrait est en diminution dans le secteur des transports publics. Il se monte toutefois à une trentaine par an, pour les seuls transports urbains de province, d'après un responsable de l'UTP, cité par Ville, Rail et Transports de mars 2015. Le second constat est que l'interruption des services du 29 janvier 2015 semble être considéré comme un arrêt de travail sans préavis par la direction de la RATP, puisqu'il a fait l'objet d'une retenue sur salaire, selon la même source.

L'usage actuel du droit de retrait, prévu par L. 4131-1 du code du travail, a été consacré, dans le secteur des transports publics, par un arrêt de la chambre sociale de la Cour de cassation en date du 22 octobre 2008. Celui-ci prévoit que le droit de retrait, dans le secteur des transports publics, est licite à condition que les agresseurs n'aient pas encore été interpellés et que l'exercice du droit de retrait se limite au périmètre d'une région.

Aussi légitime soit-il, nous sommes convaincus que ses modalités d'exercice actuelles, même dans le cas où elles respectent la jurisprudence en vigueur, entraînent un coût social disproportionné, en relation avec la responsabilité particulière des agents « roulants » des entreprises de transports qui contribuent à l'exercice de la liberté d'aller et venir. Cette liberté est essentielle aux activités économiques et personnelles de nos concitoyens.

De plus, en raison de l'importance des flux de voyageurs transportés, notamment dans les zones denses, l'arrêt brutal et total des circulations entraîne des mouvements de foule et des bousculades exposant potentiellement les voyageurs à des accidents graves.

... /...

Des actions de groupe sont annoncées. Nous nous interrogeons sur leurs chances de prospérer. Même si c'était le cas, elles ne pourraient aller plus loin que le remboursement de quelques euros à chaque voyageur. En effet, par analogie avec la jurisprudence récente de la Cour de cassation qui limite les dommages-intérêts dus par le transporteur ferroviaire en cas de retard d'un train, à ceux prévus au contrat en application de l'article 1150 du code civil, il ne nous semble pas qu'il y ait, en droit, d'action à la disposition du voyageur individuel en cas de suppression du service à l'occasion d'un droit de retrait.

Le seul préjudice indemnisable pourrait être l'impossibilité d'utiliser le titre ou l'abonnement de transport ce jour là. Le transporteur se réfugiera facilement derrière la force majeure que constitue un arrêt de travail soudain. L'agression est imprévisible et la cessation de travail des conducteurs irrésistible. Le transporteur n'a pas les ressources internes nécessaires pour remplacer plusieurs centaines de conducteurs dont les compétences sont liées à des lignes et des types de matériels désignés.

Enfin, ces actions n'auraient aucun effet « erga omnes » puisqu'elles ne contribueraient qu'au dédommagement très partiel des usagers au regard d'un cas particulier d'exercice du droit de retrait. Elles n'auraient pas non plus d'effet pour l'avenir, puisqu'elles ne contribueraient d'aucune façon à la limitation de l'exercice du droit de retrait.

Pour l'ensemble de ces motifs, nous vous demandons de présenter un projet de loi :

- encadrant le droit de retrait des agents «roulants» des entreprises de transport public terrestre (tous modes) à une heure et une ligne, sur la base de la distinction entre le danger, c'est à dire la menace légitimant l'exercice du droit de retrait qui se manifeste sur un temps donné, dans un espace géographique limité, et une situation de risque, dont la prégnance est beaucoup moins forte, quasiment inhérente à la vie en société ;
- renforçant la pénalisation des agresseurs des agents roulants des entreprises de transport public (peines alternatives de préférence) ;
- instituant une sanction pour les grèves réalisées sans préavis dans le secteur des transports publics terrestres.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos demandes, nous vous prions de croire, Monsieur le Premier ministre, à l'assurance de notre haute considération.



Jean SIVARDIERE
Président

Copies :

Ministre de l'Ecologie : Mme Ségolène ROYAL, Ministre des transports : Monsieur Alain VIDALIES.

MM les Présidents : ARF, GART, KEOLIS, RATP, SNCF, STIF, TRANSDEV, UTP.