

**TRIBUNAL  
DES CONFLITS**

**N° 4241**

---

Conflit sur renvoi du Conseil d'Etat

Fédération des syndicats des  
travailleurs du rail – SUD Rail  
c/ Société nationale SNCF

---

Mme Martine Taillandier-Thomas  
Rapporteure

---

Mme Emilie Bokdam-Tognetti  
Rapporteure publique

---

Séance du 14 mars 2022  
Lecture du 11 avril 2022

---

**REPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

**LE TRIBUNAL DES CONFLITS**

Vu, enregistrée à son secrétariat, le 20 décembre 2021, l'expédition de la décision du 15 décembre 2021 par laquelle le Conseil d'Etat, saisi d'une demande de la Fédération des syndicats des travailleurs du rail – SUD Rail tendant à l'annulation de la décision implicite par laquelle le président de la société nationale SNCF a rejeté sa demande du 11 mars 2020, reçue le 13 mars 2020, tendant à l'abrogation du b) du § 2 des « dispositions diverses » de l'instruction RH00677 du 16 mars 2017 portant dispositions complémentaires à l'accord d'entreprise sur l'organisation du temps de travail du 14 juin 2016, a renvoyé au Tribunal, en application de l'article 35 du décret n° 2015-233 du 27 février 2015, le soin de décider sur la question de la compétence ;

Vu le mémoire, enregistré le 1<sup>er</sup> février 2022, présenté par la Fédération des travailleurs du rail - SUD Rail, qui conclut à la compétence de la juridiction administrative aux motifs que l'instruction contestée constitue un acte unilatéral réglementaire et non une convention collective ou un accord collectif et qu'elle intéresse, en outre, l'organisation du service public en ce qu'elle affecte la durée du travail et en ce qu'elle touche à la continuité du service ;

Vu le mémoire, enregistré le 4 février 2022, présenté par la société nationale SNCF, qui conclut à la compétence de la juridiction administrative aux motifs que les

dispositions contestées constituent un acte unilatéral de portée générale relatif au statut du personnel de la SNCF et qu'elles ont trait à l'organisation du service public ferroviaire ;

Vu les observations du 24 janvier 2022 du ministre de la solidarité et de la santé déclarant s'en remettre à la décision du Tribunal ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu la loi des 16-24 août 1790 et le décret du 16 fructidor an III ;

Vu la loi du 24 mai 1872 ;

Vu le décret n° 2015-233 du 27 février 2015 ;

Vu le code des transports ;

Vu le code du travail ;

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 ;

Vu la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 ;

Vu l'ordonnance n° 2009-552 du 3 juin 2019 ;

Vu le décret n° 2015-141 du 10 février 2015 ;

Vu le décret n° 2016-755 du 8 juin 2016 ;

Après avoir entendu en séance publique :

- le rapport de Mme Taillandier-Thomas, membre du Tribunal,

- les observations de la SCP Rocheteau, Uzan-Sarano et Goulet pour la fédération des syndicats des travailleurs du rail – SUD Rail ;

- les observations de la SAS Bouloche, Colin-Stoclet et associés pour la société nationale SNCF ;

- les conclusions Mme Bokdam-Tognetti, rapporteure publique ;

Considérant ce qui suit :

## SUR LES DISPOSITIONS APPLICABLES

1. En premier lieu, l'article L. 2101-1 du code des transports, créé par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et applicable à la date de l'instruction en litige, dispose que : « *La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire au sein du système ferroviaire national* » et que « *le groupe remplit une mission, assurée conjointement par chacun des établissements publics dans le cadre des compétences qui leur sont reconnues par la loi, visant à exploiter le réseau ferré national et à fournir au public un service dans le domaine du transport par chemin de fer* ». La loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire a prévu la transformation, à compter du 1er janvier 2020, de ce « *groupe public ferroviaire* », ainsi que des filiales des entités constituant celui-ci, en un « *groupe public unifié* », constitué de la société nationale à capitaux publics SNCF, soumise aux dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes et dont le capital est incessible et intégralement détenu par l'Etat, ainsi que de ses filiales, dont les sociétés SNCF Réseau et SNCF Mobilités, devenue SNCF Voyageurs, également soumises aux dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes et dont le capital est incessible et intégralement détenu par la société nationale SNCF. L'article L. 2101-1 du code des transports dispose désormais que ce groupe public unifié « *remplit des missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité et exerce des activités de logistique et de transport ferroviaire de marchandises, dans un objectif de développement durable, de lutte contre le réchauffement climatique, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale* ».

2. En deuxième lieu, l'article L. 1311-1 du code des transports dispose que : « *Les dispositions du code du travail s'appliquent aux entreprises de transport ferroviaire (...) ainsi qu'à leurs salariés, sous réserve des dispositions particulières ou d'adaptation prévues par le présent code et sauf mention contraire dans le code du travail ou dans le présent code* ». En vertu de l'article L. 2101-2 du même code, créé par la loi du 4 août 2014, la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités et désormais, depuis le 1er janvier 2020, la société nationale SNCF et les sociétés relevant des activités exercées au 31 décembre 2019 par le groupe public ferroviaire, « *emploient des salariés régis par un statut particulier élaboré dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat* » et « *peuvent également employer* » ou, désormais, « *emploient* » « *des salariés sous le régime des conventions collectives* ». L'article 3 de la loi du 27 juin 2018 a prévu que la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités pouvaient procéder jusqu'au 31 décembre 2019 à des recrutements de personnels soumis à ce statut particulier. Les dispositions du statut particulier sont, en vertu de l'article 1er du décret du 10 février 2015 relatif à la commission du statut particulier mentionné à l'article L. 2101-2 du code des transports, adoptées par le conseil de surveillance de la SNCF devenu, depuis le 1er janvier 2020, le conseil d'administration de la société nationale SNCF et ne font plus l'objet, depuis cette date, d'une approbation par le ministre intéressé. L'article L. 2101-3 du code des transports prévoit en outre qu'une convention de branche ou un accord professionnel ou interprofessionnel étendu ou élargi peut, par dérogation aux dispositions des articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail réservant l'application de conventions et accords collectifs de travail dans les entreprises publiques aux catégories de personnel qui ne sont pas soumises à un statut particulier, compléter les dispositions statutaires ou déterminer les conditions d'application du statut particulier, dans les limites fixées par ce statut. Enfin, l'article L. 2162-1 dispose qu'une convention collective de branche est applicable aux salariés des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire, désormais société nationale SNCF, société SNCF Voyageurs, société SNCF Réseau et certaines de leurs filiales, ainsi qu'à certaines autres entreprises de transport ferroviaire.

3. En troisième lieu, en vertu du premier alinéa de l'article L. 1311-2 du code des transports : « *La durée du travail des salariés et la durée de conduite des conducteurs sont fixées par décret en Conseil d'Etat* », notamment dans les entreprises de transport ferroviaire, et aux termes de l'article L. 2161-1 du même code : « *Un décret en Conseil d'Etat fixe les règles relatives à la durée du travail communes [aux établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et, désormais, à la société nationale SNCF, à la société SNCF Voyageurs, à la société SNCF Réseau et à certaines de leurs filiales] / Ces règles garantissent un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, en tenant compte des spécificités des métiers, notamment en matière de durée du travail et de repos* ». Ce décret socle est intervenu le 8 juin 2016. Enfin, aux termes de l'article 34 de la loi du 4 août 2014 : « *A titre transitoire, les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités conservent leur régime de durée du travail jusqu'à la publication de l'arrêté d'extension de la convention collective du transport ferroviaire ou de l'arrêté d'extension de l'accord relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail dans le transport ferroviaire, et au plus tard jusqu'au 1er juillet 2016. Pendant cette période, les organisations syndicales de salariés représentatives du groupe public ferroviaire peuvent négocier un accord collectif relatif à la durée du travail applicable aux salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.* ».

4. En application des dispositions de l'article 34 de la loi du 4 août 2014, la SNCF et deux organisations syndicales de salariés représentatives au sein du groupe public ferroviaire ont signé, le 14 juin 2016, un accord collectif relatif à l'organisation du temps de travail, applicable dans tous les établissements du groupe public ferroviaire. A cet accord ont été annexés trois textes, dont un groupe de travail paritaire devait préparer l'actualisation sans remise en cause des dispositions compatibles avec le principal de l'accord ou de celles plus favorables aux agents. Le 16 mars 2017, à l'issue des travaux de ce groupe de travail, le groupe public ferroviaire a adopté une nouvelle instruction RH00677 portant « dispositions complémentaires à l'accord d'entreprise sur l'organisation du temps de travail du 14 juin 2016 ».

#### SUR LE LITIGE

5. La Fédération des syndicats des travailleurs du rail – SUD Rail a demandé au Conseil d'Etat l'annulation de la décision implicite de rejet de sa demande du 13 mars 2020 tendant à l'abrogation des dispositions du b) du § 2 des « dispositions diverses » de cette instruction RH00677 relatives à la répercussion des absences sur l'octroi des repos hebdomadaires, périodiques et complémentaires ou supplémentaires. Par arrêt du 15 décembre 2021, le Conseil d'Etat a renvoyé au Tribunal, en application de l'article 35 du décret n° 2015-233 du 27 février 2015, le soin de décider sur la question de la compétence au motif qu'elle soulevait une difficulté sérieuse.

6. Les dispositions contestées reprennent celles qui figuraient précédemment dans le règlement du personnel RH0677 « Réglementation du travail, instruction d'application du décret n° 99-1161 du 29 décembre 1999 » annexé à l'accord collectif de l'accord du 14 juin 2016 relatif à l'organisation du temps de travail dans les établissements du groupe public ferroviaire, le décret du 29 décembre 1999, pour sa part, ayant été abrogé par le décret du 8 juin 2016.

7. Ces dispositions, qui procèdent d'un acte unilatéral de portée générale, s'appliquent à l'ensemble des salariés relevant, à la date de son adoption, du groupe public

ferroviaire. Ainsi qu'il a été dit au point 2, le personnel des établissements de ce groupe et, désormais, de la société nationale SNCF et des sociétés relevant des activités exercées antérieurement par ce groupe, est constitué à la fois de salariés sous le régime des conventions collectives et de salariés régis par un statut particulier élaboré dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, étant précisé que ces derniers ne peuvent cependant plus être recrutés depuis le 1er janvier 2020 et que leur statut, désormais adopté par le seul conseil d'administration de la société nationale SNCF sans être soumis à une approbation ministérielle, peut, sous certaines conditions, être complété par des conventions et accords collectifs de travail.

8. Toute contestation portant sur la validité, les conditions d'application et la dénonciation d'une convention collective ou d'un accord d'entreprise conclu en application des articles L. 2233-1 et L. 2233-2 du code du travail, relève, sauf loi contraire, de la compétence judiciaire, hormis le cas où la contestation concerne des dispositions qui n'ont pas pour objet la détermination des conditions d'emploi, de formation professionnelle et de travail ainsi que des garanties sociales des personnels des entreprises et établissements publics visés par ces textes mais qui régissent l'organisation du service public. Les mêmes règles de compétence s'appliquent à l'accord collectif conclu le 14 juin 2016 en application des dispositions de l'article 34 de la loi du 4 août 2014.

9. L'accord collectif du 14 juin 2016 a fixé, pour le personnel roulant et le personnel sédentaire, le nombre de jours annuels de repos hebdomadaires, périodiques, complémentaires ou supplémentaires « sous réserve de la répercussion des absences ». En ce qu'elles viennent compléter cet accord en fixant les règles de répercussion des absences sur ces repos, les dispositions contestées ont pour objet la détermination des conditions de travail des personnels du groupe ferroviaire et non l'organisation du service public ferroviaire.

10. Il résulte de ce qui précède que le litige relève de la compétence de la juridiction judiciaire.

#### DECIDE :

-----

Article 1<sup>er</sup> : La juridiction judiciaire est compétente pour connaître du litige opposant la Fédération des syndicats des travailleurs du rail – SUD Rail à la société nationale SNCF.

Article 2 : La présente décision est notifiée à la Fédération des syndicats des travailleurs du rail – SUD Rail, à la société nationale SNCF et au ministre de la solidarité et de la santé.

Délibéré à l'issue de la séance du 14 mars 2022 où siégeaient : M. Rémy Schwartz, président du Tribunal des conflits, présidant ; Mme Christine Maugüé, M. Guillaume Goulard, Mme Gaëlle Dumortier, Mmes Martine Taillandier-Thomas, Florence Marguerite, Dominique Guihal et M. Laurent Jacques, membres du Tribunal.

Lu en séance publique le 11 avril 2022.

Le président :  
Signé : M. Rémy Schwartz

Le rapporteur :  
Signé : Mme Martine Taillandier-Thomas

La secrétaire :  
Signé : Mme Valérie Vella

Certifié conforme,  
La secrétaire