

CONCLUSIONS

M. Xavier DOMINO, rapporteur public

Par trois requêtes distinctes, la fédération CGT cheminots vous défère trois décrets pris dans le cadre de la réorganisation du secteur ferroviaire résultant de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. Revenant sur la séparation totale des activités de gestionnaire de réseau et d'exploitant, le législateur a, en s'inspirant notamment du modèle allemand, mis en place un « groupe public ferroviaire » constitué de trois établissements publics, un EPIC chef de file, la SNCF, et deux EPIC dénommés SNCF Réseau (ancien RFF) et SNCF Mobilités, (ancienne SNCF).

Dans cette organisation, les deux EPIC « filiales » sont placés dans une certaine relation de dépendance par rapport à l'EPIC de tête¹. Cependant le mode de gouvernance retenu donne un poids important aux deux « filiales » : la SNCF est dotée d'un conseil de surveillance et d'un directoire composé du président de SNCF Mobilités (président) et du président de SNCF Réseau (vice-président) et qui ne peut décider qu'à l'unanimité, le président du conseil de surveillance étant chargé d'arbitrer les éventuels désaccords².

I. Est tout d'abord attaqué le décret qui précise l'organisation de la représentation des salariés au sein de ces nouvelles entités.

La loi de 2014 a inséré deux dispositions au code des transports à ce sujet. L'article L. 2101-4 dispose que : « *Le livre III de la deuxième partie du code du travail relatif aux*

1 La nouvelle SNCF, EPIC de tête ou holding, est doté de pouvoirs d'orientation et de contrôle : il établit et approuve les comptes consolidés du groupe, il donne un avis sur les contrats de performance des deux autres EPIC, sur la définition des hypothèses socio-économiques utilisées dans leurs plans stratégiques et leurs contrats, il veille sur le système ferroviaire, il coordonne les sujets techniques et opérationnels, il assure la stratégie de développement international et la réalisation d'audits sur des sujets d'intérêt commun. Ensuite il exerce des missions transversales au bénéfice de toutes les entreprises du secteur (définition et coordination de la politique de sûreté ferroviaire, coordination de la gestion des situations perturbées et des situations de crise, impulsion de la politique en matière de recherche et d'innovation). Il définit et anime les politiques de ressources humaines du groupe (réglementations transversales, mobilités, parcours professionnels, relations sociales au niveau du groupe et animation des instances représentatives du personnel, animation et professionnalisation des politiques de ressources humaines). Enfin, il conduit des fonctions mutualisées menées au bénéfice des autres établissements du groupe (gestion administrative des ressources humaines, services juridiques, organisation et pilotage de la politique d'achats généraux, gestion du foncier et de l'immobilier).

2 La loi organique du 23 juillet 2010 relative à la nomination des dirigeants de la SNCF a été déclarée conforme à la Constitution par une décision n° 2014-697 DC du 24 juillet 2014.

institutions représentatives du personnel s'applique au groupe public ferroviaire constitué de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, sous réserve des dispositions spécifiques prévues à la présente section.

Et l'article L. 2101-5, est celui sur le fondement duquel le décret attaqué a été pris. Il prévoit l'ensemble des dispositions spécifiques au groupe public ferroviaire : « *I.-Il est constitué auprès de la SNCF, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2327-1 du code du travail relatives au comité central d'entreprise, un comité central du groupe public ferroviaire commun à la SNCF, à SNCF Réseau et à SNCF Mobilités et une commission consultative auprès de chacun de ces établissements publics lorsqu'ils sont dotés de plusieurs comités d'établissement. / A l'exception de l'article L. 2327-14-1, qui ne s'applique qu'au comité central du groupe public ferroviaire, les dispositions du code du travail relatives à la composition, à l'élection, au mandat et au fonctionnement du comité central d'entreprise mentionné à l'article L. 2327-1 du même code s'appliquent au comité central du groupe public ferroviaire et aux commissions consultatives et sont adaptées, en tant que de besoin, par décret en Conseil d'État. / Les attributions du comité central d'entreprise mentionné au même article L. 2327-1 sont réparties entre le comité central du groupe public ferroviaire et les commissions consultatives, selon des modalités définies par décret en Conseil d'État... ».*

Outre un moyen de légalité externe infondé, puisque en l'absence de mesure d'exécution à prendre par le ministre du travail, l'absence de son contreseing ne constitue pas un vice de forme, la requête soulève trois moyens de légalité interne.

1) Le premier de ces trois moyens porte sur la répartition des compétences entre de ces trois moyens porte sur la répartition des compétences à laquelle le décret procède, entre le comité central du groupe public ferroviaire et les commissions consultatives, répartition qui, selon la fédération requérante, porterait atteinte au droit à la participation des travailleurs à la détermination de leurs conditions de travail et à la gestion de leur entreprise, droit garanti par le huitième alinéa du préambule de la Constitution et par la directive (CE) 2002/14 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 établissant un « cadre général relatif à l'information et à la consultation des travailleurs dans la communauté européenne ».

Les articles 1^{er} et 2 du décret attaqué fixent les compétences du comité central du groupe public ferroviaire et des commissions consultatives par référence à celles du comité central d'entreprise de droit commun³. Le comité central du GPF exerce les « *attributions économiques relatives à la marche générale des établissements publics constituant le groupe*

³ L'article du code du travail cité à l'article 2 du décret est l'article L. 2327-2 : « *Le comité central d'entreprise exerce les attributions économiques qui concernent la marche générale de l'entreprise et qui excèdent les limites des pouvoirs des chefs d'établissement. Il est informé et consulté sur tous les projets économiques et financiers importants concernant l'entreprise, notamment dans les cas définis aux articles L. 2323-35 à L. 2323-43. Il est seul consulté sur les projets décidés au niveau de l'entreprise qui ne comportent pas de mesures d'adaptation spécifiques à un ou plusieurs établissements. Dans ce cas, son avis accompagné des documents relatifs au projet est transmis, par tout moyen, aux comités d'établissement. Le comité central d'entreprise est également seul consulté sur les projets décidés au niveau de l'entreprise lorsque leurs éventuelles mesures de mise en œuvre, qui feront ultérieurement l'objet d'une consultation spécifique au niveau approprié, ne sont pas encore définies ».*
NB : le dernier alinéa a été introduit par la loi n° 2015-994 du 17 août 2015 relative au dialogue social et à l'emploi.

public ferroviaire ». Trois matières sont toutefois exclusivement réservées aux commissions consultatives :

- l'information et la consultation sur les documents comptables et financiers de l'établissement auprès duquel elle est constituée ;
- la mise en place de l'intéressement, de la participation et de l'épargne salariale au sein de l'établissement ;
- l'information et la consultation sur l'organisation, la formation professionnelle et la gestion des emplois et des compétences⁴.

Sans contester le principe du régime particulier de représentation des personnels établi par la loi, la fédération critique la limitation, opérée par le décret au profit des commissions consultatives, du champ de compétence du comité central, qui, à ses yeux, est le seul niveau légitime de représentation et de consultation. Selon la requête, la répartition des compétences priverait de toute effectivité le principe de participation des travailleurs à la détermination collective des conditions de travail et à la gestion des entreprises, garanti par le 8ème alinéa du préambule de la Constitution de 1946, faute, notamment, pour le comité central d'avoir accès à une information financière et comptable complète de chacun des établissements publics, information réservée à chacune des commissions consultatives. De ce fait, le comité central ne pourrait faire usage du droit d'alerte qu'il lui appartient d'exercer lorsqu'il constate un recours abusif à certains types de contrats de travail (art. L. 2323-17 CT) ou a connaissance de faits affectant de manière préoccupante la situation économique de l'entreprise (art. L. 2323-78).

Il nous semble que la loi étant muette sur les compétences des IRP, elle ne fait pas écran à l'examen d'un tel moyen qui est incontestablement opérant (voir par ex. 12 octobre 2005 **Syndicat national des contractuels de France Telecom** n° 271997 ; 15 mai 2012 **Fédération nationale CGT des personnels des organismes sociaux** n° 340 106 aux Tables).

En défense, l'administration fait valoir que le comité central disposera de l'information nécessaire à l'exercice de ses missions, dans les conditions prévues par le code du travail. Il nous semble qu'en effet la disposition critiquée, si elle a pour objectif de délimiter un champ de compétence propre aux comités consultatif ne saurait être regardée

4 Article 1er du décret : "Le comité central du groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-5 du code des transports exerce les attributions économiques dévolues au comité central d'entreprise par l'article L. 2327-2 du code du travail relatives à la marche générale des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et qui excèdent les limites des pouvoirs des chefs d'établissement, à l'exception des attributions confiées à titre exclusif aux commissions consultatives par l'article 2. » / Article 2 : « Chaque commission consultative constituée en application de l'article L. 2101-5 du code des transports exerce auprès de l'établissement public concerné les attributions du comité d'entreprise mentionné à l'article L. 2322-1 du code du travail relatives à : / 1° L'information sur les documents comptables et financiers de l'établissement public selon les modalités prévues à l'article L. 2323-9 du code du travail ; / 2° La mise en place de l'intéressement, de la participation et de l'épargne salariale, prévus aux articles L. 2323-18, L. 3312-5, L. 3322-6 et L. 3332-3 à L. 3332-6 du code du travail au sein de l'établissement public ; / 3° L'information et la consultation sur l'organisation et la formation professionnelle au sein de l'établissement public. / La commission consultative constituée auprès de SNCF Réseau exerce en outre les attributions du comité d'entreprise mentionné à l'article L. 2322-1 du code du travail lorsque les exigences d'indépendance, au plan décisionnel et organisationnel, des missions de SNCF Réseau mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9 du code des transports font obstacle à ce que ces attributions soient exercées par le comité central du groupe public ferroviaire. ».

comme rendant impossible que le comité central du groupe public ferroviaire reçoive, sous la forme et à la fréquence appropriées, les informations nécessaires à l'exercice de ses attributions économiques.

2. La fédération soutient ensuite que le décret serait entaché d'incompétence et d'erreur de droit pour avoir privé les commissions consultatives de personnalité juridique.

Citant une jurisprudence du 28 janvier 1954 *Comité d'établissement des forges et aciéries d'Homécourt* de la 2^{ème} Chambre civile de la Cour de Cassation, confirmée et précisée depuis lors, qui avait reconnu la capacité pour agir aux comités d'établissement alors que la loi était muette sur cette question, en relevant que "*la personnalité civile n'est pas une création de la loi et appartient en principe à tout groupement pourvu d'une possibilité d'expression collective pour la défense d'intérêts licites, dignes par la suite d'être juridiquement reconnus et protégés*", la requérante en déduit que, s'agissant d'organismes chargés de la défense d'intérêts collectifs, la personnalité civile devait être reconnue par le décret aux commissions consultatives, sauf si la loi avait dit le contraire, ce qui n'est pas le cas.

Mais ainsi que le fait valoir l'administration en défense, la loi n'a pas fait des commissions consultatives des IRP distinctes du comité central, mais seulement, en quelque sorte, des formations spécialisées de cette instance. Elle a bien posé le principe d'une organisation dérogatoire. Vous ne pourrez donc qu'écarter le moyen.

3. Enfin, la fédération soutient que les modalités d'attribution des sièges des délégués appartenant à la catégorie des ingénieurs, chefs de service et cadres méconnaissent le principe d'égalité, dans la mesure où ces sièges sont attribués à l'établissement distinct dont le plus grand nombre de salariés relève de cette catégorie.

Est ici contesté l'article 3 du décret, qui porte sur la composition du comité central du groupe public ferroviaire et des commissions consultatives. Il prévoit que le nombre de délégués au comité central est calculé en fonction de l'ensemble des effectifs des établissements distincts de chaque établissement public puis réparti entre les établissements selon la règle de la représentation proportionnelle au plus fort reste. Le dernier alinéa prévoit que deux sièges au comité central (délégué titulaire et délégué suppléant) sont réservés aux ingénieurs, chefs de service et cadres et que ces sièges « plancher » sont imputés sur le quota de sièges attribué à l'établissement distinct de chaque établissement public ayant le plus grand nombre de salariés relevant de cette catégorie.

Mais cette règle ne méconnaît en rien le principe d'égalité. Elle énonce une règle de représentation minimale d'une certaine catégorie de salariés et prévoit assez logiquement une façon de rendre cette représentation minimale aussi représentative que possible. Pour autant, rien d'un établissement distinct où il existe un collège électoral pour la catégorie des ingénieurs, chefs de service et cadres de voter pour des délégués au comité central issus de ce collège, lesquels pourront être élus s'ils récoltent suffisamment de voix

Il nous semble donc que vous pourrez écarter ce dernier moyen, et rejeter cette première requête.

II. Dans une deuxième requête, la fédération CGT cheminots conteste le décret du 10 février 2015 relatif à la commission du statut particulier

L'article L. 2101-2 du code des transports issu de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a conservé le principe selon lequel c'est un statut qui régit le personnel tout en prévoyant que les agents peuvent aussi être embauchés sous le régime des conventions collectives. Dans son alinéa premier, il renvoie, sans précision, le mode d'élaboration du statut à un décret en CE qui est le décret attaqué. C'était l'un des points extrêmement sensibles de la réforme.

Jusqu'à l'intervention de ce décret, l'élaboration du statut relevait d'une commission instituée par l'article 1^{er} du décret n° 50-637 du 1^{er} juin 1950 modifiant les attributions du CA de la SNCF en matière de personnel. Cet article disposait : « *Le statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel est élaboré par une commission mixte, présidée par un fonctionnaire du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, et comprenant des représentants de la SNCF et des organisations syndicales les plus représentatives. / Il est soumis à l'approbation du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme* ». Comme le rappelait Maud Vialettes dans ses conclusions sous la décision du 11 octobre 2010 **Fédération des syndicats de travailleurs du Rail Sud** n°s 327660, 328312, la commission mixte avait « vocation à permettre la transition entre un régime conventionnel qui était celui des salariés de la SNCF avant 1950 et un régime statutaire résultant de l'article 1er de la loi du 11 février 1950 ».

Le décret attaqué abroge le décret du 1^{er} juin 1950 et crée une nouvelle commission, appelée commission du statut particulier, en fixe les règles de fonctionnement et définit les conditions d'adoption du statut.

Le nouveau système présente de très sensibles différences avec le précédent. Qu'a amplement décrites Jean Lessi dans ses conclusions sur du 25 novembre 2015 **Fédération des syndicats de travailleurs du rail solidaires unitaires et démocratiques** n° 375388, dont il résulte pour l'essentiel que le rôle de cette nouvelle commission plus nettement consultatif que précédemment, et que son pouvoir d'initiative de la nouvelle commission sera amoindri.

1. La requérante reproche d'abord au décret de n'être pas revêtu du contreseing des ministres en charge de l'économie et du budget, mais du seul contreseing du ministre chargé des transports.

Mais pour les mêmes motifs que pour le décret précédent, ce moyen peut être écarté.

2. Ensuite et surtout, la requérante estime que la procédure de modification des règles statutaires instituée par le décret attaqué prive de toute effectivité le droit à la participation des travailleurs à la détermination de leurs conditions de travail, en tant que l'avis rendu par la commission du statut n'est pas contraignant et que le conseil de surveillance de la SNCF, qui dispose du pouvoir de proposition et de délibération sur la modification des règles statutaires, n'est pas, du fait de sa composition et ses règles de fonctionnement, un organisme à même de garantir la participation des personnels.

Comme on l'a dit, il est vrai que la commission ne jouera pas un rôle aussi déterminant que précédemment dans l'élaboration des règles statutaires. Pour autant, il est impossible d'en conclure que les modifications intervenues dans les modalités d'élaboration du statut porteraient atteinte au principe de participation, dans la mesure où des représentants des organisations syndicales siègent à la commission et qu'ils siègent également au conseil de surveillance de la SNCF, même s'ils n'y ont pas la majorité et que le quorum (12) permet de siéger valablement en leur absence.

La fédération fait aussi remarquer, d'une part, que les organisations syndicales peuvent, en vertu de l'article L. 2231-8 du code du travail, s'opposer à une convention collective conclue et qu'il n'en va pas de même s'agissant du statut. Mais l'adoption du statut est une chose bien différente, et pour la spécificité de laquelle les syndicats ont plaidé. Enfin la circonstance alléguée que sous le régime antérieur, une modification du statut ne pouvait être adoptée sans l'approbation d'au moins une organisation syndicale n'est pas de nature à rendre illégal le décret, nul n'ayant, comme le reconnaît la fédération elle-même le droit au maintien d'une réglementation.

Nous vous invitons donc à rejeter ce deuxième recours contre ce deuxième décret.

III. Le dernier recours est dirigé contre un autre des décrets d'application de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, le décret n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire.

Seule la partie relative à la confidentialité des données est en réalité contestée.

Ce dernier décret précise les modalités de mise en œuvre de l'article L. 2122-4-1 du code des transports, issu de la loi, qui étend l'application de l'article 226-13 du code pénal « à la divulgation, à toute personne étrangère aux services du gestionnaire d'infrastructure responsables de la répartition des capacités et de la tarification de l'infrastructure, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. La liste des informations concernées est déterminée par voie réglementaire ». La divulgation de ces informations confidentielles est ainsi désormais punie d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

Le décret tire également les conséquences du nouvel article L. 2122-4-2 du même code qui prévoit que « Tout gestionnaire d'infrastructure prend des mesures d'organisation interne pour assurer le respect par son personnel de l'interdiction de divulgation des informations mentionnées à l'article L. 2122-4-1. Un décret en Conseil d'Etat définit ces mesures »⁵.

La divulgation d'informations commercialement sensibles à des entreprises ferroviaires par le gestionnaire de l'infrastructure est en effet susceptible de fausser le jeu de la concurrence sur le marché. Outre le droit interne, l'obligation de confidentialité à laquelle est soumis le gestionnaire de l'infrastructure a été posée par plusieurs articles (29§4 ; 32§5 ; 39§2 ; 42§7) de la directive n° 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), transposée par la loi du 4 août 2014, par l'ordonnance du 15 juillet 2015 et par plusieurs décrets.

⁵ Les dispositions de l'article L. 2122-4-2 ont également été déplacées et modifiées par l'ordonnance du 15 juillet 2015. Elles figurent maintenant à l'article L. 2122-4-5 du code des transports et sont ainsi rédigées : « Tout gestionnaire d'infrastructure prend des mesures d'organisation interne pour assurer le respect par son personnel de l'interdiction de divulgation des informations mentionnées à l'article L. 2122-4-4. Il établit, à destination de son personnel, un plan de gestion des informations confidentielles qui précise la liste des informations mentionnées à l'article L. 2122-4-4 détenues par les services du gestionnaire d'infrastructure responsables de la répartition des capacités et de la tarification de l'infrastructure ainsi que leurs conditions d'utilisation et de communication. Ce plan est pris sur avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ».

SNCF Réseau doit donc ne pas divulguer aux entreprises ferroviaires des informations susceptibles de révéler la stratégie commerciale des autres entreprises au cours des négociations conduites sur leurs demandes d'accès aux capacités ferroviaires, dites aussi sillons (c'est-à-dire les horaires de circulation des trains)⁶. Dans son avis n° 15-A-1 du 6 janvier 2015 relatif à ce décret et à d'autres pris pour l'application de la loi portant réforme ferroviaire, l'Autorité de la concurrence a indiqué que le risque concurrentiel n'était pas théorique et que la SNCF avait été condamnée pour abus de position dominante pour avoir utilisé des informations confidentielles (la décision de l'Autorité a été confirmée par la cour d'appel de Paris dans une décision du 6 novembre 2014 n° 2013/01128).

Le décret attaqué énumère en son article 1^{er} les informations de nature à porter atteinte à une concurrence et dont la divulgation est interdite sous peine de sanction pénale ; prévoit, en ses articles 2, 3 et 4, les hypothèses dans lesquelles la divulgation peut être autorisée ; précise l'obligation légale faite au gestionnaire d'infrastructure d'établir un plan de gestion des informations confidentielles (article 5) et de prendre les mesures nécessaires afin que le personnel respecte l'obligation de confidentialité (article 6).

1. Le moyen d'irrégularité tiré de ce que la version adoptée par le gouvernement différerait tant de son projet que du projet du Conseil d'Etat manque en fait.

2. Il est ensuite soutenu que les articles 2, 3 et 5 du décret méconnaîtraient, de par leur imprécision, le principe de confidentialité des informations commercialement sensibles, imposé par la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 mentionnée ci-dessus.

2.1. L'article 2 permet aux agents des services chargés de la répartition des capacités et de la tarification, fonctions qualifiées d' « essentielles » par le droit de l'Union, de déroger dans certains cas à l'interdiction de divulgation posée à l'article 1^{er}. Sa précision est en effet déterminante dès lors, d'une part, que la sortie du champ de ces dérogations est susceptible d'entraîner des poursuites pénales et que, d'autre part, une définition trop large des dérogations au principe d'interdiction de divulgation de ces informations pourrait avoir des effets anticoncurrentiels importants.

Reprenant, sans vraiment les expliciter, les recommandations émises par l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires) dans l'avis (obligatoire mais non-conforme) rendu le 27 novembre 2014 sur le projet de décret, la fédération requérante estime trop imprécises pour assurer le respect de l'obligation de confidentialité les dérogations autorisées au 3^o et au 5^o de l'article. Mais cette dérogation ne devrait conduire qu'à communiquer les informations sur les trains qui circulent sur telle ou telle ligne pour que les horaires puissent être communiqués dans les gares. Elle n'a pas pour objet et ne saurait avoir pour effet de permettre aux agents du gestionnaire d'infrastructure de communiquer des informations commerciales confidentielles qui seraient communiquées par les entreprises ferroviaires au gestionnaire d'infrastructures.

⁶ Apparemment, les demandes de sillons comportent de nombreuses informations qui permettent à un concurrent de reconstituer le plan de transport d'un exploitant ferroviaire et donc l'offre commerciale qu'il envisage de proposer à un client.

2.2 En outre, en prévoyant, pour la communication d'informations agrégées ou transformées, que ces informations ne permettent pas de reconstituer les données individuelles communiquées, l'article 3 ne méconnaît pas les objectifs de la directive du seul fait qu'il ne précise pas les méthodes devant être utilisées afin de mener à bien ces opérations

2.3 Il en va de même pour le plan de gestion des informations confidentielles prévu à l'article 5, les dispositions du décret n'étant pas illégales faute de préciser tout ce que l'ARAF aurait souhaité y voir.

3) La confédération invoque ensuite la méconnaissance du principe de légalité des délits et des peines, qui résulterait l'imprécision des manquements susceptibles de justifier une sanction pénale et une sanction disciplinaire⁷.

C'est en réalité toujours le même problème d'imprécision qui est soulevé, sous un autre angle. La critique est bien opérante : la loi ayant renvoyé au pouvoir réglementaire le soin de définir le contour de l'infraction, il vous revient de contrôler les dispositions qui conditionnent l'application de sanctions pénales ne sont ni obscure, ni ambiguës (CE, 27 mai 1987, *Syndicat national de producteurs et sélectionneurs de griffes d'asperges*, n°64761, au recueil, CE, 10 juillet 2002, *Fédération bancaire française*, n°230437, au recueil).

L'essentiel de la critique repose sur le fait que le décret ne désignerait pas les agents qui seraient soumis au principe de confidentialité. Mais cette critique est contradictoire avec le principe même de l'article 226-13 du code pénal. Le secret concerne tous les agents du gestionnaire de l'infrastructure qui divulgueraient une information protégée par la loi.

Pour le reste, les dispositions de l'article 1^{er}, qui définissent les informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique qui ne peuvent être divulguées à des personnes étrangères aux services du gestionnaire d'infrastructure en application de l'article L. 2122-4-4 du code des transports, et les dérogations prévues aux articles 2, 3 et 4 ne sont ni obscures, ni ambiguës.

4) Le quatrième moyen invoque la méconnaissance du principe d'égalité qui proviendrait de ce que le décret fait peser un risque de sanction seulement sur les personnels de SNCF Réseau et non sur ceux employés par d'autres structures intervenant pour le compte de cet établissement public.

Mais ce n'est pas parce que l'article 6 dispose que le gestionnaire d'infrastructure fait signer à chacun des membres de son personnel un document par lequel celui-ci atteste qu'ont été portées à sa connaissance, d'une part, les règles de confidentialité définies à l'[article L. 2122-4-1 du code des transports](#) et aux articles 1er à 4 du présent décret, d'autre part, le plan de gestion des informations confidentielles élaboré en application de l'article 5, et que ce

⁷ Le décret ne mentionne pas de sanction disciplinaire mais il paraît ressortir de l'article 6 que des sanctions disciplinaires pourront être engagées à l'encontre du personnel en cas de méconnaissance du plan de gestion, en vertu de l'article 6 du décret qui dispose en son alinéa premier que « *Le gestionnaire d'infrastructure prend toutes les mesures nécessaires pour que son personnel respecte les règles de confidentialité des données définies aux articles 1er à 4. Il met en œuvre un dispositif permettant le contrôle de l'application du plan de gestion des informations confidentielles prévu à l'article 5....* ».

faisant, il précise les précautions et les dispositions qui doivent être prises par le gestionnaire d'infrastructures qu'il méconnaît ce faisant le principe d'égalité ente les agents de ce gestionnaire et d'autres agents.

Par ces motifs, nous concluons donc au rejet des trois requêtes présentées par la confédération nationale CGT cheminots.