



EXTRAIT DU REGISTRE
des
délibérations du Conseil de Communauté

N° délib. : 000414

Séance du vendredi 14 décembre 2007

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle des séances de la C.C.I.D - 46 avenue Villarceau à Besançon,
sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET
Conseillers communautaires en exercice : 138

Étaient présents : **Amagney :** Jean-Pierre FOSTEL **Arguel :** André AVIS **Audeux :** Françoise GALLIOU **Auxon-Dessus :** Michel BITTARD (à partir du rapport 1.1.2 et jusqu'au rapport 3.2), Serge RUTKOWSKI (à partir du rapport 1.1.2 et jusqu'au rapport 3.2) **Avanne Aveney :** Jean-Pierre TAILLARD (à partir du rapport 1.1.2) **Besançon :** Eric ALAUZET (à partir du rapport 1.1.2), Catherine BALLOT, Denis BAUD (jusqu'au rapport 2.1), Teddy BENETEAU de LAPRAIRIE, Pascal BONNET (à partir du rapport 1.1.2), Patrick BONTEMPS (à partir du rapport 1.1.2 et jusqu'au rapport 9.2), Patrick BOURQUE, Françoise BRANGET (jusqu'au rapport 1.2.4), Annaïck CHAUVET, Rosine CHAVIN-SIMONOT (à partir du rapport 1.1.2), Jean-Claude CHEVAILLER, Catherine COMTE-DELEUZE (jusqu'au rapport 1.1.2), Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Benoît CYPRIANI (à partir du rapport 1.1.2), Yves-Michel DAHOUI (jusqu'au rapport 2.1), Jean-Jacques DEMONET, Marie-Marguerite DUFAY (à partir du rapport 1.1.2), Emmanuel DUMONT, Jean-Louis FOUSSERET, Didier GENDRAUD, Martine JEANNIN, Sylvie JEANNIN (à partir du rapport 1.1.2 et jusqu'au rapport 2.1), Michel JOSSE, Michel LOYAT (à partir du rapport 1.1.2), Jacques MARIOT (jusqu'au rapport 1.1.1), Bruno MEDJALDI, Danièle POISSENOT (à partir du rapport 1.1.2 et jusqu'au rapport 2.1), Françoise PRESSE (jusqu'au rapport 1.2.3), Michel ROIGNOT, Jean-Claude ROY, Corinne TISSIER (à partir du rapport 1.1.2), Nicole WEINMAN **Beure :** Philippe CHANEY, Pierre JACQUET **Boussières :** Michel POULET **Busy :** Philippe SIMONIN (à partir du rapport 1.1.2) **Chaleze :** Paul MILESI (suppléant de Josseline SEITZ) **Chalezeule :** Raymond REYLE (jusqu'au rapport 1.1.7) **Champagney :** Claude VOIDEY (jusqu'au rapport 1.2.3) **Champoux :** Norbert DUPREY (à partir du rapport 1.1.2) **Champvans les Moulins :** Jean-Marie ROTH **Chaufontaine :** Christiane BEUCLER (suppléante de Alain CUCHE) **Deluz :** Yves TARDIEU **Ecole Valentin :** André BAVEREL (à partir du rapport 1.1.2) **Fontain :** Jean-Paul DILLSCHNEIDER (jusqu'au rapport 6.2) **François :** Françoise GILLET, Claude PREIONI **Gennes :** Gabriel JANNIN (jusqu'au rapport 6.2) **Grandfontaine :** François LOPEZ (suppléant de Richard SALA) **La Chevillotte :** Jean PIQUARD (à partir du rapport 1.1.2) **La Vèze :** Philippe CHANAU (jusqu'au rapport 6.2) **Mamirolle :** Jacques-Henry BAUER, Dominique MAILLOT **Marchaux :** Bernard BECOULET (à partir du rapport 1.1.2) **Mazerolles le Salin :** Daniel PARIS **Miserey Salines :** Marcel FELT, Denis JOLY **Montfaucon :** Pierre CONTOZ **Montferrand le Château :** Marcel COTTINY **Morre :** Jean-Michel CAYUELA, Gérard VALLET **Nancray :** Jean-Pierre MARTIN **Noironte :** Bernard MADOUX **Novillars :** Bernard BOURDAIS **Osselle :** Jacques MENIGOZ (jusqu'au rapport 1.1.1) **Pelousey :** Annick CHARPY **Pirey :** Claude BARTHOD-MALAT (jusqu'au rapport 1.1.1), Robert STEPOURJINE **Pouilley les Vignes :** Jean-Marc BOUSSET, Albert DEPIERRE **Rancenay :** Michel LETHIER **Roche lez Beaupré :** Roland BARDEY (à partir du rapport 1.1.2 représenté par son suppléant Serge FERRI pour le rapport 1.1.1), Michel SCHNAEBELE **Routelle :** Claude SIMONIN **Saône :** Bernard GUYON **Serre les Sapins :** Nicole BARBEAU, Gabriel BAULIEU **Tallenay :** Jean-Yves PRALON **Thise :** Jacques SIFFERLIN (jusqu'au rapport 6.2) **Thoraise :** Jean-Paul MICHAUD **Torpes :** Denis JACQUIN **Vaire Arcier :** Patrick RACINE **Vaux les Prés :** Anne WY SOCKI (suppléante de Bernard GAVIGNET)

Étaient absents : **Auxon-Dessous :** Jacques CANAL, Jacques THIEBAUT **Avanne Aveney :** Christian GAGNEPAIN **Besançon :** Martine BULTOT, Claire CASENOVE, Nicole DAHAN, Béatrice FALCINELLA, Françoise FELLMANN, Vincent FUSTER, Abdel GHEZALI, Jocelyne GIROL, Paulette GUINCHARD, Loïc LABORIE, Bernard LAMBERT, Lucile LAMY, Christophe LIME, Sébastien MAIRE, Annie MENETRIER, Franck MONNEUR, Jacqueline PANIER, Catherine PUGET, Jean-Paul RENOUD-GRAPPIN, Martine ROPERS, Jean ROSSELOT, Joëlle SCHIRRER, Danièle TETU **Boussières :** Bertrand ASTRIC **Brailles :** Alain BLESSEMAILLE **Chatillon le Duc :** Gilbert CANILLO, Jean-Marie DELACHAUX **Chaucenne :** Bernard VOUGNON **Chemaudin :** Gilbert GAVIGNET, Jean-Yves RENOUD **Dannemarie sur Crête :** Gérard GALLIOT, Jean-Pierre PROST **Grandfontaine :** Jean JOURDAIN **Ecole Valentin :** Yves GUYEN **Larnod :** Martine BERGIER **Le Gratteris :** Nicole JANNIN **Montfaucon :** Jean-Marie VERNET **Montferrand le Château :** Pascal DUCHEZEAU **Nancray :** Daniel ROLET **Novillars :** Raymonde BOURLON **Pelousey :** Jacques TERVEL **Pugey :** Marie-Noëlle LATHUILIERE **Saône :** Christelle PETITJEAN **Thise :** Claude BULLY **Vaire le Petit :** Jean-François THIEBAUD **Vorges les Pins :** Charles BATISTE

Secrétaire de séance : Marie-Odile CRABBE-DIAWARA

Procurations de vote :

Mandants : D. BAUD (à partir du rapport 5.1), M. BULTOT, Y-M. DAHOUI (à partir du rapport 5.1), B. FALCINELLA, V. FUSTER, A. GHEZALI, P. GUINCHARD, S. JEANNIN (à partir du rapport 5.1), L. LABORIE, B. LAMBERT, F. MONNEUR, J. PANIER, D. POISSENOT (à partir du rapport 5.1), F. PRESSE (à partir du rapport 1.2.4), M. ROPERS, J. ROSSELOT, J. SCHIRRER, D. TETU, B. ASTRIC, Y. GUYEN, P. DUCHEZEAU, R. BOURLON, J. MENIGOZ (à partir du rapport 1.1.2), C. BARTHOD-MALAT (à partir du rapport 1.1.2)

Mandataires : J-C. ROY (à partir du rapport 5.1), T. BENETEAU de LAPRAIRIE, B. MEDJALDI (à partir du rapport 5.1), J-J. DEMONET, E. DUMONT, R. CHAVIN-SIMONOT, J-L. FOUSSERET, M. JEANNIN (à partir du rapport 5.1), R. BARDEY, J-M. CAYUELA, J-C. CHEVAILLER, M. ROIGNOT, M-M. DUFAY (à partir du rapport 5.1), D. GENDRAUD (à partir du rapport 1.2.4), M. JOSSE, F. BRANGET, Y. TARDIEU, S. JEANNIN, M. POULET, A. BAVEREL, M. COTTINY, B. BOURDAIS, M-O. CRABBE-DIAWARA (à partir du rapport 1.1.2), R. STEPOURJINE (à partir du rapport 1.1.2)

Objet : Application de la loi sur le dialogue social et la continuité du service public de transport de voyageurs- Proposition du «Plan Transports»

Application de la loi sur le dialogue social et la continuité du service public de transport de voyageurs- Proposition du «Plan Transports»

Rapporteur : Jean-Claude ROY, Vice-Président

Résumé :

Le présent rapport a pour objet de préciser le contenu de la Loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs et l'incidence de cette loi sur les lignes urbaines du réseau GINKO.

Cette loi a pour objet de :

- prévenir les conflits,
- garantir la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

Cette loi traite des perturbations prévisibles. Sont réputées prévisibles les perturbations qui résultent :

- de grèves,
- de plans de travaux,
- d'incidents techniques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis leur survenance,
- d'aléas climatiques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte météorologique,
- de tout événement dont l'existence a été portée à la connaissance de l'entreprise de transport par le représentant de l'Etat, l'autorité organisatrice de transport ou le gestionnaire de l'infrastructure depuis trente-six heures.

Sont concernées par cette loi les entreprises de transport et les autorités organisatrices de transport (AOT). Le Grand Besançon, en tant qu'AOT, a pour obligation de :

- définir les dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic,
- déterminer différents niveaux de service (fréquence et plages horaires) en fonction de l'importance de la perturbation,
- rendre publics les niveaux de service, et informer le représentant de l'Etat,
- rédiger un avenant à la convention de DSP ou aux marchés d'affrètement : définition et prise en compte du Plan de Transports, pénalités en cas de non application du Plan de Transports par l'entreprise, péréquations financières, etc,...
- mettre en œuvre la Loi avant le 1^{er} janvier 2008.

Le présent rapport a pour objet de :

- valider les Plans de Transports sur les services urbains et périurbains du réseau GINKO,
- autoriser Monsieur le Président à signer les avenants à la DSP existante et aux marchés d'affrètement permettant la prise en compte contractuelle de ces Plans Transports à compter du 1^{er} janvier 2008.

Contexte

Le présent rapport a pour objet de présenter d'une part le contenu de la Loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, et d'autre part l'incidence de cette loi sur les lignes urbaines du réseau GINKO.

I. Synthèse du contenu de la Loi

Le texte intégral de la loi est joint en annexe n° I du présent rapport.

Cette loi est applicable aux services publics de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique. Elle a vocation à garantir :

- la liberté d'aller et venir,
- la liberté d'accès aux services publics, notamment sanitaires, sociaux et d'enseignement,
- la liberté du travail,
- la liberté du commerce et de l'industrie.

Sont concernées par cette loi :

- **les « Entreprises de transport »**, c'est-à-dire toute entreprise ou toute régie, chargée d'une mission de service public de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique,
- **les « Autorités organisatrices de transport »**, c'est-à-dire toute collectivité publique, groupement de collectivités publiques ou établissement public compétent, directement ou par délégation, pour l'institution et l'organisation d'un service public de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique.

L'objet de la loi est de :

1. Prévenir les conflits

Les entreprises ont jusqu'au 31 décembre 2007 pour discuter un accord visant à organiser la prévention des conflits, par une négociation obligatoire préalablement à tout conflit, notamment en fixant :

- les conditions de notification des motifs du conflit,
- le délai de rencontre entre direction et les instances représentatives du personnel (3 jours maximum),
- la durée de négociation possible après la notification (10 jours maximum),
- les conditions de déroulement de la négociation préalable,
- les modalités d'élaboration du relevé de conclusions,
- les conditions d'information du personnel.

La discussion sur ces points se fait au niveau des accords de la branche (UTP pour les transports urbains et FNTV pour les transports périurbains).

2. Garantir la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, selon les principes suivants :

- l'autorité organisatrice doit déterminer les dessertes prioritaires du réseau de transport public après consultation des représentants d'usagers.
- l'entreprise doit proposer un plan de transport et d'information du public (soumis à l'avis du Comité d'Etablissement et à l'approbation de l'Autorité Organisatrice)
- les plans de transports devront figurer dans les conventions (DSP, marchés) entre l'Autorité Organisatrice et les entreprises assurant l'exploitation du réseau.
- le public doit être informé 24 heures avant la perturbation sur l'état du service qui sera assuré.
- les Autorités Organisatrices peuvent imposer à leur exploitant un remboursement des titres en cas de non respect des obligations de continuité de service.

Les conditions de mise en œuvre de la loi concernent les perturbations prévisibles du réseau. Sont réputées prévisibles les perturbations qui résultent :

- de grèves,
- de plans de travaux,
- d'incidents techniques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis leur survenance,
- d'aléas climatiques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte météorologique,
- de tout événement dont l'existence a été portée à la connaissance de l'entreprise de transport par le représentant de l'Etat, l'autorité organisatrice de transport ou le gestionnaire de l'infrastructure depuis trente-six heures.

Un accord de prévisibilité devra être négocié entre l'entreprise et les instances représentatives du personnel prévoyant :

- les missions indispensables à la réalisation du service au client, ses effectifs et ses moyens par métier,
- les conditions de réaffectation des personnels non grévistes,
- les conditions d'information interne pour l'organisation du service,
- les personnels grévistes affectés aux missions indispensables devront se déclarer 2 jours avant le début du conflit. Une consultation interne pourra être organisée au bout de 8 jours de grève,
- les jours de grève ne seront pas payés.

Le Grand Besançon a pour obligation, après consultation des associations d'usagers, si elles existent localement, de :

- définir les dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic,
- déterminer différents niveaux de service (fréquence et plages horaires) en fonction de l'importance de la perturbation,
- rendre public les niveaux de service, et informer le représentant de l'Etat,
- rédiger un avenant à la convention de DSP et/ou aux marchés d'affrètement : définition et prise en compte du plan de transport, remboursement des titres de transport en cas de défaut d'exécution directement imputable, critères sociaux et environnementaux de qualité de service ajoutés à la convention, pénalités en cas de non application du plan de transport par l'entreprise, péréquations financières, etc,...
- mettre en œuvre la loi avant le 1^{er} janvier 2008.

Contrairement aux informations transmises dans les médias, cette loi ne traite pas d'un « service minimum garanti » :

- l'ensemble des salariés de l'entreprise de transport peut être gréviste, y compris les salariés affectés à des tâches indispensables et devant un délai de prévenance de 48 heures à leur Direction (Cf. Article 5 de la Loi),
- il n'est pas prévu par la loi de réquisition publique des personnels pour assurer un service minimum,
- l'Autorité Organisatrice et l'Entreprise s'engagent à communiquer et informer le grand public sur le niveau de service, même s'il s'agit de prévenir parfois qu'il n'y aura aucun service effectué.

Cette loi a vocation à limiter les conflits par le dialogue social et à prévenir les usagers du niveau d'offre assuré en cas de perturbations, même si celui-ci peut-être nul (ex : conditions climatiques prévues, mais exceptionnelles, telles que les 40 cm de chute de neige sur Besançon de mars 2006).

II. Un premier objectif : définir le plan de transport en fonction des personnels disponibles et des conditions de perturbation

Avant le 1^{er} janvier 2008, il est indispensable de définir ce que sera le plan de transport que le réseau devra mettre en œuvre suivant les différents niveaux de perturbation attendus.

Avant de détailler précisément le niveau de service, quatre grands scénarios de principe ont été étudiés pour les lignes régulières du réseau GINKO :

- 1^{er} scénario : Garantir un niveau de fréquence sur chaque ligne,
- 2^{ème} scénario : Assurer le fonctionnement du réseau aux heures de pointes,
- 3^{ème} scénario : Concentrer les moyens disponibles sur les principales lignes du réseau,
- 4^{ème} scénario : Application d'un horaire de la « bibliothèque » (horaires Pastel, horaires été, etc.)

Le premier scénario, garantissant un niveau de fréquence sur chaque ligne, ayant reçu un avis favorable des membres de la Commission n°4 pour les services urbains, celui-ci a été décliné pour aboutir au Plan de Transport des lignes GINKO exploitées par KEOLIS Besançon.

Au regard de l'imbrication des services périurbains GINKO, les membres de la Commission ont privilégié le quatrième scénario, basé sur l'application d'un horaire de la « bibliothèque », pour définir le Plan de Transport des lignes GINKO assurées par les autocaristes périurbains.

A/ Le Plan de Transport sur les lignes urbaines du réseau GINKO, exploitées par KEOLIS Besançon

Pour les lignes régulières, il est proposé la mise en œuvre du Plan de Transport progressif suivant :

- il s'agit d'un Plan de Transport basé sur le maintien d'une offre le plus longtemps possible sur l'ensemble de lignes, la hiérarchisation du niveau d'offre en fonction des lignes (lignes structurantes, lignes desservant les pôles d'échanges, lignes accueillant le plus grand nombre d'usagers) et le « cadencement » de l'offre permettant une meilleure communication des horaires,
- en fonction du pourcentage de non-grévistes au sein de KEOLIS Besançon, le niveau d'offre serait le suivant en période hiver du Lundi au Vendredi :

80% de non grévistes / horaire hiver.	Fréquence à 13'	Fréquence à 15'	Fréquence à 20'	Fréquence à 30'	Fréquence à l'heure
LIGNES	1 - 5 - 7 - 10	2 - 4	3 - 6 - 8 - 22 - 34	24 - 27 - 31 - 32	20
% de Clients	49 %	14 %	29 %	7 %	1 %

60% de non grévistes / horaire hiver.	Fréquence à 15'	Fréquence de 25' à 30'	Fréquence de 35' à 45'	Fréquence à l'heure
LIGNES	1 - 5 - 7 - 10	2 - 3 - 4 - 6 - 8 - 22 - 34	24 - 31 - 32	20 - 27
% de Clients	49%	43%	6%	3%

40% de non grévistes / horaire hiver.	Fréquence de 20' à 25'	Fréquence de 40' à 1h	Fréquence à 1h10
LIGNES	1 - 5 - 7 - 10	2 - 3 - 4 - 6 - 22 24 - 27-31 - 32 - 34	8 - 20
% de Clients	49 %	46%	5 %

20% de non grévistes / horaire hiver.	Fréquence de 35' à 50'	Fréquence de 1h20' à 2h	Trajets en heure de pointe uniquement
LIGNES	1 - 5 - 7 - 10	2 - 22 - 4 - 6 - 22 - 34	8 - 20 - 24 - 27-31 -32
% de Clients	49 %	39%	13%

- en fonction du pourcentage de non-grévistes au sein de **KEOLIS Besançon**, le niveau d'offre serait le suivant du lundi au vendredi en période pastel :

80% de non grévistes / horaire pastel.	Fréquence à 13'	Fréquence de 20 à 30'	Fréquence de 40' à 1h
LIGNES	1 - 5 - 7 - 10	2-3-4-6-8- 22 -34	20 - 24 - 27 - 31- 32

60% de non grévistes / horaire pastel.	Fréquence de 15' à 20	Fréquence à 40'	Fréquence de 45' à 1h
LIGNES	1 - 5 - 7 - 10	2 - 3 - 4 - 6 - 8 - 22 - 34	20 - 24 - 27- 31 - 32

40% de non grévistes / horaire pastel.	Fréquence de 25' à 30'	Fréquence de 40' à 1h	Fréquence de 1h à 1h45
LIGNES	1 - 5 - 7 - 10	2 - 3 - 4 - 6 -8 - 22 - 31 - 32 - 34	20 - 24 - 27-

20% de non grévistes / horaire pastel.	Fréquence de 50' à 1h	Fréquence de 1h20 à 2h	Trajets en HP uniquement
LIGNES	1 - 5 - 7 - 10	2 - 3 - 22 - 4 - 6 - 8 - 34	20 - 24 - 27-31 -32

- en fonction du pourcentage de non-grévistes au sein de **KEOLIS Besançon**, le niveau d'offre serait le suivant en semaine été :

80% de non grévistes / horaire été.	Fréquence de 20' à 25'	Fréquence de 25' à 30'	Fréquence de 35' à 1h
LIGNES	1 - 2 - 5 - 6 - 7 - 10 - 34	3 - 4 - 8 - 22	20 - 24 - 27 -31 - 32

60% de non grévistes / horaire été.	Fréquence de 25' à 35'	Fréquence à 40' à 50'	Fréquence de 1h à 1h20
LIGNES	1-2- 4 - 5 - 7 -8- 10-	3 -6-22-31- 32-34	20-24-27

40% de non grévistes / horaire été.	Fréquence de 30' à 35'	Fréquence de 40' à 1h	Fréquence de 1h à 1h50
LIGNES	1 - 5 - 7 - 10	2-22-3-4-6-34	8-20-24-27-31-32

20% de non grévistes / horaire été.	Fréquence de 50' à 1h	Fréquence de 1h30	Trajets en HP uniquement
LIGNES	1-5-7-10	2-22	3-4-6-8-20-24-27-31-32-34

- en fonction du pourcentage de non-grévistes au sein de **KEOLIS Besançon**, le niveau d'offre serait le suivant en **Samedi hiver et pastel** :

80% de non grévistes / horaire pastel.	Fréquence à 15'	Fréquence à 20 à 35'	Fréquence de 40' à 1h10
LIGNES	1 - 5 - 7 - 10	2-3-4-6-8- 22 -34	20-24 - 27 - 31- 32

60% de non grévistes / horaire pastel.	Fréquence à 20'	Fréquence de 30' à 1h	Fréquence de 1h à 1h10
LIGNES	1 - 5 - 7 - 10	2 - 3 - 4 - 6 - 8 - 22 - 31 - 32- 34	20-24 - 27-

40% de non grévistes / horaire pastel.	Fréquence 30'	Fréquence de 40' à 1h	Fréquence de 1h10' à 1h50
LIGNES	1 - 5 - 7 - 10	2 - 3 - 4 - 6 - 8 - 22 - 34	20-24 - 27-31 - 32

20% de non grévistes / horaire pastel.	Fréquence à 50' 1h	Fréquence à 1h30	Trajets en HP uniquement
LIGNES	1 - 5 - 7 - 10	2 - 22	3 - 20 - 24 - 27- 31 -32 - 4 - 6 - 8 - 34

- en fonction du pourcentage de non-grévistes au sein de **KEOLIS Besançon**, le niveau d'offre serait le suivant en **Samedi été** :

80% de non grévistes / samedi été.	Fréquence de 25' à 30'	Fréquence de 30 à 40'	Fréquence de 45' à 1h
LIGNES	1 - 5 - 7 - 10	2-22-3-4-6-8- 24-34	20-27-31-32

60% de non grévistes / samedi été.	Fréquence de 30 à 35'	Fréquence de 35' à 1h	Fréquence de 1h à 1h45
LIGNES	1 - 5 - 7 - 8- 10 -	2-22-3-4-6-8- 24-34	20-27-31-32

40% de non grévistes / samedi été.	Fréquence de 40' à 1h	Fréquence de 1h à 1h45
LIGNES	1-5-7-10-	22-3-8-20-24-2731-32-34

20% de non grévistes / samedi été.	Fréquence de 1h à 1h45	Trajets en HP uniquement
LIGNES	1-5-7-10	2-22-3-4-6-8-20-24-27-31-32-34

- pour le dimanche, compte tenu du nombre limité de véhicules (13 % de l'offre kilométrique d'un jour de semaine), il est proposé de faire fonctionner les lignes en respectant un ordre prioritaire.

1. Priorité 1 : Ligne A, représentant 48 % du trafic le dimanche,
2. Priorité 2 : Ligne B, représentant 21 % du trafic le dimanche,
3. Priorité 3 : Ligne D, représentant 19 % du trafic le dimanche,
4. Priorité 4 : Ligne C, représentant 12 % du trafic le dimanche.

En cas de personnels grévistes, les services sont ôtés des lignes les moins prioritaires progressivement pour conserver le plus longtemps possible les services de la ligne A.

- dans tous les cas, si l'entreprise compte moins de 20 % de non-grévistes, le service n'est plus assuré sur les lignes régulières. Il s'agit de traiter de manière équitable l'ensemble des quartiers en ne privilégiant pas la desserte exclusive d'un ou deux quartiers au détriment des autres. Par ailleurs, en dessous d'un certain niveau d'effectifs, la sécurité des usagers ne pourrait plus être assurée convenablement (surcharge des véhicules, etc.).

Pour les services « spécifiques », il est proposé :

- pour le réseau de nuit, les moyens sont réaffectés aux lignes régulières de jour. Il n'y a pas de service,
- pour les Diabolos urbains non sous-traités, dans tous les cas de figure, les moyens sont réaffectés aux lignes régulières qui permettent de rejoindre l'ensemble des établissements scolaires. Il n'y a donc pas de service DIABOLO,
- la ligne n°9 du réseau GINKO est une « ligne de doublage » de la ligne n°7 à destination du Campus de la Bouloie depuis le centre-ville durant la période des cours universitaires. Cette ligne ne fonctionnant pas toute l'année, dans tous les cas de figure, les moyens mis en œuvre sur celle-ci sont réaffectés aux autres lignes régulières en période de grève. Il n'y a donc pas de service sur la ligne n°9,
- pour Evolis Ville, du fait de l'impossibilité de réaffectation de personnels non formés, le service est réalisé selon le nombre de conducteurs disponibles,
- pour Evolis Gare, le service étant sous-traité à des taxis, il est assuré en cas de conflit concernant le seul exploitant.

Dans le cas de la gestion du réseau en cas d'intempéries, il est proposé de :

- s'appuyer sur le réseau intempéries existant dans le carnet de voyages qui permet déjà d'identifier les zones à risques (inondation, neige),
- essayer de prévoir précisément le niveau de perturbation, sauf lors d'un arrêté préfectoral,
- communiquer à la clientèle des stations pouvant ne pas être desservies,
- informer le jour J des secteurs non desservis et des stations de report.

B/ Le Plan de Transport sur les lignes périurbaines du réseau GINKO, exploitées par les autocaristes affrétés (MJA, RDTD, GTV, SIRON)

Sur les services GINKO périurbains, la réalisation des services est confiée à des autocaristes privés dans le cadre d'un marché d'affrètement composé de 5 lots, dont 4 lots géographiques et un lot de service à la demande.

Les titulaires des lots sont :

- lot n°1, sud-ouest: Monts-Jura Autocars (MJA),
- lot n°2, ouest-nord : la Régie Départementale des Transports du Doubs (RDTD),
- lot n°3, est : la Régie Départementale des Transports du Doubs (RDTD),
- lot n°4, Plateau : Monts-Jura Autocars (MJA),
- lot n°5, services à la demande : les Taxis SIRON.

A noter, l'entreprise Groperrin Tourisme Voyages (GTV) assure une sous-traitance importante, notamment sur le Lot n°2. Elle a donc été associée directement à la problématique.

Ces entreprises assurent :

- des lignes régulières,
- des circuits DIABOLO (scolaires),
- des RPI (regroupements pédagogiques intercommunaux),
- des services à la demande, pour les Taxis SIRON.

L'imbrication des exploitations et le rôle joué par les sous-traitants impliquent une autre approche quant à la définition du plan de transport. Potentiellement, à la différence de l'urbain, toutes les entreprises peuvent connaître un mouvement séparément ou ensemble.

Il est donc proposé un Plan de Transport s'appuyant sur le scénario n°4, à savoir :

- en fonction du pourcentage de non-grévistes, l'utilisation d'un horaire existant dans la bibliothèque horaire,
- dans le cas présent l'horaire Pastel (petites vacances scolaires) est retenu en substitution des horaires Hiver,
- l'intérêt est que cet horaire est connu des usagers et qu'il est constamment affiché en station.

Le Plan de Transport proposé s'articulerait de la façon suivante :

Sur les horaires Hiver :

- 95 % de non-grévistes, les horaires Hiver sont maintenus, le service est inchangé,
- entre 95 % et 70 % de non-grévistes, passage aux horaires Pastel (2 AR réguliers matin, 2 AR midi et 2 AR le soir en moyenne), maintien des circuits DIABOLO, suppression des circuits RPI,
- entre 70 % et 45 % de non-grévistes, passage aux horaires Pastel selon les modalités précédentes, mais suppression des circuits DIABOLO. Du fait des exploitations spécifiques de la RDTD et de GTV, jusqu'à 35 % de non-grévistes, le service sur la base des horaires Pastel serait maintenu sur les lignes réalisées par ces entreprises,
- jusqu'à 35 % de non-grévistes selon les entreprises, le service est supprimé.

Sur les horaires Pastel et Été :

- maintien des horaires Pastel et Été jusqu'à 45 % à 35 % de non-grévistes, selon les entreprises,
- jusqu'à 35 % de non-grévistes selon les entreprises, le service est supprimé.

C/ Le plan d'information des usagers, tant sur le Plan de transport des services urbains que périurbains

Pour l'information aux usagers, tant sur le Plan de Transport des services urbains que périurbains, le plan d'information serait le suivant :

- la centralisation de l'information à MOBILIGNES, centrale d'information multimodale par téléphone (standard renforcé depuis 2007 par une boîte vocale personnalisée, doublement de l'effectif des télé-conseillers, augmentation de l'amplitude horaire de fonctionnement de 6h30 à 19h, doublement du personnel de régulation pour la remontée d'information sur les lignes urbaines et présence de contrôleurs transports pour faire le relais technique avec les lignes périurbaines), par internet,
- envoi d'information directement par mail aux grands établissements publics et privés de Besançon les informant du Plan de Transport mis en œuvre,
- envoi d'un communiqué de presse aux principaux médias locaux et nationaux (presse écrite, radio et télévision),
- information statique sur les principales stations réseaux (250 à 300 stations sur les 900 stations du réseau GINKO),
- utilisation du carnet de voyages et des supports d'information en station pour l'identification des stations risquant de ne pas être desservies en période d'intempérie ; rappel de la procédure auprès des usagers,
- information très détaillée par ligne, notamment sur les services périurbains du fait de la multiplicité des autocaristes intervenant.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- **adopte le Plan de Transport proposé sur les services urbains du réseau GINKO, conformément à la Loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs,**
- **autorise Monsieur le Président à signer l'avenant afférent à la Délégation de Service Public 2005-2010 de KEOLIS Besançon pour permettre la mise en œuvre de ce Plan de Transport sur les services urbains,**
- **adopte le Plan de Transport proposé sur les services périurbains du réseau GINKO, conformément à la Loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs,**
- **autorise Monsieur le Président à signer les avenants afférents au marché d'affrètement 2007-2010 pour permettre la mise en œuvre de ce plan de Transport sur les services périurbains,**
- **décide de l'application de ces Plans de Transport GINKO à compter du 1^{er} janvier 2008,**
- **adopte le plan d'information des usagers en période dégradée et décide de l'application à compter du 1^{er} janvier 2008.**



D.G.T.O.L.
Contrôle de légalité

Pour extrait conforme,

Le Président

RECU 21 JEC 2007

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 92

Contre : 0

Abstention : 0

J.O n° 193 du 22 août 2007 page 13956
texte n° 2

LOIS

LOI n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs (I)

NOR: MTSX0757838L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Vu la décision du Conseil constitutionnel n° 2007-556 DC du 16 août 2007 ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE Ier

CHAMP D'APPLICATION

Article I

La présente loi est applicable aux services publics de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique.

Ces services sont essentiels à la population car ils permettent la mise en oeuvre des principes constitutionnels suivants :

- la liberté d'aller et venir ;
- la liberté d'accès aux services publics, notamment sanitaires, sociaux et d'enseignement ;
- la liberté du travail ;
- la liberté du commerce et de l'industrie.

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° « Entreprise de transport » : toute entreprise ou toute régie, chargée d'une mission de service public de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique ;

2° « Autorité organisatrice de transport » : toute collectivité publique, groupement de collectivités publiques ou établissement public compétent, directement ou par délégation, pour l'institution et l'organisation d'un service public de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique.

TITRE II

DIALOGUE SOCIAL ET PRÉVENTION DES CONFLITS

DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Article 2

I. - Dans les entreprises de transport mentionnées à l'article 1er, l'employeur et les organisations syndicales représentatives engagent des négociations en vue de la signature, avant le 1er janvier 2008, d'un accord-cadre organisant une procédure de prévention des conflits et tendant à développer le dialogue social. Dans ces entreprises, le dépôt d'un préavis de grève ne peut intervenir qu'après une négociation préalable entre l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui envisagent de déposer le préavis. L'accord-cadre fixe les règles d'organisation et de déroulement de cette négociation. Ces règles doivent être conformes aux conditions posées au II. Le présent article s'applique sans préjudice des dispositions de l'article L. 521-3 du code du travail.

Des négociations sont également engagées au niveau de la branche en vue de la signature, avant le 1er janvier 2008, d'un accord organisant une procédure de prévention des conflits et tendant à développer le dialogue social. Cet accord de branche fixe les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable mentionnée au premier alinéa. Ces règles doivent être conformes aux conditions posées au II. L'accord de branche s'applique dans les entreprises de transport où aucun accord-cadre n'a pu être signé. L'accord-cadre régulièrement négocié s'applique, dès sa signature, en lieu et place de l'accord de branche.

Un décret en Conseil d'Etat pris après consultation des organisations syndicales représentatives des employeurs et des salariés des secteurs d'activité concernés fixe les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable mentionnée au premier alinéa dans les entreprises de transport où, à la date du 1er janvier 2008, aucun accord-cadre n'a pu être signé et aucun accord de branche ne s'applique. Les règles d'organisation et de déroulement ainsi prévues respectent les conditions posées au II. L'accord de branche ou l'accord-cadre régulièrement négocié après cette date s'applique, dès sa signature, en lieu et place de ce décret.

II. - L'accord-cadre, l'accord de branche et, le cas échéant, le décret en Conseil d'Etat prévus au I déterminent notamment :

1° Les conditions dans lesquelles une organisation syndicale représentative procède à la notification à l'employeur des motifs pour lesquels elle envisage de déposer un préavis de grève conformément à l'article L. 521-3 du code du travail ;

2° Le délai dans lequel, à compter de cette notification, l'employeur est tenu de réunir les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification. Ce délai ne peut dépasser trois jours ;

3° La durée dont l'employeur et les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification disposent pour conduire la négociation préalable mentionnée au I. Cette durée ne peut excéder huit jours francs à compter de cette notification ;

4° Les informations qui doivent être transmises par l'employeur aux organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification en vue de favoriser la réussite du processus de négociation, ainsi que le délai dans lequel ces informations doivent être fournies ;

5° Les conditions dans lesquelles la négociation préalable entre les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification et l'employeur se déroule ;

6° Les modalités d'élaboration du relevé de conclusions de la négociation préalable ainsi que les informations qui doivent y figurer ;

7° Les conditions dans lesquelles les salariés sont informés des motifs du conflit, de la position de l'employeur, de la position des organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification ainsi que les conditions dans lesquelles ils reçoivent communication du relevé de conclusions de la négociation préalable.

III. - Les procédures de prévention des conflits prévues dans les accords-cadres signés les 30 mai 1996, 23 octobre 2001 et 20 février 2006 à la Régie autonome des transports parisiens et le 28 octobre 2004 à la Société nationale des chemins de fer français, ainsi que celles prévues dans les accords conclus dans d'autres entreprises de transport avant le 1er juillet 2007, sont mises en conformité, par voie d'avenant, avec le présent article au plus tard le 1er janvier 2008.

Article 3

Lorsqu'un préavis a été déposé dans les conditions prévues à l'article L. 521-3 du code du travail par une ou plusieurs organisations syndicales représentatives, un nouveau préavis ne peut être déposé par la ou les mêmes organisations et pour les mêmes motifs qu'à l'issue du délai du préavis en cours et avant que la procédure prévue à l'article 2 n'ait été mise en oeuvre.

TITRE III

ORGANISATION DE LA CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC EN CAS DE GRÈVE OU AUTRE PERTURBATION PRÉVISIBLE DU TRAFIC

Article 4

I. - Après consultation des usagers lorsqu'existe une structure les représentant, l'autorité organisatrice de transport définit les dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic.

Sont réputées prévisibles les perturbations qui résultent :

- de grèves ;
- de plans de travaux ;
- d'incidents techniques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis leur survenance ;
- d'aléas climatiques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte météorologique ;
- de tout événement dont l'existence a été portée à la connaissance de l'entreprise de transport par le représentant de l'Etat, l'autorité organisatrice de transport ou le gestionnaire de l'infrastructure depuis trente-six heures.

Pour assurer les dessertes prioritaires, l'autorité organisatrice de transport détermine différents niveaux de service en fonction de l'importance de la perturbation. Pour chaque niveau de service, elle fixe les fréquences et les plages horaires. Le niveau minimal de service doit permettre d'éviter que soit portée une atteinte disproportionnée à la liberté d'aller et venir, à la liberté d'accès aux services publics, à la liberté du travail, à la liberté du commerce et de l'industrie et à l'organisation des transports scolaires. Il correspond à la couverture des besoins essentiels de la population. Il doit également garantir l'accès au service public de l'enseignement les jours d'examens nationaux. Il prend en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.

Les priorités de desserte et les différents niveaux de service sont rendus publics.

II. - L'entreprise de transport élabore :

- un plan de transport adapté aux priorités de desserte et aux niveaux de service définis par l'autorité organisatrice de transport, qui précise, pour chaque niveau de service, les plages horaires et les fréquences à assurer ;
- un plan d'information des usagers conforme aux dispositions de l'article 7.

Après consultation des institutions représentatives du personnel, elle soumet ces plans à l'approbation de l'autorité organisatrice de transport.

III. - Les plans visés au II sont rendus publics et intégrés aux conventions d'exploitation conclues par les autorités organisatrices de transport avec les entreprises de transport. Les conventions en cours sont modifiées en ce sens avant le 1er janvier 2008. Elles peuvent l'être par voie d'avenant. Les collectivités territoriales sont informées, de manière directe et préalable, des plans de desserte et des horaires qui sont maintenus.

IV. - Le représentant de l'Etat est tenu informé par l'autorité organisatrice de transport de la définition des dessertes prioritaires et des niveaux de service attendus, ainsi que de l'élaboration des plans visés au II et de leur intégration aux conventions d'exploitation.

En cas de carence de l'autorité organisatrice de transport, et après une mise en demeure, le représentant de l'Etat arrête les priorités de desserte ou approuve les plans visés au II.

Article 5

I. - Dans les entreprises de transport, l'employeur et les organisations syndicales représentatives engagent des négociations en vue de la signature, avant le 1er janvier 2008, d'un accord collectif de prévisibilité du service applicable en cas de perturbation prévisible du trafic ou de grève.

L'accord collectif de prévisibilité du service recense, 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.

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. En cas de grève, les personnels disponibles sont les personnels de l'entreprise non grévistes.

A défaut d'accord applicable au 1er janvier 2008, un plan de prévisibilité est défini par l'employeur. L'accord ou le plan est notifié au représentant de l'Etat et à l'autorité organisatrice de transport.

Un accord collectif de prévisibilité du service qui entre en vigueur à compter du 1er janvier 2008, conformément aux dispositions prévues aux alinéas précédents, s'applique en lieu et place du plan de prévisibilité.

II. - En cas de grève, les salariés relevant des catégories d'agents mentionnées au I informent, au plus tard quarante-huit heures avant de participer à la grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer. Les informations issues de ces déclarations individuelles ne peuvent être utilisées que pour l'organisation du service durant la grève. Elles sont couvertes par le secret professionnel. Leur utilisation à d'autres fins ou leur communication à toute personne autre que celles désignées par l'employeur comme étant chargées de l'organisation du service est passible des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.

Est passible d'une sanction disciplinaire le salarié qui n'a pas informé son employeur de son intention de participer à la grève dans les conditions prévues au premier alinéa du présent II.

Article 6

I. - Dès le début de la grève, les parties au conflit peuvent décider de désigner un médiateur, choisi d'un commun accord, aux fins de favoriser le règlement amiable de leurs différends. Le médiateur dispose, pour exercer sa mission, des pouvoirs mentionnés à l'article L. 524-2 du code du travail. Il veille à la loyauté et à la sincérité de la consultation éventuellement organisée en application du II du présent article.

II. - Au-delà de huit jours de grève, l'employeur, une organisation syndicale représentative ou le médiateur éventuellement désigné peut décider l'organisation par l'entreprise d'une consultation, ouverte aux salariés concernés par les motifs figurant dans le préavis, et portant sur la poursuite de la grève. Les conditions du vote sont définies, par l'employeur, dans les vingt-quatre heures qui suivent la décision d'organiser la consultation. L'employeur en informe l'inspecteur du travail. La consultation est assurée dans des conditions garantissant le secret du vote. Son résultat n'affecte pas l'exercice du droit de grève.

Article 7

En cas de perturbation du trafic, tout usager a le droit de disposer d'une information gratuite, précise et fiable sur le service assuré, dans les conditions prévues par le plan d'information des usagers.

En cas de perturbation prévisible, l'information aux usagers doit être délivrée par l'entreprise de transport au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la perturbation.

L'entreprise de transport informe immédiatement l'autorité organisatrice de transport de toute perturbation ou risque de perturbation.

Article 8

Après chaque perturbation, l'entreprise de transport communique à l'autorité organisatrice de transport un bilan détaillé de l'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information des usagers.

Elle établit également une évaluation annuelle des incidences financières de l'exécution de ces plans et dresse la liste des investissements nécessaires à l'amélioration de leur mise en oeuvre. Cette évaluation est rendue publique.

Article 9

En cas de défaut d'exécution dans la mise en oeuvre du plan de transport adapté ou du plan d'information des usagers prévus à l'article 4, l'autorité organisatrice de transport impose à l'entreprise de transport, quand celle-ci est directement responsable du défaut d'exécution, un remboursement total des titres de transport aux usagers en fonction de la durée d'inexécution de ces plans. La charge de ce remboursement ne peut être supportée directement par l'autorité organisatrice de transport.

L'autorité organisatrice de transport détermine par convention avec l'entreprise de transport les modalités pratiques de ce remboursement selon les catégories d'usagers.

L'usager qui n'a pu utiliser le moyen de transport pour lequel il a contracté un abonnement ou acheté un titre de transport a droit à la prolongation de la validité de cet abonnement pour une durée équivalente à la période d'utilisation dont il a été privé, ou à l'échange ou au remboursement du titre de transport non utilisé ou de l'abonnement.

L'acte de remboursement est effectué par l'autorité ou l'entreprise qui lui a délivré l'abonnement ou le titre de transport dont il est le possesseur.

Lorsque des pénalités pour non-réalisation du plan de transport adapté sont par ailleurs prévues, l'autorité organisatrice de transport peut décider de les affecter au financement du remboursement des usagers.

Article 10

La rémunération d'un salarié participant à une grève, incluant le salaire et ses compléments directs et indirects à l'exclusion des suppléments pour charges de famille, est réduite en fonction de la durée non travaillée en raison de la participation à cette grève.

Article 11

Avant le 1er octobre 2008, un rapport d'évaluation sur l'application de la présente loi est adressé par le Gouvernement au Parlement.

Ce rapport présente notamment le bilan :

- des accords-cadres et accords de branche signés ;
- des procédures de dialogue social mises en oeuvre et de leur impact au regard de l'objectif de prévention des conflits ;
- des actions de substitution du représentant de l'Etat éventuellement intervenues en application de l'article 4 ;
- des plans de transport adapté et des plans d'information des usagers élaborés par les entreprises de transport ;
- des accords collectifs de prévisibilité mis en place par ces entreprises ;
- du remboursement des titres de transport aux usagers, tel que prévu à l'article 9.

Article 12

Les autorités organisatrices de transport incorporent dans les conventions qu'elles concluent avec les entreprises de transport des critères sociaux et environnementaux de qualité de service.

Article 13

Un rapport adressé par le Gouvernement au Parlement avant le 1er mars 2008 établit un état des lieux de l'évolution du dialogue social dans les transports publics de voyageurs autres que les transports terrestres réguliers et de l'impact de celle-ci sur l'amélioration de la continuité du service public. Le rapport propose les mesures législatives nécessaires à la mise en oeuvre d'un dispositif de continuité dans les autres modes de transports publics de voyageurs.

Il fait le bilan de la prise en compte, dans la mise en oeuvre du dialogue social, de la spécificité insulaire, des dessertes côtières et de la continuité territoriale.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 21 août 2007.

Nicolas Sarkozy

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

François Fillon

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,
du développement et de l'aménagement durables,

Jean-Louis Borloo

La ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer et des collectivités territoriales,

Michèle Alliot-Marie
Le ministre du travail, des relations sociales
et de la solidarité,

Xavier Bertrand
Le secrétaire d'Etat
chargé des transports,
Dominique Bussereau

(I) Loi n° 2007-1224.- Travaux préparatoires :

Sénat :

Projet de loi n° 363 (2006-2007) ;

Rapport de Mme Catherine Procaccia, au nom de la commission spéciale, n° 385 (2006-2007) ;

Discussion les 17 à 19 juillet 2007 et adoption, après déclaration d'urgence, le 19 juillet 2007.

Assemblée nationale :

Projet de loi, adopté par le Sénat, n° 101 ;

Rapport de M. Jacques Kossowski, au nom de la commission spéciale, n° 107 ;

Discussion les 30 et 31 juillet et 1er août 2007 et adoption le 1er août 2007.

Sénat :

Projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, n° 430 (2006-2007) ;

Rapport de Mme Catherine Procaccia, au nom de la commission mixte paritaire, n° 431 (2006-2007);

Discussion et adoption le 2 août 2007.

Assemblée nationale :

Rapport de M. Jacques Kossowski, au nom de la commission mixte paritaire, n° 123 ;

Discussion et adoption le 2 août 2007.

- Conseil constitutionnel :

Décision n° 2007-556 DC du 16 août 2007 publiée au Journal officiel de ce jour.