

**TRIBUNAL
DE GRANDE
INSTANCE
DE PARIS**



1/4 social

N° RG :
11/02927

N° MINUTE :

**JUGEMENT
rendu le 28 février 2012**

Assignation du :
10 février 2011

DÉBOUTÉ

J. L.

DEMANDERESSE

**FEDERATION NATIONALE CGT DES TRAVAILLEURS
CADRES ET TECHNICIENS DES CHEMINS DE FER**
263 rue de Paris - Case 546
93515 MONTREUIL CEDEX

représentée par Me Evelyn BLEDNIAK de la SELARL ATLANTES,
avocat au barreau de PARIS, vestiaire #K0093

DÉFENDEURS

**FEDERATION GENERALE AUTONOME DES AGENTS DE
CONDUITE (FGAAC-CFDT)**
20 rue Lucien Sampaix
75010 PARIS

représentée par Me Henri-José LEGRAND de la SCP LEGRAND
BÜRSZTEIN BEZIZ AVOCATS, avocat au barreau de PARIS,
vestiaire #P0469

**SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS
(S.N.C.F)**
34 rue Commandant Mouchotte
75014 PARIS

représentée par Me Jean-Luc HIRSCH, avocat au barreau de PARIS,
vestiaire #D1665

**Expéditions
exécutoires
délivrées le :**

FEDERATION DES CHEMINOTS UNSA DES CHEMINOTS
56 rue du Faubourg Montmartre
75009 PARIS

représentée par Me Dahbia MESBAHI de la SELARL MAUGER
MESBAHI ASSOCIES, avocat au barreau de PARIS, vestiaire #E0706

FEDERATION CFTC DES CHEMINOTS
26 ter rue Ordener
75018 PARIS

**SYNDICAT NATIONAL DES CADRES SUPERIEURS DE LA
SNCF**
9 rue du Château Landon
75010 PARIS

**FEDERATION DES SYNDICATS DES TRAVAILLEURS DU
RAIL SOLIDAIRES, UNITAIRES ET DEMOCRATIQUES
“SUD-RAIL”**
17 Boulevard de la Libération
93200 SAINT DENIS

FEDERATION DES CHEMINOTS CFDT
47-49 rue Simon Bolivar
75009 PARIS

**FEDERATION SYNDICALISTE DES CHEMINOTS FORCE
OUVRIERE**
61 rue de la Chapelle
75018 PARIS

SYNDICAT NATIONAL CFE-CGC DE LA SNCF
Maison de la CFE CGC
59/63 rue du Rocher
75008 PARIS

non représentés

COMPOSITION DU TRIBUNAL

Madame Anne LACQUEMANT, Vice-Président
Président de la formation

Madame Florence BUTIN, Vice-Président
Madame Juliette LANÇON, Juge
Assesseurs

assistées de Elisabeth AUBERT, Greffier

DÉBATS

A l'audience du 10 janvier 2012
tenue en audience publique

JUGEMENT

Prononcé en audience publique
Réputé contradictoire
En premier ressort
Sous la rédaction de Madame LANÇON

Suivant assignation du 10 février 2011 et dernières conclusions signifiées le 6 janvier 2012, la fédération nationale CGT des travailleurs cadres et techniciens des chemins de fer demande au tribunal de :

- Constaté qu'est illicite le dispositif créé par la SNCF de compensation de la suppression des bonifications des agents de conduite embauchés à compter du 1er janvier 2009 consistant en :
* un accord collectif du 30 septembre 2008 portant sur un compte épargne temps créant un abondement spécifique,
* et une décision unilatérale du 19 mai 2010 portant « *sur la mise en place d'un régime de retraite supplémentaire à cotisations définies pour les agents du cadre permanent de la SNCF embauchés dans un emploi de conduite à compter du 1er janvier 2009* »,

En conséquence,

A titre principal, annuler ce dispositif, et en tout état de cause la décision unilatérale du 19 mai 2010,

A titre subsidiaire, le déclarer inopposable aux agents de conduite embauchés à compter du 1er janvier 2009,

Au surplus,

- faire défense à la SNCF d'appliquer ce dispositif et ce sous astreinte de 1 000 € par mois et par salarié à compter du présent jugement,
- se réserver la liquidation de l'astreinte,
- ordonner l'exécution provisoire de la décision à intervenir,
- condamner la société SNCF à la somme de 7 000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile et aux entiers dépens.

Elle soutient que l'État a supprimé le système de bonification par traction qui existait pour les agents de conduite, en demandant à la SNCF de compenser l'ancien système et que cette dernière a engagé des négociations en 2008 qui ont abouti, outre à une décision unilatérale du 19 mai 2010 qui a créé un régime supplémentaire de retraite, à un avenant à l'accord collectif sur le compte épargne temps introduisant des dispositions spécifiques d'abondement de l'employeur pour certaines catégories de personnel.

Elle expose que le nouveau système est déjà caduc, qu'il crée une atteinte au principe de l'égalité de traitement, qu'il prive l'agent de conduite d'un vrai choix, qu'il vide l'accord national sur les 35 heures, qu'il ne respecte pas le principe de proportionnalité, qu'il crée une discrimination indirecte et qu'il porte une atteinte à l'obligation de sécurité de résultat de l'employeur.

La SNCF, par dernières conclusions en date du 9 septembre 2011, sollicite du tribunal qu'il déclare les demandes de la demanderesse irrecevables et mal fondées, qu'il déboute cette dernière de toutes ses demandes et la condamne à lui verser la somme de 5 000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

Elle indique que la demanderesse parle d'un « dispositif » ou d'un « système » qui inclurait l'avenant à l'accord collectif de juin 2008 et la décision unilatérale de mai 2010 alors qu'il faut bien distinguer les deux puisqu'ils ne sont pas complémentaires, qu'elle ne peut remettre en cause l'avenant à l'accord de 2008 puisque cet accord n'a fait l'objet d'aucun recours ni d'aucune opposition.

Elle expose ensuite divers arguments pour répondre à différents moyens soulevés par la demanderesse.

La fédération générale autonome des agents de conduite (FGAAC-CFDT) par dernières conclusions en date du 9 septembre 2011, demande au tribunal de débouter la demanderesse de l'ensemble de ses demandes et de la condamner à lui verser la somme de 5 000 € en vertu des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile, ainsi qu'aux dépens.

Elle soutient que les moyens exposés par la demanderesse ne sont pas fondés et reposent sur un exposé des faits erroné.

La fédération des cheminots UNSA sollicite du tribunal qu'il constate que l'avenant à l'accord collectif compte épargne temps créant un abondement spécifique en date du 30 septembre 2008 n'a pas fait l'objet d'une opposition majoritaire et que la fédération nationale CGT des travailleurs cadres et techniciens des chemins de fer n'invoque la violation, par cet avenant, d'aucune disposition d'ordre public, qu'il déboute cette dernière de l'ensemble de ses demandes, qu'il la condamne à lui verser la somme de 3 000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile ainsi qu'aux dépens.

Elle expose que la SNCF pouvait valablement mettre en oeuvre la décision unilatérale litigieuse et que l'avenant relatif au compte épargne temps est parfaitement valide dès lors qu'il ne fait pas l'objet d'une opposition majoritaire et qu'il ne contrevient à aucune règle d'ordre public.

Pour un plus ample exposé des motifs, il sera fait référence aux conclusions, en application de l'article 455 du code de procédure civile.

MOTIFS DE LA DECISION

Les agents de conduite de la SNCF bénéficiaient depuis de nombreuses années de bonification d'annuité, appelées « bonifications de tractions », en raison de la nature et de la pénibilité de leur emploi, leur permettant de compenser financièrement leur départ anticipé et de liquider celui-ci une fois atteint l'âge de 50 ans.

Ce régime reste toujours valable pour les agents de conduite embauchés avant le 1er janvier 2009, ainsi que pour les cheminots embauchés antérieurement à cette date qui deviendraient agent de conduite postérieurement à 2009, tel que cela résulte du décret du 30 juin 2008

qui précise que l'attribution des bonifications à hauteur d'un trimestre par année d'affiliation au-delà de la troisième année est désormais réservée aux seuls agents de conduite « dont l'admission au cadre permanent de la SNCF a été prononcée avant le 1er janvier 2009 » et que cette bonification est limitée à un maximum de 20 trimestres.

Dès le mois d'octobre 2007, l'État a lancé un processus de réforme des régimes spéciaux de retraite, en publiant notamment le 10 octobre 2007 un « document d'orientation relatif à la réforme des régimes spéciaux de retraite ».

Ce document comprend deux parties : « les principes communs d'harmonisation » et « thèmes relevant de la négociation de branche ou d'entreprise » et dans la première partie, il est précisé au point 7 intitulé « régime de bonifications » :

« les dispositions en vigueur seront maintenues pour les agents des régimes spéciaux recrutés avant le 31 décembre 2008.

Pour les agents recrutés à compter du 1er janvier 2009, les bonifications telles qu'elles existent aujourd'hui seront modifiées : la spécificité des métiers devra désormais être prise en compte selon d'autres modalités qu'une réduction du nombre d'annuités de cotisation. Ces modalités seront définies dans le cadre de la négociation de branche ou d'entreprise ».

Dès la fin de l'année 2007, la SNCF a organisé plusieurs réunions de concertation avec les syndicats pour réfléchir à l'élaboration d'un nouveau système.

En ce qui concerne les « bonifications conduite », elles ont été discutées notamment lors de la table ronde du 14 décembre 2007, où il a été précisé que « pour compenser la suppression des bonifications conduite pour les agents qui seront recrutés à partir du 1er janvier 2009, deux dispositifs cofinancés par l'entreprise et l'agent seront mis en œuvre de façon complémentaire :

- un dispositif d'épargne retraite,
- un compte épargne temps (CET) qui sera abondé par l'entreprise à raison d'un jour par jour épargné par l'agent dans la limite de sept jours. Dans le cas où l'agent épargnerait 7 jours par an, la part financée par l'entreprise serait de 80 % ».

Un décret du 15 janvier 2008 a fixé les nouvelles règles sur le régime spécial des retraites de la SNCF.

De janvier à juin 2008, de nouvelles négociations ont eu lieu sur les conséquences de la réforme et la SNCF a ouvert à la signature des organisations syndicales deux accords collectifs :

- un sur la mise en place d'un régime obligatoire de retraite supplémentaire à cotisations définies pour les agents du cadre permanent de la SNCF embauchés dans un emploi de conduite à compter du 1er janvier 2009 et entièrement financé par l'employeur, qui se traduit, au jour de la liquidation par le versement d'une rente viagère,
- un avenant du 30 septembre 2008 à l'accord CET créant un dispositif facultatif : l'abondement spécifique du compte épargne temps à hauteur de 100 % pour les agents de conduite qui utilisent leurs jours épargnés pour bénéficier d'un congé de fin d'activité, dans la limite de 7 jours par an.

L'article 2 de cet avenant dispose qu'un abondement spécifique sera attribué aux agents rentrant dans le champ d'application du présent avenant s'ils font le choix d'utiliser en une seule fois la totalité des jours de leur sous-compte de fin d'activité pour un congé de fin d'activité au plus tôt à partir de l'âge d'ouverture des droits à pension de retraite des agents de conduite.

Ces accords ont été signés par quatre organisations syndicales, à l'exception de la demanderesse, du syndicat Sud rail et de la CFE-CGC.

Ces derniers ont fait opposition à l'accord sur la création d'un régime de retraite supplémentaire et par jugement en date du 9 février 2010 du tribunal de grande instance de Paris, cette opposition a été jugée valable et l'accord a été déclaré réputé non écrit.

Le 19 mai 2010, la SNCF a souhaité maintenir son projet de création d'un régime de retraite supplémentaire dans le cadre d'une décision unilatérale et a donc saisi le comité central d'entreprise sur cette question, lequel a émis un vote défavorable.

Il n'est pas contesté que le recours à une décision unilatérale pour déterminer les garanties collectives des salariés s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L. 911-1 du code de la sécurité sociale qui donne aux entreprises une option quant aux modalités de mise en place de ces mesures.

C'est dans ce contexte que se présente le présent litige.

Il convient tout d'abord de rappeler que l'accord sur le CET à la SNCF date du 6 juin 2008 et l'avenant du 30 septembre 2008 n'ont jamais été contestés par la demanderesse et qu'ils s'appliquent au sein de la SNCF.

La demanderesse soutient en premier lieu que le système instauré serait déjà caduc puisque la compensation est réelle, si et seulement si le nouvel agent de conduite part au même âge avec les mêmes taux que les agents qui bénéficient du maintien des bonifications de traction et que compte tenu de l'évolution des droits à la retraite des agents par l'augmentation d'un nombre d'annuités et de l'âge pivot, la compensation peut purement et simplement disparaître si les paramètres évoluent d'une façon de plus en plus défavorable pour les agents de conduite.

Il ressort des différents documents versés aux débats que l'Etat, lorsqu'il a souhaité réformer les régimes de retraite, s'est attaché à ce que certaines professions compte tenu de leurs spécificités, bénéficient toujours d'un régime dérogatoire au régime général.

C'est pourquoi le « document d'orientation relatif à la réforme des régimes spéciaux de retraite », a précisé que les entreprises concernées devront tenir compte des spécificités de certaines professions mais selon d'autres modalités que celle d'une diminution du nombre d'annuités de cotisations.

Le décret du 30 juin 2008 conserve le régime des bonifications antérieures pour les agents de conduite embauchés avant le 31 décembre 2008, le nouveau régime devant résulter, selon la volonté des pouvoirs publics d'un accord de branche ou d'entreprise.

L'Etat n'a, à aucun moment, prévu que le nouveau régime devait compenser à 100 % l'ancien système.

Ainsi, les agents de conduite qui seront soumis au nouveau régime ne seront pas dans une situation identique à celle des « anciens », tout en ayant un régime plus favorable que celui prévu par la loi, ce qui est conforme à la volonté des pouvoirs publics.

De plus, concernant les sept jours de repos que les agents de conduite peuvent épargner sur leur compte épargne temps avec l'abondement spécifique de la SNCF, l'avenant du 30 septembre 2008 prévoit que l'agent a le choix d'épargner, qu'il s'agit dès lors d'une faculté et non d'une obligation.

Le moyen de la demanderesse selon lequel l'absence de volonté libre de l'agent d'épargner au plus sept jours de repos par an est par conséquent inopérant.

De même, les moyens soulevés quant à une éventuelle inégalité de traitement (puisque le nouveau système va créer un double traitement au sein des agents de conduite, car les « nouveaux » agents devront travailler sept jours de plus que les autres, et sans aucune justification de la part de la SNCF) et à une atteinte au principe de proportionnalité entre le droit d'avoir une retraite égale à celle des salariés engagés avant 2009 et celui d'avoir une carrière sans violation de droits fondamentaux au niveau de la rémunération, de la durée du travail et du temps de repos seront également rejetés.

La demanderesse invoque également la violation de l'accord national sur les 35 heures en date du 7 juin 1999 puisque le nouveau régime entraînerait nécessairement une diminution du nombre de jours de repos allant jusqu'à 7 et rendrait caduques les dispositions en terme de repos de l'accord sur les 35 heures.

Le nouveau système ne viole pas l'accord sur les 35 heures en ce que le compte épargne temps constitue un dispositif d'aménagement du temps de travail qui est ouvert et utilisé sur la base du volontariat, que dans les conditions fixées par accord collectif, les salariés peuvent affecter à leur compte autant de jours de congés ou de repos qu'ils le souhaitent, qu'un accord collectif peut autoriser l'employeur à abonder un certain nombre de jours qui y sont affectés et que la durée annuelle de travail effectif pour les personnels roulants reste fixée à 1 561 heures pour une année, comportant 52 dimanche et 10 jours fériés ne tombant pas un dimanche.

La demanderesse argue ensuite que les dispositifs de retraite supplémentaires contiendraient des mesures discriminatoires en ce qu'ils entraîneraient des disparités dans la rémunération des agents de conduite, une différence de pension après la retraite et une discrimination indirecte en raison de l'âge.

L'existence d'une discrimination ne peut être établie qu'à l'égard d'agents placés dans une situation identique, ce qui n'est pas le cas en l'espèce puisque du fait des dispositions réglementaires, les agents de conduite embauchés antérieurement au 1er janvier 2009 et ceux embauchés après sont dans une situation différente en ce qui concerne les « bonifications conduites ».

Elle soutient aussi qu'il existe une atteinte à l'obligation de sécurité de résultat de l'employeur si les jours épargnés dans le cadre du CET sont utilisés dans le cadre d'un congé de fin de carrière : les agents de conduite de la SNCF qui épargneraient 7 jours de repos par an s'exposeraient à plus de risques concernant leur santé et leur sécurité.

Cet argument n'est justifié par aucun élément, d'autant plus que l'article 2.1 de l'accord collectif conclu le 6 juin 2008 permet à tous les agents d'épargner jusqu'à 10 jours de repos par an.

Elle ajoute que le système de retraite supplémentaire qui est un système à cotisations définies sera confié à un organisme de financement privé qui serait soumis aux aléas boursiers et qui va affaiblir la caisse de prévoyance et de retraite de la SNCF, qui va avoir un manque à gagner et qui va le répercuter sur les pensions.

La SNCF a mis en place un système à cotisations définies, et non à prestations définies comme le souhaitaient certaines organisations syndicales, comme la demanderesse, ce qu'elle avait parfaitement le droit de faire.

De plus, les éléments soulevés à propos du recours à un organisme de financement boursier ne sont étayés par aucune preuve.

Les demandes de la fédération nationale CGT des travailleurs cadres et techniciens des chemins de fer seront rejetées.

Elle sera condamnée à verser à la SNCF, à la fédération des cheminots UNSA et à la fédération générale autonome des agents de conduite (FGAAC-CFDT), la somme de 2 000 € à chacune, ainsi qu'aux dépens.

PAR CES MOTIFS

Statuant en audience publique, par jugement réputé contradictoire et en premier ressort,

Déboute la fédération nationale CGT des travailleurs cadres et techniciens des chemins de fer de ses demandes,

Condamne la fédération nationale CGT des travailleurs cadres et techniciens des chemins de fer à verser à la SNCF, à la fédération des cheminots UNSA et à la fédération générale autonome des agents de conduite (FGAAC-CFDT), la somme de 2 000 € (deux mille euros) à chacune, au titre de l'article 700 du code de procédure civile,

Condamne la fédération nationale CGT des travailleurs cadres et techniciens des chemins de fer aux dépens.

Fait et jugé à Paris le 28 février 2012

Le Greffier

Le Président

E. AUBERT

A. LACQUEMANT