

**TRIBUNAL JUDICIAIRE  
DE LYON**

**Chambre 9 cab 09 F**

**NUMÉRO DE R.G. : N° RG 20/00223 - N° Portalis DB2H-W-B7E-UTTU**

N° de minute :

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

**Jugement du :  
17 Février 2021**

LE TRIBUNAL JUDICIAIRE DE LYON, statuant publiquement et en premier ressort, a rendu, en son audience de la **Chambre 9 cab 09 F** du **17 Février 2021**, le jugement **contradictoire** suivant,

**Affaire :**

**Syndicat DES TRAVAILLEURS DU  
RAIL, SOLIDAIRES, UNITAIRES  
ET DEMOCRATIQUES DE LA  
REGION DE LYON (SUD RAIL)  
C/  
Etablissement public SNCF  
MOBILITES PRIS EN SON  
ETABLISSEMENT ESV TGV  
RHONE ALPES SITUE 5 PLACE  
BERAUDIER 69003 LYON**

Après rapport de **Margareth BOUTHIER-PERRIER, Juge à titre temporaire**, et après que la cause eût été débattue à l'audience publique du **02 Décembre 2020**, devant :

**Présidente : Christiane MICAL, Vice-Présidente**

**Assesseurs : Fabienne REY-ANDERSON, Vice-Présidente  
Margareth BOUTHIER-PERRIER, Juge à titre temporaire**

**Assistées de Alexia CORREIA, Greffière,**

et après qu'il en eût été délibéré par les magistrats ayant assisté aux débats, dans l'affaire opposant :

le:

**EXECUTOIRE+COPIE**

la SCP D'AVOCATS JURI-EUROP -  
692  
Me Lucie DAVY - 1768

**DEMANDERESSE**

**SYNDICAT DES TRAVAILLEURS DU RAIL, SOLIDAIRES,  
UNITAIRES ET DEMOCRATIQUES DE LA REGION DE LYON  
(SUD RAIL),**  
dont le siège social est sis 41 Quai Fulchiron - 69005 LYON

représentée par Me Lucie DAVY, avocat au barreau de LYON

**DÉFENDERESSE**

**Etablissement public SNCF MOBILITES PRIS EN SON  
ETABLISSEMENT ESV TGV RHONE ALPES SITUE 5 PLACE  
BERAUDIER 69003 LYON,**  
dont le siège social est sis 9 RUE JEAN-PHILIPPE RAMEAU - 93200 SAINT DENIS

représentée par Maître Cécile PESSON de la SCP D'AVOCATS JURI-EUROP, avocats au barreau de LYON

## **EXPOSE DU LITIGE : FAITS- PROCEDURE- PRETENTIONS**

La réglementation concernant l'organisation du travail à la SNCF est régie par la loi , le règlement et les différentes conventions signées entre la SNCF et les organisations syndicales.

Ces accords conventionnels sont pris aux regards des dispositions législatives et réglementaires spécifiques soumises aux exigences de sécurité des circulations, de continuité du service, de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs , en tenant compte de spécificités des métiers, notamment en matière de durée du travail et de repos .

Plusieurs dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles trouvent à s'appliquer dans le cadre de l'organisation du travail à la SNCF notamment :

- L'article L 2161-1 du code des transports créée par la loi du 4 aout 2014 disposant qu'un décret en Conseil d'Etat fixe les règles relatives à la durée du travail des établissements public constituant le groupe public ferroviaire.
- Le décret du 8 juin 2016 relatif à la durée du travail des salariés des entreprises du secteurs du transport ferroviaire et des salariés affectés à des activités ferroviaires au sens de l'article L 2161-2 du code des transports.
- L'accord de Branche du 31 mai 2016 qui s'adresse aux entreprises relevant du champ d'application de la convention collective nationale de la Branche ferroviaire.
- L'accord collectif sur l'organisation du temps de travail du 7 juin 2016 fixant les règles d'organisation du temps de travail applicables dans les EPIC du groupe public ferroviaire.

En suite d'un différend intervenu entre le syndicat SUD RAIL et la direction de la SNCF sur l'application des clauses concernant l'organisation du travail dans la programmation de la durée du travail, les parties s'opposent sur la hiérarchie des normes conventionnelles entre la convention d'entreprise et la convention de Branche.

La partie demanderesse fait état d'un désaccord concernant les conditions dans lesquelles les plannings des agents peuvent être modifiés, et notamment les roulements des personnels roulants.

Les parties se prévalant :

- de l'application du principe de faveur, avec primauté de l'accord de Branche sur l'accord d'entreprise, pour la SNCF,
- de l'accord collectif sur l'organisation du travail pour le syndicat SUD RAIL qu'elle estime plus favorable aux agents en ce qu'il précise les conditions limitatives de modifications de planning.

Considérant que les modifications de commandes de travail des agents sont beaucoup trop fréquentes le syndicat a sollicité par requête du 26 novembre 2019 l'autorisation d'assignation à jour fixe.

Par ordonnance du 27 novembre 2019 le requérant a reçu cette autorisation d'assigner, avant le 10 décembre 2019, pour l'audience du 4 mars 2020, la SNCF mobilités.

L'affaire a été renvoyée au 2 décembre 2020.

Dans ses dernières conclusions récapitulatives notifiées par voies électroniques le 1 décembre 2020 le syndicat SUD RAIL demande au tribunal de :

**Juger** que l'article L 2253-3 du code du travail s'applique au sein du Groupe Public Ferroviaire ;

**Juger** que l'accord relatif collectif sur l'organisation du temps de travail prime sur l'accord relatif au contrat de travail et à l'organisation du travail de la Branche ferroviaire ;

**Juger** que les dispositions de l'article 4 du chapitre 1<sup>er</sup> de la deuxième partie sur l'organisation du travail de l'accord relatif au contrat de travail et à l'organisation du travail de la Branche ferroviaire doivent être écartées au profit de celles de l'article 6 intitulé roulement de service du chapitre 4 titre personnel roulant de l'accord collectif sur l'organisation du temps de travail ;

**Juger** que la société SNCF MOBILITES ne peut modifier les roulements des agents personnels roulants qu'aux conditions limitatives suivantes :

- Perturbations, au sens de l'article L 1222-2 du code des transports, ayant pour conséquences la réorganisation des moyens humains et matériels pour assurer ou adapter le plan de transport,
- Circonstances accidentelles et imprévisibles impactant l'exploitation,
- Attribution tardives de sillons pour le transport de fret ;

**Débouter** la SNCF MOBILITES de toutes ses demandes et prétentions ;

**Condamner** la société SNCF MOBILITES à verser au syndicat sud rail la somme de 2000 euros en application de l'article 700 du code de procédure civile ;

**Condamner** la SNCF MOBILITES aux entiers dépens ;

**Ordonner** l'exécution provisoire du jugement à intervenir nonobstant appel et sans caution.

Au soutien de ses prétentions il fait valoir l'article 4 du chapitre 1 de l'accord de Branche et l'article 6 de l'accord collectif applicable dans les EPIC du groupe ferroviaire, régularisé par la SNCF et des syndicats de cheminots.

Il soutient que l'accord d'entreprise est plus favorable aux salariés en ce qu'il prévoit des conditions limitatives de modification du planning des agents lors :

De perturbations ayant pour conséquence la réorganisation des moyens humains et matériels pour assurer ou adapter le plan de transport.

De circonstances accidentelles, et imprévisibles impactant l'exploitation.

D'attribution tardive de sillons pour le transport de fret.

Alors que la SNCF considère que seule la condition du délai de prévenance doit être respectée :

7 jours pour les périodes travaillées ou de repos

3 jours pour la modification des horaires de prise et de fin de service.

La demanderesse soutient que depuis les lois du 4 mai 2004 et du 20 août 2008, la convention de Branche ne l'emporte pas systématiquement sur l'accord d'Entreprise.

Elle assure que le principe est posé de la suprématie de la convention d'Entreprise majoritaire sur l'accord de Branche selon l'article L2253-2 du code du travail.

De sorte qu'il n'y a pas lieu à procéder à une comparaison des dispositions les plus favorables au salariés.

Il fait référence à l'article L1321-3-1 du code des transports qui dispose que les accords d'entreprise ne peuvent comporter des dispositions moins favorables que les accords de Branche.

En conséquence seuls trois cas peuvent permettre à la SNCF de modifier le planning des agents.

Pour s'opposer à la SNCF il fait valoir que l'accord d'entreprise est postérieur à l'accord de Branche pour être daté du 7 juin 2016 et ouvert à la signature du 7 au 14 juin 2016 alors que l'accord de Branche est daté du 7 mai 2016.

C'est ainsi que les signataires en toute connaissance de cause n'ont pas repris les termes moins favorables de l'accord de Branche.

Il s'oppose à l'interprétation de l'article 7 de la loi du 4 août 2014 faite par la SNCF et conteste qu'il faille interpréter convention par convention, les dispositions plus favorables au salariés, puisque la loi interdit que la convention d'entreprise soit moins favorable au salarié que l'accord de Branche.

Il fait état de la distinction dans la convention d'entreprise entre le personnel roulant et le personnel sédentaire avec des dispositions spécifiques à chacun.

Enfin il conteste la différenciation faite par la SNCF de remise de roulement avec dévoiement du roulement, qui seraient traités différemment par l'accord de Branche et l'accord d'Entreprise. Car l'article 6 de l'accord d'Entreprise énonce que les dispositions s'appliquent tant pour l'établissement des roulements que pour les commandes des agents en service facultatif (dévoiement).

Il assure que selon l'accord d'entreprise les commandes une fois remise ne peuvent être modifiées qu'aux conditions strictes de l'article 6 et non comme le soutient la SNCF jusqu'à 7 jours avant la mise en œuvre pour la succession des journées de service et de repos et 3 jours pour la modification de la journée de service.

Dans ses dernières conclusions notifiées par voie électronique le 1 décembre 2020 la SNCF VOYAGEURS SA ayant repris l'activité de transport ferroviaire de SNCF MOBILITES demande au tribunal de :

***Dire et juger infondées et injustifiées les demandes formulées par le syndicat SUD RAIL,***

***Le débouter de l'intégralité de ses demandes et prétentions,***

***Condamner le syndicat SUD RAIL à verser A SNCF VOYAGEURS SA la somme de 2000 euros en application de l'article 700 du code de procédure civile,***

***Condamner le même aux entier dépens,***

*Dire n'y avoir lieu à exécution provisoire.*

Au soutien de ses prétentions elle fait valoir que l'articulation de la convention de Branche avec l'accord d'entreprise ressort de l'article L 1321-1 du code des transports qui dispose que l'accord d'entreprise concernant la durée et l'aménagement du temps de travail ne peut comporter de stipulations moins favorables que celles de l'accord de Branche.

Ces accords distinguent deux catégories de personnels , roulant et sédentaire et mettent l'accent sur la nécessité d'assurer la continuité du service.

Elle soutient que le litige ne porte que sur le personnel roulant , les contrôleurs des tgv Sud-Est.

Elle expose que c'est l'accord collectif dans son article 5 du titre I qui prévoit l'organisation concernant les roulements, dans un tableau fixant à l'avance la composition de chacune des journées de services et la succession des journées de services et de repos.

Elle cite les dispositions de l'article 6 qui prévoit la remise du tableau 10 jours avant la mise en œuvre et 7 jours pour les modifications avec des dispositions spécifiques pour les modifications dues :

Perturbations

Circonstances exceptionnelles

Evènements impactant les activités des salariés

Attributions tardives des sillons.

Elle conteste que ces dispositions ne puissent pas s'appliquer aux contrôleurs de l'ESV TGV RHONE ALPES comme le soutient le syndicat.

Sur le conflit des normes conventionnelles elle fait valoir l'application du principe de faveur , tout en faisant rappel de l'ordonnance du 22 septembre 2017 qui consacre la primauté de la convention d'entreprise sur la convention de Branche.

Elle fait valoir qu'en vertu de l'article L2253-1 et 2 du code du travail la convention de branche peut prévaloir.

Elle soutient qu'au regard de l'article 17 de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire , il est prévu que dispositions des accords d'entreprise, relatives à la durée et à l'aménagement du temps de travail ne peuvent comporter des stipulations moins favorables aux salariés que dans les conventions de Branche.

Elle estime que ce principe conduit à appliquer les dispositions de l'accord de Branche si elles sont plus favorables aux salariés que l'accord d'entreprise, ce qui exclut l'automatisme.

Elle soutient que la loi du 4 août 2014 est une loi spéciale qui prime sur les lois générales, et qu'en matière d'organisation du travail pour les entreprises de la Branche ferroviaire, la hiérarchie des normes n'est pas remise en cause par la loi du 8 août 2016.

Ainsi l'article L 2253-3 du code du travail ne s'applique pas à l'espèce.

Elle affirme qu'il n'y a pas de primauté de l'accord d'entreprise sur l'accord de Branche et qu'il y a lieu de comparer les dispositions pour appliquer la plus favorable aux salariés.

En l'espèce concernant l'application du principe de faveur, elle assure que l'accord d'entreprise a été signé avant l'accord de Branche et qu'il a repris les dispositions d'un précédent décret sur la réglementation du travail à la SNCF.

Elle se rapporte au compte rendu d'une réunion de concertation entre SUD RAIL et la direction de l'ESV TGV RHONE ALPES pour confirmer que seules 3 situations permettent de dévoyer les agents de leur roulements, c'est-à-dire pour les sortir de leur roulement et ne pas respecter la commande qui leur a été donnée, compte tenu d'un événement imprévisible de dernière minute.

Elle reprend des distinctions des articles 6 de l'accord d'Entreprise et 4 de l'accord de Branche qui traitent deux situations différentes:

La remise du roulement qui est l'information sur la succession de ses journées de repos et ses journées de services ainsi que ses heures de reprise et de fin de services.

Le dévoiement du roulement, c'est-à-dire la sortie du roulement en cas de circonstances particulières, limitativement énumérées.

\*Au regard de l'article 6 dans ses alinéas 2 et 3, elle soutient qu'il n'y a pas de date limite fixant la remise du roulement, qui ne sont pas considérés comme des commandes du service à effectuer. Ce qui permet de considérer que les commandes du service peuvent être différentes de ce qui est prévu dans le roulement.

Elle fait valoir que ce roulement peut être modifié (al2) ainsi il appartient à l'agent de tenir à jour de son roulement au regard des modifications par voie d'affichage ou par tout autres moyens.

Elle souligne qu'il n'y a aucun délai pour informer les agents. Il en est de même pour la remise de la commande, qui détermine de façon définitive le service à effectuer.

Elle assure qu'en revanche l'accord de Branche en son article 4 enserre ces remises dans des délais en son article 4 du chapitre consacré à la durée du travail. :

10 jours pour les journées travaillées et de repos et des heures de travail

7 jours pour les modifications

3 jours pour les heures de prises et de fins de services.

Elle soutient que l'accord de Branche est plus favorable que l'accord d'entreprise qui ne prévoit aucun délais et elle relève que les délais butoirs s'imposent à l'entreprise qui ne peut plus modifier les plannings.

\*Sur le dévoiement des agents de leurs roulements en cas de circonstances accidentelles, qui régit les circonstances particulières, elle fait valoir que l'accord d'Entreprise prévoit trois circonstances en son article 6 et l'accord de Branche en son article 4.

Elle relève que les délais de prévenance sont identiques mais que l'accord de Branche prévoyant un cas supplémentaire de mise en œuvre n'est pas usité par l'entreprise car moins favorable aux salariés.

Elle fait valoir que le demandeur conteste les conditions de modification de roulements en se référant à l'article 3 bis de l'accord d'Entreprise et à l'article 6 de l'accord de Branche, qui traitent du dévoiement de roulement et non de modification de roulement.

Elle rappelle que le texte prévoit que l'agent dévoyé de son roulement doit y être remis aussitôt que possible ce qui signifie selon elle que le roulement n'est pas modifié.

En réponse aux conclusions de la demanderesse elle rappelle la distinction entre :

- le roulement, qui est collectif en ce qu'il prévoit la planification des différentes tâches de travail,
- la commande qui est individuelle et organise la planification de chaque agent.

Elle assure que la modification en cas de circonstance accidentelle ne modifie que la commande et non le roulement en son entier.

Elle explique la procédure de remise des roulements sur 4 périodes annuelles pour l'axe TGV Sud-Est, suivi de la période d'adaptation jusqu'à 7 jours avant la mise en œuvre de la succession de jours de services et de repos et 3 jours pour la composition de la journée de service. Elle précise que lors de circonstances accidentelles la commande peut être modifiée au plus tard 24 heures avant et l'heure de travail une heure avant.

Il convient de se référer aux dernières conclusions signifiées pour un plus ample exposé des moyens des parties en application de l'article 455 du Code de procédure civile.

Les parties ont été informées par la Présidente que le jugement serait rendu le 17 février 2021 par mise à disposition au greffe civil conformément aux dispositions de l'article 450 du code de procédure civile.

## **MOTIFS**

A titre préliminaire le tribunal rappelle que le **code de procédure civile** oblige les parties à énoncer leurs prétentions dans le dispositif de leurs conclusions et que le tribunal ne statue que sur celles-ci. **Par prétention, il faut entendre une demande en justice tendant à ce qu'il soit tranché un point litigieux.** Par voie de conséquence, les 'dire et juger' et les 'constater' ne constituent pas des prétentions, mais en réalité des moyens qui ont leur place dans le corps des écritures, plus précisément dans la partie consacrée à l'examen des motifs et à la discussion des prétentions et moyens, pas dans le dispositif. Le tribunal ne répondra de ce fait à de tels 'dire et juger' et 'constater' qu'à condition qu'ils viennent au soutien de la prétention formulée et énoncée dans le dispositif des conclusions et, en tout état de cause, pas dans le dispositif de son jugement, mais dans ses motifs.

**Sur la demande portant sur l'interdiction faite à la SNCF MOBILITE de modifier le roulement des agents personnels roulant en dehors des situations de perturbations, au sens de l'article L 1222-2 du code des transports, de circonstances accidentelles et imprévisibles impactant l'exploitation, et d'attribution tardives de sillons pour le transport de fret ;**

**\*Sur la norme applicable en matière d'organisation du travail au sein du groupe public ferroviaire.**

Il convient de préciser qu'en vertu de la règle exprimée par l'adage « *specialiat generalibus derogat* » une loi spéciale déroge à une loi générale et doit primer sur celle-ci. Au regard de ce principe sauf si la loi générale le prévoit expressément les dispositions des lois spéciales ne sont pas remises en cause par des lois générales ultérieures. Ainsi c'est à l'aune de ce principe que doit être examiné les dispositions applicables à l'organisation du travail au sein du groupe public ferroviaire .

En l'espèce les parties s'opposent sur la primauté de l'accord d'entreprise ou de l'accord de Branche en faisant référence pour le syndicat SUD RAIL à l'article 16 - IV de l'ordonnance du n° 2017- 1385 du 22 septembre 2017 qui prévoit que « *les clauses des accords de branche, quelle que soit leur date de conclusion, cessent de produire leurs effets vis-à-vis des accords d'entreprise* » à compter du 1er janvier 2018 .La demanderesse tirant alors profit de la primauté de l'accord d'entreprise du 7 juin 2016 et de son

article 6 qui mentionnent 3 cas de dérogations dans l'ordre de la succession des journées de travail et de repos et dans l'organisation des heures de travail de la journée.

Cependant il ne résulte pas de cette ordonnance une remise en cause de la loi spéciale du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, reprise dans le code du transport en son article L1321-3-1 du code des transports, qui dispose que

*« Pour les salariés relevant de la convention collective ferroviaire et les salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, les stipulations d'un accord d'entreprise ou d'établissement relatives à la durée et à l'aménagement du temps de travail ne peuvent comporter des stipulations moins favorables que celles d'une convention ou d'un accord de branche.*

Cette disposition pose le principe de l'application de la règle la plus favorable aux salariés et non la primauté de l'accord d'entreprise.

De surcroît l'accord d'entreprise du 7 juin 2016 se place dans son objet sous l'égide de la loi 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et en complément de l'accord de branche. Il mentionne que les dispositions antérieures qui ne sont pas incompatibles demeurent inchangées.

Par ailleurs dans les dispositions complémentaires RHH00677 du mois de mars 2017 à l'accord d'entreprise du 14 juin 2016, la référence est faite à la loi du 4 août 2014.

Enfin au regard du caractère dérogatoire de la loi spéciale à la loi générale, cette dernière s'applique. D'autant que la loi du 4 août 2014 prévoit expressément que l'accord d'entreprise ne peut prévoir des dispositions moins favorables aux salariés que celui contenu dans l'accord de Branche.

Il en résulte que l'examen de la norme applicable se fait au regard du principe de faveur et non sur la primauté de l'accord collectif d'entreprise.

#### \*Sur les dispositions plus favorables aux salariés

En l'espèce il ressort des conventions produites aux débats que les dispositions de l'accord de Branche ne sont pas incompatibles avec celles de l'accord d'Entreprise .

L'accord collectif d'entreprise prévoit en son article 6 les cas de dérogations au roulement de service remis au salarié en ce qu'il dispose que :

*« Chaque agent appelé à suivre un roulement de service en permanence ou à effectuer habituellement des remplacement en reçoit un exemplaire le plus tôt possible avant son application.*

*Il appartient à cet agent de tenir à jour son exemplaire de roulement de service en y portant les modifications dont il a connaissance par voie d'affichage ou par toute autre voie assurée.*

*La remise à l'agent d'un roulement de service ne constitue pas en elle-même une commande du service à effectuer.*

*Le respect de l'ordre de succession des journées d'un roulement constitue la règle il en est de même pour la position des repos journaliers et périodiques ainsi que pour leur durée...*

*Par dérogation à la règle de l'alinéa précédent, les agents sont informés de la modification de la succession des journées de service et de repos au plus tard 24 heures avant le début du jour concerné et de la modification de leurs heures de travail au plus tard 1 heure avant la mise en œuvre, dans les cas suivants :*

- Perturbations, au sens de l'article L 1222-2 du code des transports, ayant pour conséquences la réorganisation des moyens humains et matériels pour assurer ou adapter le plan de transport,*
- Circonstances accidentelles et imprévisibles impactant l'exploitation,*



*-Attribution tardives de sillons pour le transport de fret ;*

Les dispositions de l'art 4 de l'accord de branche fixe en son article 4 « *les salariés sont informés du calendrier prévisionnel des périodes travaillées et de repos au plus tard 10 jours calendaires avant sa mise en œuvre. Ils sont informés de ses modifications au plus tard 7 jours avant la mise en œuvre ; Les heures de prise et de fin de service sont communiquées au plus tard 3 jours calendaires avant la journée de services concernée.* »

Comme le soutient la SNCF l'accord d'entreprise ne prévoit pas de date limite de remise du roulement à l'agent, « *le plus tôt possible* » alors que l'accord de Branche enserre dans un délai précis la remise de la programmation à l'agent de ses jours travaillés et de son horaire de travail sur la journée.

Les dispositions dérogatoires de l'article 6 3 bis fixent les règles en cas de situations perturbées, accidentelles ou d'attributions tardive de sillons pour le fret.

En l'état de ses constatations il y a lieu de débouter le syndicat sud rail de ses demandes.

### **Sur les demandes accessoires**

### **Sur l'exécution provisoire**

Aux termes de l'article du code de procédure civile en sa version issue du décret n°2019-1333 du 11 décembre 2019 les décisions de premières instances sont de droit exécutoires à titre provisoire à moins que la loi ou la décision rendue n'en dispose autrement.

### **Sur les dépens**

Aux termes de l'article 696 du code de procédure civile, la partie perdante est condamnée aux dépens, à moins que le juge, par décision motivée n'en mette la totalité ou une fraction à la charge d'une autre partie.

En l'espèce LE SYNDICAT DES TRAVAILLEURS DU RAIL ,SOLIDAIRES, UNITAIRES ET DEMOCRATIQUES DE LA REGION DE LYON (SUD RAIL) sera condamné aux entiers dépens de l'instance.

### **Sur l'article 700 du code de procédure civile**

Aux termes de l'article 700 du code de procédure civile, le juge condamne la partie tenue aux dépens ou qui perd son procès à payer à l'autre partie la somme qu'il détermine, au titre des frais exposés et non compris dans les dépens. Dans tous les cas, le juge tient compte de l'équité ou de la situation économique de la partie condamnée. Il peut même d'office, pour des raisons tirées des mêmes considérations dire n'y avoir lieu à ces condamnations.

En l'espèce, l'équité commande au regard des circonstances de l'espèce, de dire n'y avoir lieu à l'application des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile.

Il y a lieu de débouter les parties du surplus de leurs demandes.

**PAR CES MOTIFS**

*Le tribunal statuant publiquement par jugement contradictoire et en premier ressort,*

**DÉBOUTE** le SYNDICAT DES TRAVAILLEURS DU RAIL ,SOLIDAIRES, UNITAIRES ET DEMOCRATIQUES DE LA REGION DE LYON (SUD RAIL)de toutes ses demandes ;

**DÉBOUTE** les parties de leurs demandes au titre de l'article 700 du code de procédure civile ;

**LE CONDAMNE** aux entiers dépens de l'instance ;

**DÉBOUTE** les parties de leurs demandes plus amples et contraires ;

**ASSORTIT** le présent jugement de l'exécution provisoire ;

En foi de quoi, le présent jugement est signé par Christiane MICAL, Présidente de la chambre et Alexia CORREIA, Greffière.

La Greffière

La Présidente