

CONSEIL DE PRUD'HOMMES
DE POITIERS
15, rue Guillaume VII le Troubadour
86000 POITIERS

Tél : 05.49.41.18.85
Fax : 05.49.41.31.43

EXTRAIT DES MINUTES DU SECRETARIAT - GREFFIER
DU CONSEIL DE PRUD'HOMMES DE POITIERS
REPUBLIQUE FRANCAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

JUGEMENT DE DEPARTAGE
PRONONCE LE 08 Décembre 2014

Audience de plaidoirie le 13 Octobre 2014

RG N° F 12/00137

NAC : 80C

MINUTE N° 141438

Nature : 80C

SECTION Commerce (Départage
section)

JUGEMENT

Contradictoire
premier ressort

Notification le :

8 décembre 2014

Date de la réception

par le demandeur :

par le défendeur :

Expédition revêtue de
la formule exécutoire
délivrée

le : 8.12.2014

à : Mme Courtois.

DEPARTAGE DU 08 Décembre 2014
R.G. F 12/00137, section Commerce
(Départage section)

DEMANDERESSE :

Madame Stéphanie BRIDONNEAU
250 route de Nouaillé
86550 MIGNALOUX BEAUVOIR
Assistée de Madame Yvette COURTOIS (Délégué syndical ouvrier)

DEFENDERESSE :

S.N.C.F
Service gestionnaire ECT Bordeaux
1 rue Charles Domercq
33800 BORDEAUX
Représentée par Madame CANIVENQ (RH)
Assistée de Me Christine BURGERES (Avocat au barreau de
POITIERS) substituant Me Didier COURET (Avocat au barreau de
POITIERS)

- Composition du bureau de Départage section lors des débats et du
délibéré

Monsieur Stéphane WINTER, Président Juge départiteur
Monsieur Cyril CHARRIER, Assesseur Conseiller (S)
Monsieur Michel VAUTIER, Assesseur Conseiller (S)
Monsieur David JAMET, Assesseur Conseiller (E)
Monsieur Daniel VERGNES, Assesseur Conseiller (E)

Assistés lors des débats de Madame Marthine BERTRAND, Greffier
lors des débats,

PROCEDURE :

Mme Stéphanie BRIDONNEAU a saisi le Conseil le 15 Mars 2012.

Les parties ont été convoquées pour le bureau de conciliation du 29
Mai 2012 devant lequel elles ont comparu.

L'affaire a été renvoyée au bureau de jugement du 27 Novembre 2012
pour lequel les parties ont été convoquées en application des
dispositions des articles R 1454-17 et R.1454-19 du Code du Travail.
A la demande des parties, l'affaire a été renvoyée à l'audience du 16
Avril 2012, puis du 1^{er} octobre 2012 et enfin du 11 Février 2014.

A cette dernière audience, le conseil a entendu les explications des
parties et mis l'affaire en délibéré jusqu'au 15 Avril 2014.

A cette date, le conseil s'est déclaré en partage de voix.

Les parties ont été convoquées par lettre recommandée avec avis de réception et lettre simple en date du 30 Mai 2014 pour l'audience de départage du 13 Octobre 2014.

A cette audience, les parties ont comparu comme indiqué en première page.

Après avoir entendu les parties en leurs explications l'affaire a été mise en délibéré.

Les parties ont été avisées que le jugement serait prononcé le 01 Décembre 2014. Le délibéré a été prorogé au 8 Décembre 2014.

EXPOSE DU LITIGE :

Madame BRIDONNEAU a été embauchée par la SNCF le 3 novembre 1997 en tant qu'agent du service des trains (ASCT), c'est-à-dire contrôleur, à l'Etablissement Commercial Trains (ECT) de Bordeaux.

Par avenant du 1^{er} mai 2008, la SNCF a accepté un contrat à durée, que la salariée a voulu indéterminée, dit "weekeniste", c'est-à-dire à temps partiel et exécutable principalement les samedi et dimanche.

Contestant les conditions d'exécution de son contrat et faisant valoir des impayés de salaire, indemnités et primes, Madame BRIDONNEAU a saisi le Conseil des Prud'Hommes de POITIERS.

A l'audience de départage du 13 octobre 2014, Madame BRIDONNEAU, assistée de son conseil, a sollicité la condamnation de la SNCF au paiement des sommes suivantes :

- 120 euros brut au titre d'un impayé de salaire pour les 30 et 31 août 2009,
- 107 euros brut au titre d'une demi-journée de grève indûment retenue en octobre 2010,
- 200 euros brut au titre de la perte de salaire pour 4 jours en novembre 2010,
- 60 euros brut au titre d'un impayé de salaire pour le 30 janvier 2012,
- 20 euros brut au titre de la prime de modification du 4 février 2012,
- 1.920 euros d'indemnités au titre du retard de notification,
- 242,70 euros brut au titre de congés payés y afférents,
- 5.700 euros en réparation du préjudice résultant d'un refus de demandes de mutation,
- 5.000 euros en réparation du préjudice résultant du changement sans raisons d'affectation,
- 8.594, 20 euros en réparation du préjudice moral,
- 600 euros en application de l'article 700 du Code de procédure civile, outre les dépens et les éventuels frais d'exécution du jugement.

A l'appui, elle a exposé au préalable que :

- elle a rencontré d'importantes difficultés avec sa hiérarchie, s'étant plainte de pratiques constitutives selon elle de harcèlement, discriminatoires et sexistes avant que la personne à l'origine de ces problèmes soit mutée,
- ses qualités professionnelles ont toujours été reconnues,
- les problèmes quotidiens d'irrespects des obligations de l'employeur ont perduré, la SNCF ne supportant pas les contrats "weekenistes" dont elle était titulaire, et plus largement les contrats à temps partiels, qui heurtaient les exigences grandissantes de flexibilité imposées par la direction aux agents sur tous les jours de la semaine,
- la SNCF cherchait ainsi à faire des EA (brigades de 2 contrôleurs), dont elle faisait partie, une variable d'ajustement pour palier les manques d'effectifs,
- contrairement aux affirmations de son employeur, qui a soutenu qu'elle aurait forcé la SNCF à accepter les conditions de son contrat de travail, il existait au moins un autre contrat "weekeniste" à durée indéterminée en résidence à Poitiers,
- la SNCF avait commencé à nier les modalités de son contrat, avant d'être contrainte de les reconnaître et de multiplier à son égard diverses pressions et demande d'inspections,
- l'exemplaire de son contrat produit aux débats par la SNCF omettait la page 3 correspondant à l'annexe sur la répartition de la durée du temps de travail, avec répartition des journées chômées et précision des repos,
- le contrat prévoyait ainsi qu'elle ne pouvait être contrainte à travailler n'importe quel autre jour de la semaine, les mardis, mercredis et jeudis étant spécialement exclus, tandis que le terme "weekeniste" était parfaitement explicite sur ce point,



- le contrat précisait ainsi que les 75 % de son temps total de travail (80 %) ne pouvait être exécutés qu'entre le vendredi midi et le lundi 6h, les autres 25% servant à compléter le temps de travail en suivant cette fin à 6h du matin pour arriver « aux 80% prévus au contrat »,

- ainsi, lorsqu'elle travaillait les week-ends, elle commençait fréquemment vers 12H-12H30 le vendredi et terminait le lundi en majorité autour de 14H-14H30, sur le volume effectué entre 12H et 6H, ce qui établissait un dépassement des 25%,

Elle a précisé qu'en réaction aux manquements volontaires de la SNCF à ses obligations dans le but de lui nuire, elle a été contrainte de faire intervenir l'Inspection du travail en 2009 pour s'opposer à une affectation temporaire à CENON après un arrêt de travail résultant d'une opération au genou, son employeur ayant tenté illégitimement de la considérer comme en situation d'incapacité temporaire pour lui interdire de travailler dans les trains, au mépris de l'article L1226-2 du code du travail, alors qu'elle était médicalement apte, sous prétexte d'une difficulté prétendue à descendre sur le quai, le poste de remplacement imposant, de manière contradictoire, une station debout pendant toute la journée outre une exécution en semaine.

Elle a ajouté que l'Inspection du travail avait en 2012 contraint sa direction à lui payer des majorations non régularisées depuis octobre et novembre 2011.

Elle a également fait valoir que la direction a pu la contraindre à démarrer une mission à partir de BORDEAUX, l'obligeant à s'y rendre pour commencer son travail, alors que l'usage voulait que l'on donne la préférence aux agents de POITIERS pour commencer une mission à partir de POITIERS, un agent de BORDEAUX ayant ainsi été contraint à commencer sa mission à POITIERS.

S'agissant des rappels de salaire, elle a mis en avant, au titre des journées des 30 et 31 août 2009, le fait d'avoir reçu deux "1^{ères} commandes" contradictoires, les 22 et 28 août précédents, au lieu d'une 1^{ère} suivie d'une seconde dite "modification de commande", d'avoir alerté par fax et téléphone sa direction de l'erreur et du fait qu'elle exécuterait la première "1^{ère} commande", ce qui n'a pas empêché la direction de la considérer, au regard de la seconde "1^{ère} commande", comme absente de son travail. Elle a ajouté avoir pensé que le souci semblait réglé d'autant que le service avait pris la peine de lui réserver une chambre à Paris conformément à la commande initiale et non à Bordeaux suivant la 2^{ème} "1^{ère} Commande", précisant que la 2^{ème} "1^{ère} commande" concernait une mission sur un ID TGV pour lequel les agents de Poitiers n'étaient pas formés et n'avaient pas le matériel adéquat, qu'elle ne pouvait pas définir de son propre chef la tournée qu'elle préférerait, que la SNCF, qui avait déjà été condamnée pour ce type de retenue sur salaire. Elle a conclu que la tentative de récupération par la SNCF de la commande dans son casier n'était nullement pour éviter un doublon ou une erreur comme affirmé par son adversaire et a revêtu un caractère illégitime s'agissant d'un casier fermé à clés.

Elle a précisé s'agissant des modifications de commandes que :

- la réglementation et les règles d'usage concernant les modifications de commandes, soit l'article 15 du RHO677, imposaient que l'agent ait son bon de commande avant le commencement de son repos, qu'un bon intitulé "1^{ère} commande" était établi, que l'article 6 du RH0077 précisait qu'une indemnité de modification de commande devait être versée pour une quelconque modification du tracé de la commande initiale, au plus tard lors de la prise de service et du fait de circonstances accidentelles et imprévisibles,

- par décision du président de la CNM représentant le ministère du Transport en date du 18 novembre 2009, cet article 6 est déclaré se suffire à lui-même et que les notes d'applications de la SNCF n'avaient plus lieu d'être,

- une circulaire d'avril 2003 a défini le caractère d'imprévisibilité, le fixant à 48H après connaissance de la circonstance accidentelle ; de ce fait et dès lors que l'agent avait sa commande, celle-ci devenait ferme et ne pouvait être modifiée que pour circonstances accidentelles et imprévisibles, l'heure de prise de service sur son lieu de travail devenant ferme et seul le contenu de la dite journée pouvait être modifié pour cesdites raisons citées.

A propos des autres retenues contestées, elle a fait valoir :

- la comptabilisation à tort d'une demi-journée de grève en octobre 2010, soutenant avoir bien travaillé à ce moment-là conformément aux commandes produites, la copie d'écran versée aux débats par la SNCF ne pouvant constituer une preuve,

- pour la journée du 30 janvier 2012, le fait qu'elle a reçu une 1^{ère} commande conforme aux horaires de son contrat de travail suivie d'une seconde non conforme, puisque dépassant la plage du



vendredi 12 h au lundi 6 h, qu'elle a été contrainte de se rendre au travail le lundi à 10 h pour expliquer le problème et éviter une sanction pour refus de commande, avec au surplus un coût de baby-sitter, cette journée de travail "contraint" ne lui ayant pas été rémunérée,

- pour la modification de commande du 4 février 2012, la direction de la SNCF a omis de lui verser la prime due au titre de cette modification,

- pour les 4 jours du mois de novembre 2010, la direction lui a refusé son intégration après son arrêt de travail, en dépit d'une aptitude déclarée par la médecine du travail, ce qui a contraint l'inspection du travail à intervenir ; elle a ainsi perdu le bénéfice de ses primes.

S'agissant de ses demandes de mutations, elle a précisé avoir postulé le 5 juin 2010 sur un poste à BORDEAUX et en juillet 2010 sur un poste en région parisienne, et qu'en dépit de son bon classement, son ancienneté, aucune suite n'a été donnée, au motif qu'elle n'aurait pas trouvé un binôme pour une permutation, ce qui était faux ayant proposé une permutation avec une collègue d'Île-de-France, laquelle a obtenu sa mutation sur POITIERS. Ces refus injustifiés lui avaient fait perdre la prime exceptionnelle de 12.000 euros à la mutation et la prime de 350 euros par mois pendant 3 ans, outre les primes supplémentaires attachées aux services effectués dans les nombreux TGV de la région parisienne, sans compter les primes pour le surcoût des frais de logement, soit au moins 300 euros par mois. La demande indemnitaire correspondait à 19 mois à 300 euros. Elle a contesté que ses demandes de mutation aient eu un caractère de convenance personnelle, celles-ci ayant pu lui permettre de fuir ce qu'elle subissait. Elle a précisé que des agents beaucoup plus jeunes et moins expérimentés qu'elle ont été retenus pour composer l'équipe EA de BORDEAUX, alors qu'elle présentait les critères requis, la volonté de l'employeur de l'écarter de toute possibilité d'évolution étant ainsi démontrée.

S'agissant de son changement d'affectation, Madame BRIDONNEAU a expliqué n'avoir pas retrouvé son poste de travail en EA à son retour de maladie en novembre 2010, perdant ainsi de nombreuses primes liées à la forte activité en TGV au profit d'une affectation en service de réserve, c'est-à-dire sans planning fixe, impossibilité de connaître l'activité décidée du jour au lendemain, et surtout sans prime, soit une perte d'environ environ 250 euros par mois, soit depuis fin 2010 5000 euros. Elle a ainsi fiscalement déclaré en 2009 un revenu de 23.995 euros et en 2011 seulement 20.212 euros. Elle a dénoncé également en ce sens le fait que la SNCF ait créé 4 nouveaux postes supplémentaires en EA.

Elle a ajouté que :

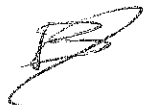
- la SNCF a déjà été condamnée pour cette pratique, obligeant une réintégration,
- par ailleurs, il existait toujours sur Paris-Montparnasse une équipe d'EA de collègues féminines et weekeniste,
- le transfert de l'EA de Poitiers sur Saintes a été suivie d'une dissolution de l'équipe.

Elle a précisé que :

- le fait qu'elle préférait travailler sur un TGV plus que sur un TER, était conforme au déroulement classique de carrière, son grade, son ancienneté métier et ses résultats le justifiant,
- sa perte de revenus était liée au roulement EA et à la discrimination sexiste imputable à la SNCF.

Concernant sa notation, elle a soutenu qu'un salarié changeait de niveau environ tous les 3 ans, un listing étant établi et les 20 premières personnes de ce listing retenues, qu'elle aurait ainsi dû changer de niveau depuis 2 ans, mais à chaque fois, bien qu'étant dans les 19 personnes retenues dans le listing, elle n'a pas été notée. Elle a ainsi adressé en vain à sa hiérarchie le 19 mars 2009 une réclamation n'ayant pas été proposée pour passer de C1 à C2, et une nouvelle réclamation le 2 mai 2011 n'ayant pas été inscrite sur le listing des propositions de notation, relevant qu'elle était proposée par sa hiérarchie directe pour cette promotion, percevait régulièrement la prime au mérite, ce qui signifiait que ses états de service étaient bons. Elle a adressé une 3^{ème} réclamation le 14 mars 2002, n'ayant toujours pas été retenue pour un changement de C1 en C2, alors qu'elle était en bonne position, avant de devoir faire intervenir l'Inspection du Travail qui exigera de sa direction des explications, lui permettant d'être repêchée, la date prévisionnelle de cette promotion étant fixée au 1 janvier 2013, soit un retard final de 2 ans, soit un rappel 80 euros par mois.

Elle a ajouté que la SNCF refusait de lui transmettre les commandes avant son départ en repos, ce qui l'obligeait à revenir régulièrement sur ses repos pour récupérer les commandes en support écrit et éviter tout malentendu ; la SNCF a déjà été condamnée pour cela, un jugement rappelant que le portable professionnel n'était pas un outil de commande en dépit d'un référentiel édité



Elle a évoqué par ailleurs :

- les très nombreuses régularisations dans ses bulletins de salaires de sommes qui n'avaient pas été versées en temps et en heure,
- un accident de travail du 24 février 2012, validé suite au stress professionnel subi, à l'issue duquel la SNCF a tenté illégitimement de la déclarer arbitrairement en inaptitude temporaire, alors qu'elle était apte à travailler dans les trains, cela, sous prétexte d'une opération de la jambe et de difficultés prétendues à descendre sur le quai,
- le non respect de l'article L1226-2 du code du travail au titre de la proposition de mission de remplacement comportant une station debout pendant toute la journée, ce poste nécessitant en outre une exécution en semaine, alors qu'elle ne travaillait qu'en week-end, ce à quoi l'inspection du travail s'était finalement opposée.

Reprochant en définitive un cumul de désagréments volontaires de la part de la SNCF et une volonté de lui nuire, Mme BRIDONNEAU a évalué son préjudice moral subi à l'équivalent de 4 mois de salaires bruts basés sur les 2 derniers mois.

Sur interpellation du Conseil des Prud'Hommes, la représentante de Madame BRIDONNEAU a confirmé à l'audience que sa demande ne visait pas à faire reconnaître une situation globale de harcèlement moral ou de discrimination, mais à faire reconnaître une série d'inexécutions des obligations contractuelles de la SNCF.

Pour sa part, la SNCF a conclu au rejet des prétentions de Madame BRIDONNEAU et à sa condamnation au paiement d'une somme de 1.500 euros en application de l'article 700 du Code de Procédure Civile, dénonçant un acharnement procédural abusif de sa part, outre sa condamnation aux dépens.

A l'appui, elle a exposé que :

- les faits de harcèlement dénoncés en 2009 par Madame BRIDONNEAU ont fait l'objet d'une enquête interne qui ne les avait pas confirmés, seule une difficulté de la salariée à vivre certaines contraintes professionnelles ayant été révélée, les faits ayant par ailleurs fait l'objet d'un classement sans suite par le procureur de la République ; la SNCF a contesté que la mutation du responsable dénoncé par Madame BRIDONNEAU ait été justifiée par cette dénonciation,
- la salariée a multiplié depuis lors diverses démarches administratives et judiciaires hostiles, notamment la présente saisine du Conseil des Prud'Hommes, au titre de prétendues mauvaises exécutions contractuelles et autres tracasseries qui révéleraient une intention malveillante de la part de la direction, ce qu'elle contestait.

Concernant les questions relatives à l'affectation de Madame BRIDONNEAU, la SNCF a soutenu que :

- l'équipe d'assistance (EA), chargée de lutter contre la fraude, à laquelle a participé Madame BRIDONNEAU a été dissoute en 2010 compte tenu de l'absence de nécessité fonctionnelle de la maintenir, les ASCT, dont était la salariée ayant ainsi été réaffectés selon les besoins et ont intégré majoritairement la réserve, destinée à permettre le remplacement de leurs collègues affectés à un roulement selon les besoins (absence du titulaire pour congés, maladie...) ; ce service de réserve impliquait que les agents ne connaissent la composition exacte de leurs journées qu'à quelques jours voir quelques heures seulement avant son commencement et au moins 2 mois en avance leurs jours de travail et de repos ; au traitement de base des ASCT s'ajoutaient des éléments variables de solde liés à leur utilisation concrète ;
- la dissolution de l'équipe d'EA était une mesure collective et non individuelle,
- les 4 postes d'EA que Madame BRIDONNEAU invoquait étaient situés à BORDEAUX et non à SAINTES,
- d'autres résidences ont également mis en place des équipes assistance (Saintes et La Rochelle pour la Région Poitou-Charentes) mais, un ASCT de POITIERS ne pouvait pas les intégrer sauf dans le cadre d'une mutation,
- une petite EA chargée du contrôle de TER a été créée en 2012, à laquelle Madame BRIDONNEAU ne s'est pas intéressée,
- l'évolution de la configuration de la résidence de POITIERS (plus de TER, moins de TGV) expliquait en partie la baisse des éléments variables du salaire de Madame BRIDONNEAU, entre 2009



SW

et 2011, la raison principale de la perte de revenus résidant dans ses nombreuses absences pour maladie ou congé maternité en 2011.

Concernant les refus opposés aux deux demandes de mutation, la SNCF a expliqué que :

- ils étaient justifiés par l'absence de poste de disponible, d'adaptation de son profil à l'offre d'emploi, par la préférence par rapport d'autres postulants, la nécessité que le départ du postulant n'entraîne pas un sous-effectif ou que le service d'origine ne rencontre pas de problème de recrutement ;

- Madame BRIDONNEAU n'a pas présenté de demande de mutation précise sur les résidences de BORDEAUX et de PARIS, qui avaient des besoins périodiques en terme de postes d'ASCT, s'étant contentée d'exprimer un simple désir de rejoindre l'une de ces résidences, à laquelle que la demande ne pouvait être satisfaite sur le moment mais qu'elle devait être renouvelée soit périodiquement soit à la faveur de la connaissance d'une offre précise, ce qu'elle n'avait jamais fait,

- Madame BRIDONNEAU avait refusé en octobre 2012 une proposition de rejoindre l'ECT de Paris Montparnasse au prétexte qu'elle aurait été affectée à un roulement TER et non TGV,

- la résidence de POITIERS rencontrait des difficultés pour attirer des contrôleurs, la salariée ayant été informée que ses chances de mutation seraient supérieures dans le cadre d'une permutation de poste,

- subsidiairement, la demande indemnitaire était disproportionnée, l'affirmation selon laquelle une mutation à BORDEAUX ou PARIS aurait entraîné une augmentation de salaire, compte tenu du nombre plus important de missions en TGV étant fausse, compte tenu du nombre importants d'ASCT dans ces régions, qui souhaitaient également travailler davantage en TGV, et du nombre également très importants de TER et trains de banlieue ; les éléments variables de son salaire auraient ainsi probablement diminué, outre que la prime exceptionnelle versée à l'occasion des affectations sur ces résidences était destinée à compenser le surcoût important des loyers et de la vie courante ; étaient expressément exclues du bénéfice de ce dispositif financier les demandes de mutation pour convenance personnelle, ce que révélait l'expression de son désir de changer de résidence.

Concernant le déroulement de carrière de Madame BRIDONNEAU, la SNCF a soutenu que :

- l'évolution de carrière des agents du cadre permanent était strictement encadrée et, à l'exception de l'avancement en échelons, qui était automatique et dépendait exclusivement de l'ancienneté des agents, l'avancement en qualification, niveau et position de rémunération dépendait principalement de la qualité de service de l'intéressé,

- Madame BRIDONNEAU, recrutée le 3 novembre 1997 à la position de rémunération 5 avait bénéficié d'un déroulement de carrière constant et parfaitement conforme aux règles statutaires (niveau de la qualification B en juin 2000, premier niveau de la qualification C en novembre 2002 en position de rémunération 9, passage en avril 2007 à la position de rémunération 10 puis en avril 2010 à la position de rémunération 11, le deuxième niveau de la qualification C au 1er janvier 2013),

- le délai moyen pour accéder au second niveau d'une qualification était très largement supérieur à 3 ans et la salariée se situait dans la moyenne de ses collègues, tableau comparatif à l'appui,

- une notation sur le second niveau de la qualification C dès 2010 aurait supposé une qualité de service exceptionnelle.

Concernant les conditions de travail de Madame BRIDONNEAU, la SNCF a exposé les éléments suivants :

- le 3 juin 2009, Madame BRIDONNEAU a été déclarée par le médecin du travail inapte à la descente des rames en pleine voie et à la marche sur ballast pendant un mois, alors que les ASCT étaient potentiellement amenés à descendre sur les voies suite à divers événements par nature imprévisibles, obligeant en définitive à l'affecter le temps de l'inaptitude à un poste de sédentaire, sur lequel il était certain qu'elle n'aurait pas été amenée à devoir marcher sur les voies ferrées, en l'espèce assurer un renfort en gare de Cenon, ce qui était conforme à l'avis médical d'inaptitude, conforme aux pratiques habituelles et sans pénalisation de la salariée, le temps de parcours POITIERS-CENON étant inclus dans sa journée de service et donc rémunéré. Le refus de la salariée a imposé un nouvel examen par le médecin du travail qui a émis que la salariée pouvait "rouler en double", l'Inspection du travail ayant été saisie inutilement par Madame BRIDONNEAU. Elle ajoute qu'il lui appartenait de ne pas exposer la salariée à un risque pour lequel le médecin du travail venait de la déclarer inapte.



Concernant les modifications de journées de service et le planning, la SNCF a répliqué que :

- l'emploi du temps précis des agents de réserve était défini au dernier moment, selon les besoins qui étaient identifiés,

- il était extrêmement habituel que les agents de réserve reçoivent pour une journée de service une commande puis une seconde si d'autres besoins étaient identifiés, ce qui s'était produit pour les journées des 30 et 31 août 2009, l'agent se devant de toujours réaliser la seconde commande reçue, si deux commandes successives étaient adressées, et en cas de doute, d'appeler le service de commande du personnel,

- Madame BRIDONNEAU ne pouvait légitimement se servir du prétexte que les deux commandes étaient intitulées « 1^{ère} commande », pour choisir de réaliser la première au lieu de la seconde ; elle aurait ainsi dû appeler le service compétent au lieu de faxer sa commande sans commentaire, aucune règle n'imposant par ailleurs d'intituler la seconde commande "modification de commande",

- Madame BRIDONNEAU, pour éviter d'envenimer la situation, n'a été sanctionnée que pour la seule la journée du 30 août au titre d'une absence irrégulière, au lieu des deux jours,

- la retenue concernant la journée du 30 janvier 2012 était justifiée par l'application de son contrat de "weekeniste, celui-ci prévoyant que << 75 % de son temps de travail doit être compris entre le vendredi 12h et le lundi 06h >>, ce qui signifiait qu'il était possible de la faire travailler en dehors de ces plages horaires dès lors que, en moyenne, cette utilisation ne dépassait pas 25 % de son utilisation totale, sur n'importe quel autre jour de la semaine, son refus de travailler au delà de 14h30, ce que Madame BRIDONNEAU présentait comme un effort, n'étant donc pas recevable,

- ayant trouvé un ACST pour le départ du train, Madame BRIDONNEAU n'a donc pas travaillé après 12h, sa commande a été modifiée dans ce sens, soit une troisième commande lui prévoyant une journée de service de 10h12 à 12h à résidence, c'est-à-dire sans assurer l'accompagnement de trains, le manque à gagner prétendu de 60 euros sur cette journée de service, devant correspondre à défaut de précision à une indemnité de déplacement « complète », c'est-à-dire intégrant une nuit d'hôtel avec repas n'étant ainsi pas dû dès lors qu'elle n'avait accompagné aucun train, eu aucun déplacement,

- concernant la journée du 4 février 2012, la SNCF a évoqué une légère modification de la 1^{ère} commande, une erreur de non versement de l'indemnité de 10,79 euros et s'est engagée à la régulariser,

- s'agissant des journées de grève, la demande de rappel n'était pas justifiée, la salariée se contenant de contester la retenue.

MOTIFS DE LA DECISION :

Sur la demande au titre de l'impayé de salaire pour les 30 et 31 août 2009 :

Il ressort des débats que Madame BRIDONNEAU a reçu les 22 et 28 août 2009 deux commandes contradictoires pour les journées du 30 et 31 août suivants.

La SNCF soutient que, dans ce cas, la règle impose que l'agent réalise la seconde commande et, en cas de doute, contacte par téléphone de service des commandes.

Cette règle n'apparaît pas à la lecture des instructions (partielles ?) produites aux débats.

Par ailleurs, Madame BRIDONNEAU justifie, accusé de réception à l'appui, avoir faxé la seconde commande au service de commande.

Dans ces conditions, et faute pour la SNCF de démontrer la règle selon laquelle la commande à réaliser est la dernière reçue et qu'en cas de doute il appartenait à l'agent de téléphoner au service de commandes, il conviendra de faire droit à la demande d'indemnisation de 120 euros brut présentée par Madame BRIDONNEAU pour défaut de service sur la base de la seconde commande.

Sur la demande au titre de l'impayé pour une demi-journée de grève en octobre 2010:

A l'appui de la demande contestée par la SNCF, Madame BRIDONNEAU produit une commande pour le 30 octobre 2010 (n° 736).



La SNCF se contente de soutenir que la salariée s'est déclarée ce jour en grève ou qu'elle était bien absente durant 2 jours, les 17 et 30 octobre 2014, sans apporter d'élément contredisant le fait que l'exécution d'une commande n° 736 le 30 octobre 2010 est incompatible avec un état de grève. Et le salarié justifiant d'une commande, il appartient à l'employeur de démontrer que celle-ci n'a pas été exécutée.

La demande sera donc accordée à hauteur de 107 euros brut.

Sur la demande au titre de la perte de salaire pour 4 jours en novembre 2010 :

Madame BRIDONNEAU produit aux débats la fiche du médecin du travail datée du 17 novembre 2010 proposant un aménagement du poste de travail de la salariée par la mention suivante : *"ne doit pas travailler sur TER et train corail pendant 2 mois ; éviter le plus possible les "journées simples"*.

Elle soutient que son employeur a refusé de la faire travailler pendant 4 jours, avant que l'Inspection du travail ne lui impose de la réintégrer, ayant ainsi perdu le bénéfice de primes.

A l'appui, elle verse aux débats le bulletin de paie correspondant au mois de novembre 2010, cela sans commentaire, l'analyse de ce document ne faisant pas ressortir la preuve du refus de travail reproché.

Aucune des autres pièces produites de manière éparse aux débats par Madame BRIDONNEAU n'établissant la réalité de l'opposition de l'employeur à la reprise du travail à l'issue de l'arrêt de travail de novembre 2010, la demande sera rejetée.

Sur la demande au titre de l'impayé de salaire pour le 30 janvier 2012 :

Madame BRIDONNEAU réclame une indemnité de 60 euros au motif qu'elle a reçu une troisième commande pour ladite journée et rectifiant les deux précédentes, le matin même de la journée, avec un début de service à un horaire antérieur à la réception de la commande, ce qui ouvrirait droit au paiement de la journée complète.

La SNCF explique que cette troisième commande a fait suite au refus de Madame BRIDONNEAU d'effectuer les commandes initiale et rectificative reçues précédemment au-delà de l'heure de 12 heures ce jour-là, l'employeur contestant que le contrat de travail de la salariée l'interdirait, ce qui a imposé une rectification de dernière minute, l'employeur contestant en outre le droit de la salariée à réclamer une indemnité dite "complète", c'est-à-dire correspondant à une nuit de travail intégrée avec repas.

Madame BRIDONNEAU verse aux débats une grille portant des mentions manuscrites à laquelle renvoie le contrat du 1^{er} mai 2008 qui fixerait contractuellement la répartition de ses jours de travail mais que le Conseil des prud'hommes est dans l'incapacité de totalement comprendre sans un minimum d'explications non fournies par la salariée et son conseil. En tout état de cause, le Conseil ne peut déduire du contrat et de cette grille que le travail de la salariée doit s'arrêter impérativement le lundi à 12 heures (aucun horaire n'est mentionné dans cette grille), étant observé qu'il n'est pas contesté qu'elle doit effectuer 75 % de son temps de travail (sur la base de 80 % de temps partiel) entre le vendredi 6 heures et le lundi 12 heures, qu'il demeure donc un solde hebdomadaire de 25 % du temps partiel, et que si l'on suit la salariée qui soutient que ces 25 % du temps partiel ne pourraient être réalisés les mardi, mercredi ou jeudi, il ne resterait dans la semaine pour effectuer ce solde éventuel que les lundis après 12 heures ou le vendredi avant 6 heures.

Il s'ensuit que la troisième commande reçue par Madame BRIDONNEAU le matin même du 30 janvier 2012 doit être jugée comme ayant été justifiée par son refus d'effectuer les commandes précédentes au-delà de 12 heures et comme n'ouvrant pas droit à une compensation réglementaire, la réorganisation du service ayant été imposée par l'attitude de la salariée que le Conseil ne peut valider.

La demande sera donc rejetée.



Sur la demande au titre de la prime de modification du 4 février 2012 :

La SNCF ayant reconnu son erreur, la demande sera acceptée, en deniers ou quittances, l'employeur ayant proposé de la régulariser.

Sur la demande d'indemnités au titre du retard de notation :

Il ressort des débats que Madame BRIDONNEAU a été recrutée le 3 novembre 1997 à la position de rémunération 5, qu'elle a atteint le niveau de la qualification B en juin 2000, le premier niveau de la qualification C en novembre 2002 en position de rémunération 9, est passée en avril 2007 à la position de rémunération 10 puis en avril 2010 à la position de rémunération 11, le deuxième niveau de la qualification C étant effectif depuis le 1^{er} janvier 2013.

Les pièces versées aux débats par la SNCF révèlent que sur les 71 ASCT recrutés entre janvier 1997 et décembre 1998, 41 dont Madame BRIDONNEAU n'avaient pas atteint le niveau 2 de la qualification C à la date d'octobre 2012.

Elle a obtenu cette promotion depuis le 1^{er} janvier 2013.

Par ailleurs, si Madame BRIDONNEAU produit aux débats une demande d'explications datée du 27 mars 2012 émanant de l'Inspection du travail auprès de la SNCF sur le déroulement de carrière de la salariée, aucune mise en garde consécutive de l'employeur par l'administration n'est produite sur ce sujet.

Dans ces conditions, Madame BRIDONNEAU ne justifie pas d'un déroulement anormal ou discriminatoire de carrière.

Sa demande sera rejetée, ainsi que la demande de congés payés à hauteur de 242,70 euros apparaissant attachée à cette demande indemnitaire du chef de l'évolution de carrière.

Sur la demande en réparation du préjudice résultant d'un refus de demandes de mutations:

Madame BRIDONNEAU produit aux débats de ce chef un article d'information interne à la SNCF concernant les nouvelles mesures de l'entreprise pour favoriser la mobilité vers l'Île-de-France, portant des mentions manuscrites correspondant notamment à des numéros de télécopieur.

Ce document ne saurait correspondre à une demande de mutation adressée de manière non équivoque à la direction.

L'absence de réponse à ce que la salariée présente comme une demande de mutation en région parisienne adressée par télécopie en juillet 2010 ne saurait donc être jugée fautive de la part de la SNCF.

Madame BRIDONNEAU produit aux débats la lettre du 5 juin 2010 par laquelle elle a sollicité de sa direction *"la possibilité d'accès en roulement Railteam, en résidence à Bordeaux"*, *"en vue d'évolution de carrière et également personnelle"*.

Aucune pièce ne vient démontrer qu'un poste était disponible sur la résidence de Bordeaux à cette date et s'il apparaît que la direction aurait pu prendre la peine d'en informer la salariée en réponse à sa proposition de projet de mutation, aucun préjudice n'est justifié.

Madame BRIDONNEAU produit par ailleurs une lettre interne d'un service de la SNCF datée du 20 septembre 2010 et portant proposition de mouvements sur la résidence de BORDEAUX : 3 places en roulement, 7 places en réserve, 4 places en EA.

Cependant elle n'établit pas avoir répondu à ces propositions, tandis que le fait que la direction n'ait pas pris l'initiative de la solliciter directement pour lui proposer l'un des postes évoqués ne saurait être

qualifié de fautif, cette proposition de mouvements ayant été présentée plus de trois mois après la lettre du 5 juin 2010.

Les manquements reprochés à la SNCF n'étant pas démontrés, la demande sera rejetée.

Sur la demande en réparation du préjudice résultant du changement sans raisons d'affectation:

Il n'est pas contesté que l'EA de POITIERS a été supprimée au cours de l'automne 2010, cette suppression ayant touché plusieurs salariés, s'agissant d'un service.

Madame BRIDONNEAU n'apporte aucun élément objectif démontrant que cette suppression n'aurait eu qu'un caractère artificiel destiné à lui nuire ou qu'elle aurait été suivie peu de temps après d'une reconstitution dudit service - suppression qui n'aurait été décidée que pour permettre le changement de son ancienne équipe.

En l'absence de démonstration d'une faute de l'employeur dans l'exercice de sa liberté d'organisation des services, la demande indemnitaire sera rejetée.

Sur la demande en réparation du préjudice moral :

Il ressort de ce qui précède que les réclamations de Madame BRIDONNEAU n'ont été déclarées que très partiellement bien fondées.

Par ailleurs, le litige sur l'interprétation du contrat de Madame BRIDONNEAU, concernant ses heures et jours de travail, n'a pas pu être tranché en sa faveur, s'agissant des lundis après midi, faute de précisions et d'explications utiles sur les pièces produites.

S'agissant, des pièces et débats relatifs aux faits de harcèlement moral dénoncés par la salariée en 2009, au problème de l'affectation temporaire à la gare de CENON, ils ne sauraient établir de manquements de l'employeur à l'obligation de protection ou de sécurité de résultat compte tenu de la conclusion de ces situations dénoncées par Madame BRIDONNEAU. Ainsi, l'enquête interne organisée par la SNCF n'a pas confirmé la qualification de harcèlement dénoncé, tandis que le Parquet a classé la plainte de la salariée sans suite. S'agissant de l'affectation en gare de CENON, la situation s'est conclue sur un retrait de la proposition d'affectation au regard des préconisations du médecin du travail comme cela ressort du courrier de l'Inspection du travail daté du 2 juillet 2009.

Madame BRIDONNEAU justifie en revanche qu'une intervention de l'Inspection du travail a permis une régularisation, ce qui ressort d'un courrier de l'administration daté du 3 janvier 2012.

Cependant, le fait que la salariée justifie avoir obtenu, à l'issue de la présente procédure ou antérieurement, gain de cause au titre de certains points de litige parmi ceux qui l'ont régulièrement opposée à sa direction depuis 2008 est insuffisant pour établir que la SNCF a développé à son égard une attitude globale marquée par une volonté de nuisance et de discrimination, ces gains n'ayant été que minimes et ponctuels.

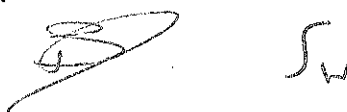
La demande en réparation d'un préjudice moral global sera donc rejetée.

*

La présente procédure n'ayant permis qu'une reconnaissance très partielle des demandes de Madame BRIDONNEAU, il n'apparaît pas inéquitable de ne pas faire application des dispositions de l'article 700 du Code de procédure civile.

Pour le même motif, chacune des parties supportera la charge des dépens qu'elle aura exposés.

La demande de condamnation aux frais éventuel d'exécution forcée sera jugée hypothétique et par-là rejetée.

Two handwritten signatures are present at the bottom of the page. The one on the left is a stylized signature, possibly 'B'. The one on the right is a signature that appears to be 'JW'.

PAR CES MOTIFS.

Le Conseil de Prud'hommes, section commerce statuant en formation de départage, par jugement public, mis à disposition au greffe, contradictoire et en premier ressort,

CONDAMNE la SNCF à payer à Madame Stéphanie BRIDONNEAU les sommes suivantes:

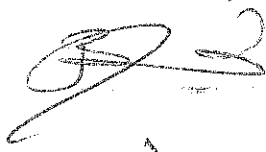
- 120 euros brut au titre d'un rappel de salaire correspondant à la journée du 30 août 2009,
- 107 euros brut au titre d'un rappel de salaire d'une demi-journée de travail du mois d'octobre 2010,
- 20 euros brut au titre d'un rappel de prime pour le 4 février 2012, condamnation prononcée en deniers ou quittances,

REJETTE les demandes plus amples,

DIT n'y avoir pas lieu à application de l'article 700 du Code de procédure civile,

DIT que chacune des parties supportera la charge des dépens qu'elle aura exposés.

Le Greffier,



Le Président,



Pour Copie
Certifiée Conforme

