

# TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE BORDEAUX

## ORDONNANCE DE RÉFÉRÉ

82F  
Minute n°12/

Rendue le **VINGT SIX MARS DEUX MIL DOUZE**,

Après débats du 05 Mars 2012,

RG n° **11/02235**

Par mise à disposition au greffe, les parties ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de Procédure Civile.

**3 copies**

par **Jean ROVINSKI**, Premier Vice-Président adjoint au Tribunal de Grande Instance de BORDEAUX, assisté de **Laure LARTIGUE**, greffier.

### DEMANDERESSE

**- La Société NATIONALE DES CHEMINS DE FER**  
dont le siège social est situé 34 rue du Commandant René Mouchotte  
75699 PARIS  
prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés audit siège

représentée par **Maître Daniel LASSERRE de la SELAS  
EXEME ACTION**, avocat au barreau de BORDEAUX

**GROSSE** délivrée  
le 26.03.2012  
à la SCP DIDIER BATS, THIERRY  
LACOSTE

### DEFENDERESSE

**- La CHSCT NORD-AQUITAINE DE L'UNITE DE DESSERTE  
MIDI**  
dont le siège social est situé 1 rue du Pas de la Côte  
33140 VILLENAVE D'ORDON  
prise en la personne de son représentant légal, son secrétaire domicilié  
audit siège

**COPIE** délivrée  
le 26.03.2012  
à Me LASSERRE

représentée par **la SCP DIDIER BATS, THIERRY  
LACOSTE**, avocats au barreau de BORDEAUX

La SNCF a assigné le 25 novembre 2011 le CHSCT NORD-AQUITAINE de l'unité de desserte Midi, expliquant qu'elle conteste, conformément à l'article L4614-3 du code du travail, sa décision du 26 octobre 2011 de désignation d'un expert.

Elle explique en synthèse :

- que le fret SNCF a été confronté à une concurrence importante du mode routier et par l'intervention depuis 2007 de nouveaux opérateurs ferroviaires sur le territoire français, au point - que sa viabilité est régulièrement mise en cause, ce qui l'oblige à concentrer son activité fret sur les marchés les plus porteurs en modifiant son offre;
- que la direction FRET ATLANTIQUE (DFA) a modifié son organisation constituée initialement outre des pôles d'appui de six unités d'exploitation (personnels chargés de la manoeuvre ou de la manutention nécessaire à la formation et à la circulation des trains Fret) et de deux unités Traction(personnel de conduite);
- que la DFA a ainsi regrouper ses unités d'exploitation au sein d'unités de dessertes plus importantes et ses unités Traction au sein d'unités Lignes, créant au 1<sup>er</sup> janvier 2011 l'unité de dessertes Cap Ouest (réunion des unités d'exploitation Bretagne et Pays de Loire) et au 1<sup>er</sup> juillet 2011 l'unité de dessertes Midi (unités exploitation Nord-Aquitaine et Limoges, Midi-Pyrénées), l'unité Lignes Midi (intégration de l'entité Convoi Sud-Ouest Atlantique dans l'unité Traction Sud-Ouest Atlantique) et l'unité Lignes Atlantique (intégration de l'entité Convoi COA à l'unité Traction COA);
- que cette nouvelle organisation a permis de réunir au sein de zones plus vastes des unités similaires poursuivant le même objectif;
- que les CHSCT concernés ont été associés à la mise en oeuvre de ces nouvelles structures qui fonctionnent à ce jour;
- que pour donner à chaque unité la maîtrise de tous ses moyens de production, la DFA a décidé d'intégrer les conducteurs de manoeuvre et de lignes locales (CRML) aux unités de desserte;
- que contrairement aux conducteurs de ligne (CRL), les CRML ne peuvent pas conduire les trains sur des distances importantes mais sont chargés de la manoeuvre des trains, de la conduite d'évolutions et d'opérations sur les engins, contribuant ainsi aux dessertes et non au transport en pleine ligne;
- que l'intégration des CRML à l'unité de dessertes CAP OUEST s'est réalisée lors de la création en janvier 2011 de cette unité mais la DFA a choisi de dissocier la création de l'unité de desserte Midi du transfert à cette entité des CRML, l'intégration de ces derniers n'ayant été opérée qu'au 1<sup>er</sup> septembre 2011 après que l'unité Midi ait été mise en place le 1<sup>er</sup> juillet précédent;
- que les deux CHSCT de l'UD MIDI et les deux CHSCT de l'UL MIDI ont été informés de ce projet le 30 juin 2011;
- que par courrier du 29 septembre 2011, les membres du CHSCT NORD-AQUITAINE de l'UD MIDI ont demandé la tenue d'une réunion extraordinaire du comité "pour une consultation sur l'intégration des CRML à l'unité de desserte Midi";
- qu'elle n'avait pas l'intention de consulter les CHSCT de l'UD et de l'UL sur ce projet d'ores et déjà mis en place mais a renoncé à contester en justice la validité de cette réunion extraordinaire mais a rencontré son secrétaire pour lui confirmer qu'elle n'entendait pas consulter le comité sur le projet d'intégration des CRML à l'unité de desserte Midi;
- que pourtant, les membres dudit comité ont adopté une délibération consistant en la désignation du cabinet SECAFI afin qu'il réalise une expertise sur le rattachement opéré;

### **sur le caractère irrégulier de la demande d'expertise**

- qu'en application de l'article L4612-12 du code du travail, le CHSCT peut recourir à un expert agréé en cas de "projet important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail, prévu à l'article L4612-8.";
- qu'aux termes de l'article L4612-8 de ce code, le CHSCT "est consulté avant toute décision d'aménagement important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail...";
- que ce n'est en conséquence que lorsqu'une réorganisation est présentée en consultation au CHSCT et à l'état de projet que celui-ci peut recourir à une expertise, laquelle doit l'aider à donner un avis éclairé sur le projet;
- qu'ici, il n'est pas demandé d'avis au CHSCT, en sorte que l'aide d'une expertise est inutile et, en outre, le projet d'intégration des CRML à l'UD MIDI était mis en place depuis près de deux mois au jour de la délibération litigieuse;
- qu'à défaut de solliciter une expertise avant la mise en oeuvre du projet, le CHSCT est forclos pour faire appel à un expert agréé, ce qui est en l'espèce le cas, sans que ne puisse être invoquée valablement l'existence d'un trouble illicite qui résulterait de l'absence de l'organisation d'une telle consultation dont le seul défaut ne saurait permettre de valider l'appel à expert malgré la tardiveté du recours (CA Agen 13 septembre 2005);
- que cela est d'autant plus vrai que le CHSCT NA de l'UD MIDI de la DFA a été informé du projet d'intégration des CRML à l'UD dès le 30 juin 2011 en sorte qu'il savait à cette date que l'employeur n'entendait pas le consulter;
- que le CHSCT disposait de deux mois pour demander à être consulté, ce qu'il n'a pas choisi de faire.

### **sur le caractère non justifié de la demande d'expertise**

- que par courrier du 29 septembre 2011, les membres du CHSCT NA de l'UD MIDI de la DFA ont demandé à être consultés sur le projet d'intégration des CRML à l'UD MIDI au motif que ce transfert "pourrait, du fait notamment de la nouvelle organisation qu'il entraîne, constituer nombre de modifications importantes pour les salariés"; que dans la délibération du comité du 26 octobre 2011, il est affirmé que "les différentes questions abordées tout au long de cette réunion démontrent clairement que les modifications issues de ce transfert ont déjà eu des conséquences importantes sur les conditions de santé, de sécurité et sur les conditions de travail des agents transférés (CRML, CTT...);
- qu'en réalité, sauf à procéder par voie de simple affirmation, les membres du CHSCT ne caractérisent pas l'existence d'un projet important qui, en application de l'article L4612-8 du code du travail, peut seul justifier une consultation;

- que la circulaire ministérielle DRT n°93-15 du 25 mars 1993 précise que le recours à l'expertise n'est possible que dans le cas où la modification des conditions de travail envisagée concerne un nombre significatif de salariés et conduit à un changement déterminant des conditions de travail provoqué par une réorganisation des tâches des salariés concernés;

- que la Cour de cassation a rappelé dans son arrêt du 10 février 2010 (n°0815086) qu'un projet important s'entend d'un changement significatif des conditions de travail des salariés, indépendamment du nombre des salariés concernés (voir également Cass soc 30 juin 2010 n°0913640 et 12 juillet 2005 n°0310633);

- qu'il n'est par prouvé par le CHSCT que le projet d'intégration des CRML au sein de l'unité de desserte Midi constitue un projet important, alors que le choix initial de ne pas le consulter résulte de son très faible impact sur le personnel concerné;

- qu'il n'existe aucune modification des lieux de travail des agents et de leur rémunération, de leur durée de travail et de leurs horaires de travail, de leur qualification, des gestes métier et de l'outillage;

- que le projet ne réalise en fait qu'un simple changement de l'organigramme par changement pour les CRLM et leurs encadrements directs de leur unité de rattachement;

- que la Cour de cassation a jugé que le projet de ré-aménagement de l'organigramme par re-définition des divisions, restructuration de l'encadrement, simplification de la gestion sans transformation importante des postes de travail, changement de métier, mise en oeuvre d'un nouvel outil, modification des cadences ou des normes de productivité, ne constituait pas un projet important au sens de l'article L4612-8 du code du travail (Cass soc 26 juin 2001 n°9916096);

- que le tribunal de grande instance de Tours, par ordonnance présidentielle du 19 juillet 2011, a statué en ce sens s'agissant de la demande d'expertise présentée par le CHSCT de l'unité Traction Centre Ouest Atlantique sur le projet de création de l'unité dessertes Cap Ouest, projet emportant transfert des CRML à cette unité.

La SNCF demande en conséquence au visa des articles L4614-8, L4614-12 et L4614-13 du code du travail :

**- à titre principal:**

qu'il soit jugé que le CHSCT NA de l'UD MIDI est forclos pour solliciter une expertise ;

**- à titre subsidiaire:**

qu'il soit jugé que le recours à une expertise est injustifiée ;

**- en conséquence:**

qu'il soit jugé n'y avoir lieu à désignation d'un expert agréé et que soit annulée la délibération du CHSCT NA de L'UD MIDI du 26 octobre 2011 décidant de recourir à l'expertise.

Le CHSCT NORD AQUITAINE-UNITE DE DESSERTE MIDI demande que la SNCF soit déboutée de ses prétentions et en toute hypothèse condamnée à lui payer la somme de 3558 euros au titre des frais et honoraires qu'il a exposés et aux dépens.

Il explique que :

- il n'est pas exact d'affirmer que les CRML contribuent aux dessertes et non au transport en ligne, ce qui est démontré par leur rattachement pendant des années à l'activité traction;
- en réalité les CRML conduisent des trains sur des trajets relativement importants et effectuent des repos hors résidence, le type de trains conduits, les distances parcourues et les contraintes subies les rapprochant davantage des conducteurs que des agents d'exploitation;
- le 29 septembre 2011, il a par l'entremise de ses membres demandé au président d'organiser la réunion d'un comité extraordinaire pour une consultation sur l'intégration des CRML à l'Unité Desserte MIDI;
- le président et le secrétaire du CHSCT se sont réunis le 10 octobre 2011 et l'ont convoqué en réunion extraordinaire le 26 octobre 2011 avec pour ordre du jour notamment le dossier sur l'intégration des CRML au sein de l'UD MIDI avec les questions suivantes de ses membres :
  - \* les modifications précises concernant les attributions, l'organisation du travail, les champs d'intervention et les institutions représentatives du personnel (IRP) pour chaque catégorie de personnel (exécution, maîtrise et cadre)
  - \* retour d'expérience du premier mois et demi depuis que le transfert a été effectué
  - \* consultation sur le rattachement des CRML à l'UD MIDI
- à l'issue de la réunion extraordinaire du 26 octobre 2011, il a été décidé de faire appel à un expert agréé, conformément aux dispositions de l'article L4614-12 du code du travail.

### **Sur l'irrégularité invoquée du recours à l'expertise**

- que le transfert des CRML à l'UD DESSERTE MIDI a été mis en oeuvre le 1<sup>er</sup> septembre 2011 en sorte qu'il serait forclos pour demander une expertise mais que cette argument est contraire au principe posé par la Cour de cassation, laquelle a décidé, s'agissant des expertises prévues à l'article L4614-12 du code du travail, que le CHSCT peut recourir à un expert pour l'éclairer sur la nouvelle organisation du travail et lui permettre d'avancer des propositions de prévention, nonobstant le fait que la modification de l'organisation du travail avait été mise en application depuis plusieurs mois (Cass soc 24 octobre 2000 n°9818240);
- que juger le recours à l'expertise possible tant seulement que la décision est à l'état de projet reviendrait à interdire l'expertise dans tous les cas où la décision de l'employeur est mise en application précipitamment et sans consultation, quel que soit son impact sur les conditions de travail;
- qu'une telle exigence ne résulte pas des textes applicables du code du travail, aucune sanction n'étant prévue concernant un délai pour mettre en oeuvre l'expertise, sinon celui de sa réalisation;
- que la SNCF a ici choisi de ne pas consulter dans un premier temps le CHSCT, en sorte qu'elle n'a pas tenu compte de sa demande intervenue lors de sa réunion du 30 juin 2011 de surseoir à la mise en oeuvre du projet d'intégration des CRML dans l'UD;

- qu'elle n'a pas répondu à ses arguments à sa demande de sursis du même jour et a accepté finalement le principe de la consultation du CHSCT, lequel seulement a pu le 26 octobre recourir à l'expertise.

### **Sur le caractère justifié du recours à l'expertise**

- que la réorganisation est importante puisqu'elle concernait 76 CRML lors de la présentation du projet;

- qu'en réalité, 38 CRML sont concernés, soit un agent sur quatre (effectif global de 159 agents);

- qu'il ne s'agit pas seulement d'un changement d'organigramme, la SNCF expliquant elle-même qu' "à partir du 1<sup>er</sup> septembre, date de la mise en oeuvre du rattachement, il est mis en place une collaboration étroite pendant une période de six mois entre l'UL MIDI et l'UD notamment dans le transfert des compétences."

- qu'un transfert de personnel nécessitant une telle période d'adaptation ne peut consister en un simple changement d'organigramme;

- que le transfert d'un nombre important d'agents de conduite à des unités d'exploitation affecte le fonctionnement des CHSCT et pose des problèmes d'encadrement affectant les conditions de sécurité;

- qu'en effet, les CHSCT des unités d'exploitation constitués en mars 2011, alors que ces unités ne comportaient pas d'agents de conduite, n'ont pas la légitimité et les compétences techniques pour appréhender les questions concernant les CRML, ce qu'a reconnu le président du CHSCT lors de la réunion extraordinaire du 26 octobre 2011;

- que cette circonstance affecte les conditions de travail et de sécurité de ces agents, en l'absence notamment d'interlocuteur à même d'apprécier rapidement une situation justifiant l'exercice du droit d'alerte ouvert à ses membres en application de l'article L4132-2 du code du travail;

- que les CRML concernés étaient managés par des DPX (dirigeants de proximité) traction de l'unité ligne Midi, également dénommés CTT (cadre transport traction) chargés de superviser au plus près les agents de conduite et de leur fournir rapidement des réponses techniques, ce qui suppose une proximité géographique suffisante;

- qu'avant le transfert des CRML à l'UD MIDI, l'Unité de Ligne MIDI comptait 8 DPX;

- que depuis le transfert, les CRML sont encadrés par 3 DPX rattachés à l'UD, deux basés à Hourcade et relevant du CHSCT NORD AQUITAINE Unité Desserte MIDI tandis que le troisième est basé à Saint Jory et relève du CHSCT Unité Desserte MIDI PYRENEES, couvrant une zone géographique plus importante les conduisant à manager des CRML distants de plus de 200 kms, en sorte qu'il n'y a plus d'encadrement de proximité;

- que deux CRML de l'Unité Desserte Midi zone Est confrontés aux mêmes difficultés ont attesté des problèmes pour joindre leurs DPX;

- que de plus, la réorganisation affecte les conditions de travail des DPX (accompagnement en ligne et organisation de journées de formation continue, certification des agents par la validation des gestes métiers de conducteur sur un cycle de trois ans), leurs tâches nécessitant des entretiens informels avec les CRML à la prise de service et en fin de service qu'ils pouvaient assurer avant la réorganisation dès lors que ces derniers étaient basés à Hourcade, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui dès lors que les DPX relevant du CHSCT de l'Unité Desserte Midi Nord Aquitaine encadrent les CRML de Brive, où ils se rendent en voiture;

- que deux incidents sont survenus le 27 septembre 2011 sur le site de Brive Estivel (franchissement de carré) et la semaine précédente sur le même site (manoeuvre de refoulement à vitesse de 30km/h au lieu de 20km/h) en lien avec le rattachement des CRML à l'Unité Desserte dans la mesure où ni le DPX, ni le conducteur ne connaissaient le site, ce qui n'aurait pas été le cas avant la réorganisation, dans la mesure où il aurait été fait appel à un des DPX de Limoges qui avaient compétence sur les CRML du site de Brive, DPX aujourd'hui rattachés à l'Unité de Ligne et encadrant uniquement des conducteurs de lignes.

### **Sur les honoraires et frais exposés**

- que l'employeur doit supporter les frais de justice des actions engagées par le CHSCT dès lors qu'aucun abus n'est établi, même si ce dernier succombe;

-qu'en effet, le CHSCT n'a pas d'autonomie financière et de budget propre;

-que le juge n'a pas de pouvoir d'appréciation en équité, comme en application de l'article 700 du code de procédure civile, en sorte que les frais et dépens s'élevant à la somme de 3558 euros doivent nécessairement être mis à la charge de la SNCF.

### **SUR CE**

Attendu qu'il existait jusqu'en 2011 des unités d'exploitation qui regroupaient l'ensemble du personnel chargé de la manoeuvre et de la manutention nécessaires à la formation et à la circulation des trains fret et des unités de traction qui regroupaient le personnel de conduite.

Attendu que la Direction Fret Atlantique a regroupé ces unités d'exploitation dans des unités plus importantes baptisées Unités de Dessertes (UD) et qu'il en a été de même pour les unités traction regroupées au sein d'unités plus vastes qui ont été appelées Unités de Lignes (UL).

Attendu que les attributions des unités d'exploitation regroupées au sein des UD et des UL n'ont pas été modifiées, les premières demeurant chargées de l'exploitation, les secondes de la traction. Attendu que les conducteurs de manoeuvre et de lignes locales (CRML et TA) étaient jusque-là rattachés aux unités de traction.

Attendu qu'en application de l'article L4612-8 du code du travail, le CHSCT est consulté avant toute décision d'aménagement important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail et, notamment, avant toute transformation importante des postes de travail découlant de la modification de l'outillage, d'un changement de produits ou de l'organisation du travail, avant toute modification des cadences et des normes de productivité liées ou non à la rémunération du travail.

Attendu qu'en application de son article L4614-12, le CHSCT peut faire appel à un expert agréé notamment en cas de projet important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail, prévu à l'article L4612-8.

### **Sur l'irrégularité invoquée de la décision du 26 octobre 2011 de recourir à l'expertise**

Attendu que la SNCF, pour invoquer la tardiveté du recours à l'expertise, se prévalant d'un précédent de la cour d'appel d'Agen, fait valoir que ce dernier doit nécessairement intervenir en amont de la décision de réorganisation, tant que celle-ci n'est encore qu'à l'état de projet.

Mais attendu que la Cour de cassation a jugé que le CHSCT peut recourir à un expert pour l'éclairer sur la nouvelle organisation du travail et lui permettre d'avancer des propositions de prévention ( Cass soc 24 octobre 2000 n°9818240) ce dont il résulte qu'il est indifférent que le recours à un expert intervienne après la mise en oeuvre de la réorganisation, en sorte qu'il y a lieu de déclarer non fondé l'argument tiré de l'irrégularité pour tardiveté de la décision du CHSCT de recourir à un expert.

Attendu, en outre, qu'exiger une décision de recourir à l'expertise avant toute mise en oeuvre du projet de réorganisation permettrait à l'employeur d'interdire le recours à l'expertise après qu'il ait mis en application d'autorité et sans consultation son projet, quel que soit son impact sur les conditions de travail.

Attendu qu'ici, la SNCF a choisi de ne pas consulter dans un premier temps le CHSCT, en sorte qu'elle n'a pas tenu compte de sa demande intervenue lors de sa réunion du 30 juin 2011 de surseoir à la mise en oeuvre du projet d'intégration des CRML dans l'UD et qu'elle n'a pas répondu à ses arguments à sa demande de sursis du même jour, acceptant finalement le principe de la consultation du CHSCT, lequel seulement a pu le 26 octobre décider de recourir à l'expertise.

Attendu, enfin, qu'une telle exigence ne résulte pas des textes applicables du code du travail, l'article L4614-12 précité faisant référence à la notion de "projet important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail" sans précision aucune sur son état de réalisation, le CHSCT n'étant pas forcément en mesure d'en apprécier l'impact avant le début de son éventuelle mise en oeuvre et aucune sanction n'étant prévue concernant un délai pour mettre en oeuvre l'expertise, sinon celui de sa réalisation.

Attendu, en conséquence, qu'il y a lieu de dire régulière la décision litigieuse du 26 octobre 2011 de ce chef.

### **Sur le caractère justifié de la demande d'expertise**

Attendu que le CHSCT dont s'agit caractérise suffisamment l'existence d'un projet important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail, tel que défini à l'article L4612-8.



Attendu que les critères qualitatif (nombre de salariés concernés par le projet) et quantitatif (importance des modifications projetées sur les conditions de santé et de sécurité des salariés ou sur leurs conditions de travail) sont réunis en l'espèce et qu'il ne s'agit pas, comme le prétend la SNCF, d'un simple changement d'organigramme, les CRML et leurs encadrements directs changeant seulement et uniquement d'unité de rattachement.

Attendu que le projet qui consiste à modifier le rattachement administratif de 70 CRML répartis sur les régions de Bordeaux, Toulouse et Limoges, soit un agent sur quatre, 27 CRML concernés venant s'ajouter aux 121 agents relevant du CHSCT NORD AQUITAINE de l'UD MIDI, a pour effet :

- la mise en place d'une collaboration pendant une période de six mois entre l'UL MIDI et l'UD notamment dans le transfert des compétences, ce transfert de personnel nécessitant ainsi une période d'adaptation démontrant suffisamment qu'il n'y a pas seulement un simple changement d'organigramme, ce que reconnaît la SNCF elle-même qui évoque par exemple le nécessaire transfert à l'UD MIDI des outils informatiques pour la gestion des CRML,
- par le transfert d'un nombre important d'agents de conduite à des unités d'exploitation, d'interférer sur le fonctionnement des CHSCT compte tenu des problèmes induits de légitimité et de compétences techniques de ces derniers,
- de poser des problèmes d'encadrement affectant les conditions de sécurité, dès lors que la circonstance que les CHSCT des unités d'exploitation constitués en mars 2011 ne comportent pas d'agents de conduite, serait susceptible de les priver de la légitimité et des compétences techniques pour appréhender les questions concernant les CRML, affectant ainsi les conditions de travail et de sécurité de ces agents, en l'absence notamment d'interlocuteur à même d'apprécier rapidement une situation justifiant notamment l'exercice du droit d'alerte ouvert à ses membres en application de l'article L4132-2 du code du travail,
- de poser le problème de l'organisation du management des CRML concernés par des DPX (dirigeants de proximité) traction de l'unité ligne Midi, également dénommés CTT (cadre transport traction) chargés de superviser au plus près les agents de conduite et de leur fournir rapidement des réponses techniques, ce qui suppose une proximité géographique suffisante, précision donnée qu'avant le transfert des CRML à l'UD MIDI, l'Unité de Ligne MIDI comptait 8 DPX et que depuis le transfert, les CRML sont encadrés par 3 DPX rattachés à l'UD, deux basés à Hourcade et relevant du CHSCT NORD AQUITAINE Unité Desserte MIDI tandis que le troisième est basé à Saint Jory et relève du CHSCT Unité Desserte MIDI PYRENEES, couvrant ainsi une zone géographique plus importante les conduisant à manager des CRML distants de plus de 200 kms ainsi privés d'un encadrement suffisant de proximité,
- de poser des problèmes de réorganisation des conditions de travail des DPX eux-mêmes (accompagnement en ligne et organisation de journées de formation continue, certification des agents par la validation des gestes métiers de conducteur sur un cycle de trois ans), leurs tâches nécessitant des entretiens informels avec les CRML à la prise de service et en fin de service qu'ils pouvaient assurer avant la réorganisation dès lors que ces derniers étaient basés à Hourcade, ce qui ne serait plus le cas aujourd'hui dès lors que les DPX relevant du CHSCT de l'Unité Desserte Midi Nord Aquitaine encadrent les CRML de Brive, où ils se rendraient en voiture (perte de temps et risques induits).

Attendu que la SNCF sur ces différents points se borne à faire valoir que les problèmes d'encadrement des DPX plus éloignés géographiquement des CRML qu'ils managent sont à nuancer, en raison de l'absence d'incidence sur le travail quotidien et ensuite de la compensation induite par la réduction de l'importance des équipes (réduction de 25 à 20 agents) et que, s'agissant des incidences sur le fonctionnement du CHSCT, des moyens ont été mis en place pour les aider (désignation d'agents travaillant sur des triages et bénéfice d'un appui traction), reconnaissant par là même en les minimisant les conséquences réelles de la réorganisation entreprise sur les conditions de travail, rendant légitime le recours à l'expertise.

Attendu que la survenance de deux incidents survenus le 27 septembre 2011 sur le site de Brive Estivel (franchissement de carré) et la semaine précédente sur le même site (manoeuvre de refoulement à vitesse de 30km/h au lieu de 20km/h), en lien contesté par les parties avec le rattachement des CRML à l'Unité Desserte, achève de démontrer l'utilité du recours à l'expertise.

Attendu, en conséquence, que la demande de la SNCF tendant à faire juger l'expertise injustifiée doit être rejetée.

### **Sur les frais et dépens**

Attendu que le CHSCT ne disposant pas de fonds propres et étant une instance distincte du comité d'entreprise, l'employeur doit supporter les frais de procédure et les honoraires d'avocat, dès lors qu'aucun abus de la part du CHSCT n'est établi.

Attendu que la SNCF se trouvant déboutée de sa demande d'annulation de la délibération du CHSCT NA de L'UD MIDI du 26 octobre 2011 décidant de recourir à l'expertise et de sa demande subsidiaire tendant à faire juger injustifié le recours à une telle mesure, elle doit être condamnée aux frais et dépens engagés par ce dernier s'élevant à la somme justifiée de 3558 euros.

### **PAR CES MOTIFS**

Le Juge des Référé, statuant publiquement par ordonnance mise à disposition au greffe, contradictoire et en premier ressort ;

- Dit le recours à l'expertise régulier et justifié ;
- Rejette en conséquence la demande en annulation de la délibération du CHSCT NA de L'UD MIDI du 26 octobre 2011 ayant décidé le recours à l'expertise et celle tendant à faire juger cette dernière injustifiée ;
- Condamne la SNCF aux dépens et à payer au CHSCT NA de L'UD MIDI la somme de **3 558 euros** en remboursement de ses frais de procédure.

La présente décision a été signée par Jean ROVINSKI, Premier Vice-Président Adjoint et Laure LARTIGUE, greffier.

Le greffier

Le président