

CONSEIL DE PRUD'HOMMES

C.S. 20023

31, rue du Cambout

57003 - METZ CEDEX 01

Tél : 03 87 76 14 80

Fax : 03 87 75 34 60

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS**

ORDONNANCE DE DEPARTAGE

EN REFERE

du 05 MAI 2017

RG N° R 17/00112

AFFAIRE

**Daniel BOREL, SYNDICAT SUD RAIL
METZ/NANCY**

contre

SNCF MOBILITES

N° MINUTE : 17/00-156

ORDONNANCE

Contradictoire

en premier ressort.

Notification le : - 9 MAI 2017

Date réception demandeur :

Date réception défendeur :

Formule exécutoire délivrée :

le :

à :

Recours :

Rendue le par la Formation de Référé du **CONSEIL DE PRUD'HOMMES de METZ**, siégeant en départage,

Monsieur Daniel BOREL

22 Rue de Belletanche

57070 METZ

Assisté de Me Florent KAHN, Avocat au barreau de METZ

SYNDICAT SUD RAIL METZ/NANCY

prise en la personne de son représentant légal

2 Rue Chatillon

57000 METZ

Représenté par Me Florent KAHN, Avocat au barreau de METZ

DEMANDEURS

EPIC SNCF MOBILITES

prise en la personne de son représentant légal

Ets Direction Fret CPMBI Express

24 Rue de Villeneuve

92583 CLICHY CEDEX

Représentée par Monsieur Christophe ZIELINSKI, Cadre Transport Traction et Chef de la Résidence Traction de METZ au sein de la Direction Fret Combi Express, dûment mandaté, assisté de Me Sandy MATTEWS, Avocat au barreau de PARIS, substituant Me Marie-Hélène BENSADOUN, Avocat au barreau de PARIS

DÉFENDEUR

COMPOSITION DE LA FORMATION DE REFERE

Monsieur Frédéric CHENAY, Président Juge départiteur

Madame MOISE, Assistante de Justice

Monsieur Michel ESTEVEZ, Assesseur Conseiller (S)

Monsieur Roland ZIMMERMANN, Assesseur Conseiller (E)

Assistés lors des débats de Madame Marie-Annick SCHAUT, Greffier, en présence de Monsieur Julien ROSITO, Greffier Stagiaire

PROCÉDURE

- Date de la réception de la demande : 05 Avril 2017
- Débats à l'audience de Départage référé du 12 Avril 2017
- Prononcé de la décision fixé à la date du 28 Avril 2017
- Délibéré prorogé à la date du 05 Mai 2017
- Décision prononcée par mise à disposition au greffe du Conseil de Prud'hommes de METZ, le 05 Mai 2017, conformément à l'article 453 du Code de Procédure Civile, en présence de Madame Marie-Annick SCHAUT, Greffier

Par assignation délivrée par huissier de justice le 03.04.2017, enregistrée au greffe de la juridiction le 05.04.2017, Monsieur BOREL Daniel a fait assigner la SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER MOBILITÉS (SNCF), prise en la personne de son représentant légal, devant la formation de référé du Conseil de Prud'hommes de METZ, afin de comparaître à l'audience du 06.04.2017, aux fins :

- **De constater** l'existence d'un danger grave et imminent.
- **De faire interdiction** à la société SNCF MOBILITÉS de pratiquer une retenue de salaire ou de lui infliger une sanction disciplinaire pour l'usage de son droit de retrait des 28 et 29 mars 2017, et ce, sous astreinte de 10.000 euros par infraction constatée.
- **De faire interdiction** à la société SNCF MOBILITÉS de pratiquer une retenue de salaire ou de lui infliger une sanction disciplinaire pour l'usage de son droit de retrait en lien avec l'accident du 14 février 2017 tant que les circonstances de l'accident ne seront pas connues et/ou de mesures satisfaisantes prises pour protéger la santé et la sécurité de Monsieur BOREL sur la ligne Thionville/Luxembourg, et ce, sous astreinte de 10.000 euros par infraction constatée.
- Se réserver la faculté de liquider les astreintes.
- **1.500,00** euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile

Le Syndicat SUD RAIL de METZ/NANCY, en qualité d'intervenant volontaire dans la présente instance, demande qu'il soit :

- **constaté l'atteinte à l'intérêt collectif de la profession**

Il sollicite la condamnation de la SNCF MOBILITES à lui payer :

- **1.500,00** euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile
- **10.000** euros à titre de provision sur dommages et intérêts au titre de l'atteinte à l'intérêt collectif de la profession.

A l'audience du 23.02.2017, l'affaire été renvoyée à l'audience du 06.04.2017, lors de laquelle les parties ont été entendues en leurs explications et l'affaire mise en délibéré pour le prononcé d'une décision fixé au 07.04.2017, par mise à disposition au greffe.

La formation de référé s'étant déclarée en partage de voix, l'affaire a été renvoyée à l'audience du 12.04.2017, sous la présidence du juge départiteur, lors de laquelle les parties ont été entendues en leurs explications et l'affaire mise en délibéré pour le prononcé d'une décision fixé au 28.04.2017, prorogé au 05.05.2017, par mise à disposition au greffe.

M. BOREL expose être au service de la SNCF en qualité de conducteur FRET.

Il rappelle que le 14.02.2017, est survenue une collision entre un train de voyageurs et un train de marchandises, entre Bettembourg et Zoufftgen, accident qui a coûté la vie au conducteur de train de voyageur luxembourgeois, ainsi que deux blessés.

Il indique que dès l'accident, la SNCF supposait déjà l'erreur humaine, alors que le ministre luxembourgeois des infrastructures estimait qu'il était trop tôt pour s'avancer sur les causes de l'accident.

Il précise que dès le 14.02.2017, les CHSCT des différents établissements concernés de la SNCF ont déposé un droit d'alerte pour un danger grave et imminent (DGI), lequel a été maintenu malgré les explications données par la direction de l'entreprise concernant le dispositif de signalisation et le système de sécurité.

Que les divergences entre les CHSCT et la direction de l'entreprise ne permettent pas de lever les doutes quant à la réalité d'un danger grave et imminent.

Que malgré les mesures prises par la direction de la SNCF, il estime qu'il existe toujours un danger d'accident et qu'il avait un motif raisonnable pour se retirer d'une situation qu'il estime dangereuse pour sa vie et sa santé.

Il considère que ses droits de retrait sont justifiés.

En effet, il fait état de nombreux incidents survenus sur cette ligne depuis l'accident du 14.02.2017, ainsi qu'une catastrophe ferroviaire en 2006 et un incident similaire de "nez-à-nez" sur la même ligne en 2012, alors qu'il conduisait un train.

Il demande à ce qu'il soit fait interdiction à la SNCF de procéder à des retenues de salaires pour les deux droits de retrait qu'il a exercé et de prononcer des sanctions disciplinaires, ainsi que pour les droits de retrait futurs.

LE SYNDICAT SUD-RAIL METZ-NANCY, en sa qualité d'intervenant volontaire à la présente instance engagée par Monsieur BOREL, considère que la cause du litige porte atteinte aux intérêts collectifs de la profession qu'il représente au motifs que :

- la santé et la sécurité des travailleurs font partie de la compétence des organisations syndicales ;
- le droit de retrait des conducteurs est une liberté fondamentale dont l'atteinte rend recevable l'action du syndicat qui représente les intérêts de la profession ;
- la SNCF aurait désinformé les CHSCT.

Le syndicat sollicite en conséquence une indemnisation à ce titre.

La SNCF, pour sa part, conclut à titre principal à l'incompétence de la formation de référé pour connaître des demandes de Monsieur BOREL.

A titre subsidiaire, elle considère que les conditions nécessaires à une condamnation en référé ne sont pas réunies, de constater l'absence d'urgence, l'existence d'une contestation sérieuse et l'absence de preuve de l'existence d'un trouble manifestement illicite.

A titre infiniment subsidiaire, elle considère que le salarié n'avait pas de motif raisonnable de penser que sa santé ou sa vie était en danger et que son droit de retrait n'était donc pas légitime et qu'elle serait en conséquence en droit d'opérer une retenue sur son salaire et/ou de prononcer une sanction disciplinaire ; elle sollicite en conséquence le débouté de Monsieur BOREL de ses demandes et en particulier de sa demande au titre de l'astreinte, à hauteur de 10.000 euros.

L'employeur sollicite également qu'il soit dit et jugé que la formation des référés n'a pas pouvoir de connaître des demandes de SUD RAIL, le débouté des demandeurs de leurs demandes au titre de l'article 700 du code de procédure civile et leur condamnation à titre reconventionnel à lui payer la somme de 2.000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile et à prendre en charge d'éventuels dépens.

Il expose que :

- Monsieur BOREL exerce les fonctions de conducteur de train fret et relève de l'établissement Direction Fret Combi Express - DFCE - rattaché à l'EPIC SNCF MOBILITÉS et dépend de la résidence Traction de Metz ;
- le 14.02.2017, une collision s'est produite entre un train fret n°49800 en provenance de France et circulant sur le réseau luxembourgeois et un train de voyageur n°88807 en provenance du Luxembourg et venant desservir la gare de Bettembourg ; ces deux trains étant équipés d'un dispositif dit MEMOR II + d'aide à la conduite luxembourgeois ;
- suite à cet accident les CFL ont mené une enquête afin de déterminer les causes de l'accident, enquête dont il a été tenu informé ;
- il a obtenu rapidement de la part des CFL l'assurance que la circulation sur le réseau luxembourgeois répondait parfaitement aux exigences de sécurité, permettant la reprise du trafic dès le 21.02.2017, après vérifications et essais par les CFL ;
- le procureur luxembourgeois a chargé la police d'une enquête ; dans un communiqué de presse du 21.02.2017, le parquet luxembourgeois a fait état des premiers éléments de l'enquête sur les causes de l'accident ;
- si l'enquête est toujours en cours, pour autant le rapport préliminaire met en évidence que la cause première et directe de l'accident est une erreur du conducteur du train TER ;

- les CFL et SNCF ont pris un certain nombre de mesure pour éviter toute réitération d'accident et rassurer leurs agents, mesures rappelées dans deux communiqués ;

- parallèlement à ces enquêtes, le CHSCT de l'UC DFCE compétent a déposé un droit d'alerte pour danger grave et imminent ; une enquête a immédiatement été menée suivie d'une réunion extraordinaire ; l'inspection a été saisie dans la mesure où le CHSCT était en désaccord avec les mesures mises en œuvre suite à l'accident ; que l'inspection du travail a rappelé qu'il ne lui appartenait pas de se prononcer sur l'existence d'un danger grave et imminent et que cette appréciation relevait de la seule appréciation du juge du fond ;

- l'inspection a été systématiquement associée et informée des mesures prises pour assurer une reprise des circulations en toute sécurité, la sécurité de ses agents était au centre de ses priorités ;

- c'est dans ce contexte que Monsieur BOREL a fait valoir son droit de retrait à deux reprises, estimant que les premières conclusions du rapport d'expertise n'étaient pas de nature à le rassurer sur sa sécurité sur la ligne Thionville/Bettembourg ; le salarié a systématiquement indiqué que l'imminence du danger serait caractérisée par l'ordre qui lui était donné de circuler sur le territoire luxembourgeois ;

- une enquête a été immédiatement réalisée à chaque droit de retrait exercé, lors de laquelle ont été rappelées au salarié les mesures prises par l'entreprise suite à l'accident du 14.02.2017 ;

- il a toujours été conclu que l'agent n'avait pas de motif raisonnable de penser qu'il existait un danger grave et imminent pour sa santé ou sa sécurité et que la circulation sur le réseau des chemins de fer luxembourgeois ne représentait pas un danger grave et imminent ;

- Monsieur BOREL a été mis en demeure de reprendre le travail, ce qu'il n'a pas fait ; il a pu cependant accomplir son service, une possibilité alternative lui ayant été proposée.

SUR QUOI, LE CONSEIL :

Vu le dossier de la procédure et l'ensemble des pièces régulièrement versées aux débats,

Vu l'assignation de M. BOREL, délivrée à la SNCF le 03.04.2017,

Vu les conclusions de la SNCF déposées le 06.04.2017,

Auxquels il est renvoyé pour un plus ample exposé des faits, moyens et prétentions respectives ;

Vu le procès-verbal de l'audience du 06.04.2017 ;

Vu le procès-verbal de partage de voix du 07.04.2017 ;

Vu les explications des parties actées au procès-verbal de l'audience du 12.04.2017 ;

Vu l'article R.1455-5 du code du travail, *« dans tous les cas d'urgence, la formation de référé peut, dans la limite de la compétence des conseils de prud'hommes, ordonner toutes les mesures qui ne se heurtent à aucune contestation sérieuse ou que justifie l'existence d'un différend »* ;

Vu l'article R.1455-6 du code du travail, *« la formation de référé peut toujours, même en présence d'une contestation sérieuse, prescrire les mesures conservatoires ou de remise en état qui s'imposent pour prévenir un dommage imminent ou pour faire cesser un trouble manifestement illicite »* ;

Vu l'article R.1455-7 du code du travail, *« dans le cas où l'existence de l'obligation n'est pas sérieusement contestable, la formation de référé peut accorder une provision au créancier ou ordonner l'exécution de l'obligation même s'il s'agit d'une obligation de faire »* ;

- Les faits :

Il est constant que le 14.02.2017 un accident ferroviaire s'est produit sur une ligne en territoire Luxembourgeois exploitée conjointement par la SNCF, société de droit français, et les CFL, société de droit luxembourgeois, accident largement relayé par la presse régionale.

Dans un communiqué du 21.03.2017, le ministère de la justice du Grand-Duché du Luxembourg a publié conclusions du rapport d'expertise préliminaire de l'expert judiciaire mandaté par le juge d'instruction en charge du dossier, suite à l'accident ferroviaire du 14.02.2017 ; selon ce rapport, il résulte de l'exploitation des boîtes noires des trains impliqués dans l'accident que *« le 14.02.2017, le train de voyageurs TER 88807 de Bettembourg en direction de la France devait s'arrêter pour permettre le passage du train de marchandises 49800 à destination de la gare de triage de Bettembourg ; en amont du point où le train TER 88807 devait s'arrêter, un signal fixe avancé averti le conducteur du train qu'il devait s'attendre à un signal fixe principal en position d'arrêt ; le conducteur aurait dû réagir à ce signal en réduisant la vitesse. Cependant, le train a passé le signal fixe avancé sans que le conducteur ne réduise ensuite la vitesse ; les raisons pour lesquelles le conducteur n'a pas tenu compte du signal fixe avancé et n'a pas déclenché de freinage sont actuellement en cours d'investigation ; un contact fixe de la voie, dit "crocodile", qui est un des éléments du système d'aide à la conduite MEMOR II +, aurait dû transmettre la position du signal dit avancé à l'automotrice ; les enregistrements montrent cependant qu'aucune impulsion n'a été reçue par l'automotrice ; le système MEMOR II +, qui était en service à bord de l'automotrice, n'a par conséquent pas déclenché de freinage d'urgence, malgré l'absence de freinage de la part du conducteur ; au moment du passage du signal lumineux fixe principal*

qui indiquait la position "arrêt" (feu rouge), peu avant l'arrivée à la bretelle où a eu lieu l'accident, le conducteur du train TER 88807 a déclenché un freinage d'urgence au dernier moment alors que le signal était visible depuis quelques centaines de mètres ; le système d'aide à la conduite MEMOR II + a enregistré le passage du signal fixe principal ; au moment de la commande de freinage d'urgence, le train TER 88807 roulait à 133 km/h ; malgré ce freinage d'urgence, le choc était inévitable, la distance disponible pour le freinage étant devenue trop courte pour pouvoir arrêter le train ; le dernier enregistrement de vitesse du train voyageur avant la collision avec le train de marchandises était de 85 km/h ».

Selon ce rapport d'expertise préliminaire, les faits ayant conduit à la collision du 14 février 2017 à Bettembourg, sont donc les suivants :

- le conducteur du train TER 88807 n'a pas réagi au signal lumineux fixe avancé présentant la position « avertissement » en réduisant la vitesse comme la réglementation le lui imposait,*
- l'impulsion que le système d'aide à la conduite dit « crocodile » du signal avancé aurait dû émettre n'a pas été reçue par le train TER 88807, ce qui a eu pour conséquence que le système MEMOR II + n'a pas déclenché de freinage,*
- lorsque le conducteur du train TER 88807 a réalisé que le signal fixe principal était en position « arrêt », la distance de freinage était insuffisante pour lui permettre d'arrêter le train à temps afin d'éviter la collision frontale.*

Il résulte de ce communiqué que l'accident s'est produit sur une ligne ayant pour particularité d'être sur une seule voie, sur laquelle deux trains sont entrés en collision (un train de voyageurs et un train de marchandises), trains circulant en sens inverse et se retrouvant « nez-à-nez » avant d'entrer violemment en collision ; le bilan de cet accident, au-delà des aspects matériels et commerciaux, étant d'un mort et de deux blessés ; selon les déclarations des CFL, le conducteur du train de voyageur n'aurait pas respecté un signal d'arrêt et des mesures devraient être prises pour éviter de nouvelles catastrophes ferroviaires ; dans un communiqué, « les CFL informent que les enregistrements du système de gestion du trafic montrent que le train de voyageurs à destination de Thionville, impliqué dans l'accident, a franchi un signal d'arrêt ... ; les causes du dépassement restent à être confirmées par l'enquête en cours » ; selon la presse, ce communiqué a été publié deux heures après la conférence de presse donnée par le gouvernement, ce dernier n'ayant pas voulu s'avancer sur les causes de l'accident de train, le ministre des infrastructures déclarant qu'il « était encore beaucoup trop tôt pour s'avancer sur les causes de ce drame ».

D'après les autorités luxembourgeoises, les deux trains sont entrés en collision sans qu'aucune alarme ne se soit déclenchée, alors que « le personnel peut actionner manuellement une sorte d'alerte, pour prévenir d'un accident » ; la vitesse des trains est théoriquement limitée à 60 km/h sur ce tronçon, mais la vitesse effective n'est pas encore

connue et « rien n'indique pour le moment qu'elle était trop élevée au moment de la collision » ; quant au réseau ferroviaire, « il est en état », régulièrement révisé, il a été mis aux normes européennes ECTS en octobre, les services européens devant encore procéder à l'homologation, qui devrait intervenir courant 2017.

Une enquête du parquet de la justice luxembourgeoise a immédiatement été diligentée pour rechercher les causes de l'accident, ainsi qu'une enquête du ministère des infrastructures luxembourgeois.

Le 15.02.2017, la direction régionale de la SNCF MOBILITÉS a adressé un courrier à l'ensemble des agents relatant les circonstances de l'accident survenu le 14.02.2017 au termes duquel *« les causes restent à déterminer. Une enquête interne sera menée par les CFL, toutefois les enregistreurs de vitesse ont été saisis par la justice luxembourgeoise. Certains éléments de compréhension des causes ne seront donc pas connus à court terme. Ce dont nous sommes certains grâce aux enregistrements du système d'infrastructure luxembourgeois :*

- *le train de marchandise a franchi un signal ouvert lors d'un croisement d'itinéraire pour se rendre vers le triage de Bettembourg,*
- *le train de voyageur a franchi un signal fermé,*
- *il n'y a pas eu de remise de bulletin de franchissement,*
- *l'ensemble du dispositif de signalisation a fonctionné normalement ».*

Dès le 14.02.2017, les CHSCT des établissements de la SNCF, concernés par cet accident, ont chacun déposé un droit d'alerte pour danger grave et imminent.

Le droit d'alerte du CHSCT de l'UP Metz DGI, établissement ESV TER Lorraine, concernant tous les ADC (Agent De Conduite) habilités CFL, était motivé par *« l'accident majeur de ce jour, risque de nez-à-nez sur le territoire luxembourgeois engendrant de plus un risque psychologique pour les agents concernés ».*

Suite à l'exercice de ce droit d'alerte par le CHSCT de l'UP Metz, une enquête a été réalisée à 14h30 entre les membres et le président du CHSC ; ces investigations ont suscité des avis divergents des membres du CHSCT et du président, ce dernier estimant qu'*« à l'heure actuelle, l'enquête doit être menée à terme avant de tirer des conclusions [; le] CHSCT sera informé de l'évolution de l'enquête quand les éléments seront communiqués par nos partenaires CFL »*, alors que les membres du CHSCT, quant à eux, *« demandent l'arrêt des circulations sur le territoire luxembourgeois le temps des premiers résultats de l'enquête ».*

Quant au droit d'alerte visant les ADC du roulement 121C de Metz-Sablon et les agents susceptibles de les remplacer exercé par le CHSCT UC (Metz Sablon, Villeneuve Saint-

Georges et Laroche-Migennes), il était motivé de la manière suivante : *« les membres du CHSCT ont un motif raisonnable de penser que l'imminence du risque est largement dépassée. En attendant, au vu des derniers événements, les éléments déjà recensés au sein de notre périmètre et en attendant le traitement de tous les risques, les membres du CHSCT UC demandent qu'une enquête soit menée immédiatement.*

« Les membres du CHSCT UC demandent également la suppression immédiate de la situation de danger explicitée dans ce droit d'alerte en suspendant toutes les circulations prévues dans les prochains jours afin de mettre en lumière les éléments qui pourront permettre de rassurer et de protéger les agents volontaires à circuler à nouveau sur le réseau luxembourgeois ».

Selon le document relatif à des situations de risque grave ou à des incidents répétés ayant révélé un risque grave rédigé après l'enquête menée le 15.02.2017, *« le 14 février 2017, une collision entre un train de voyageur et un train de fret a eu lieu sur le réseau ferré luxembourgeois.*

« Le premier bilan fait état d'une personne décédée et de deux autres hospitalisées.

« Les membres du CHSCT de l'UC DFCE de la zone Laroche-Metz-Villeneuve-Saint-Georges ont exercé un droit d'alerte pour les agents de roulement 121C de Metz-Sablon et les agents susceptibles de les remplacer et demandent de suspendre toutes les circulations prévues dans les prochains jours afin de mettre en lumière les éléments qui pourront permettre de rassurer et de protéger les agents habilités à circuler sur le réseau luxembourgeois.

« A ce jour, une enquête sur le territoire luxembourgeois est en cours.

« Des mesures de communication envers les agents de la résidence de Metz-Sablon DFCE sont proposées aux membres CHSCT présents et notamment sur les moyens à utiliser (affichage dans la résidence, communication dématérialisées et consultables à tout moment, distribution papier dans les casiers situés dans la résidence).

« Il sera proposé aux agents de joindre les dirigeants de proximité (de la résidence) pour échanger sur l'accident survenu le 14 février 2017 au Luxembourg.

« Il est acté avec les membres du CHSCT présents de donner à nouveau le numéro de la cellule de soutien psychologique de la SNCF aux agents de la résidence de Metz-Sablon.

« Le président du CHSCT ne veut pas suspendre, pour les agents habilités de la résidence DFCE de Metz-Sablon et les agents susceptibles de les remplacer de l'établissement DFCE, les circulations prévues dans les prochains jours sur le réseau ferré luxembourgeois ».

En raison du désaccord, lors de l'enquête immédiate suite au DGI, entre le président et les membres du CHSCT sur les mesures proposées, le CHSCT de l'UC Laroche-Metz-Sablon-Villeneuve-Saint-Georges a été convoqué à une réunion extraordinaire pour le 16.02.2016.

Le CHSCT extraordinaire s'étant soldé par un désaccord sur les mesures à mettre en œuvre, la direction de la SNCF DFCE (Direction Fret, Combi-Express) s'est adressée à l'inspection du travail par courrier du 17.02.2017, rappelant les éléments de contexte de l'accident du 14.02.2017, les actions mises en place par la SNCF et les CFL et les actions mises en place par la DFCE ; il résulte notamment de ce courrier que *« compte tenu que les autorités compétentes n'ont jamais interdit la circulation des trains sur l'ensemble du réseau ferroviaire luxembourgeois, la DFCE maintient la circulation de ses trains sur le reste du réseau luxembourgeois. Nos trains circulent via un itinéraire bis (Mont Saint-Martin) qui permet de contourner la partie de voies concernées par l'interruption du trafic.*

« La DFCE a ajouté des mesures particulières aux actions déjà mises en place par l'entreprise [...].

« A l'issue du CHSCT extraordinaire du 16 février 2017, les membres du CHSCT sont d'accord avec les mesures prises par la SNCF et la DFCE.

« Cependant, ils sont en désaccord avec notre décision de maintenir le trafic sur le reste du Luxembourg. Les membres du CHSCT estiment que le danger grave et imminent persiste.

« Les membres maintiennent la demande de suspension de toutes les circulations prévues dans les prochains jours.

« C'est pourquoi nous sollicitons votre avis sur ce sujet comme le prévoit le code du travail ».

Dès le lendemain de l'accident, 15.02.2017, la direction de la SNCF a convoqué les CHSCT pour une réunion extraordinaire, suite à laquelle une enquête a été diligentée ; des informations sur la signalisation et sur le réseau luxembourgeois ont été remises à cette occasion, ainsi que sur le système MEMOR II+ selon instruction de service des CFL (pièce n° 3, 4, 5 et 6), ainsi qu'un rapport d'enquête du BEA-TT, suite à la collision ferroviaire similaire (ligne Thionville-Bettembourg) survenue le 11.10.2006 à Zoufftgen et faisant six victimes et seize blessés.

En désaccord avec la direction de la SNCF sur les causes de l'accident, les CHSCT ont maintenu leur droit d'alerte pour danger grave et imminent.

Le 20.02.2017, alors que l'enquête luxembourgeoise n'avait toujours pas déterminé les causes de l'accident du 14.02.2017, la direction de la SNCF a annoncé son souhait de faire retourner ses agents au Luxembourg, des mesures ayant été prises.

Lors de la réunion extraordinaire commune des CHSCT de Metz et de Nancy du 20.02.2017, il ressort du procès-verbal, que malgré les informations données par la direction, *« les membres des CHSCT exigent que les mesures conservatoires soient maintenues tant que les éléments conclusifs de l'enquête ne leur seront pas transmis et que les mesures de prévention adéquates afin de lever tout risque soient prises »* ; qu'après interruption de séance, *« les*

présidents de CHSCT s'engagent à ne faire aller aucun agent SNCF sur le territoire luxembourgeois et à provoquer une réunion avec les CHSCT avant tout changement de cette position, ceci dans le but d'attendre les éléments déterminants de l'enquête. La direction avise le CHSCT que les circulations entre Thionville et Luxembourg ne se feront que par des rames et conducteurs luxembourgeois et ce jusqu'à nouvel ordre ».

Lors de cette même réunion qui faisait « *suite aux désaccords à l'issue des enquêtes immédiates consécutives aux dépôts de deux droits d'alerte des CHSCT Traction des UP de Metz et Nancy* », les points suivants ont également été soulevés :

- « *un document signé par les responsables CFL et la direction régionale nous est présenté, celui-ci atteste du bon fonctionnement des installations et de la mise hors cause d'une anomalie de signalisation. Les membres font remarquer qu'aucune preuve matérielle ni justificatif ne leurs sont présentés, ils font remarquer également que ce document n'est pas un document juridique (manquant de précision et incomplet) et que de nombreuses phrases portent à confusion et interprétation. Ils soulignent aussi que ce qui est affirmé dans ce document n'engage que ceux qui l'ont rédigé. A noter que ce document sous prétexte de confidentialité n'a pas été distribué* » ;

- « *les membres des CHSCT ont appris que certains trains de fret auraient une dérogation pour rouler sans le système MEMOR II + au Luxembourg* » ;

- « *la direction nous signifie sa volonté de refaire circuler les conducteurs français sur le territoire luxembourgeois dès le 24 février 2017 au matin* » ; que « *les membres du CHSCT de Metz maintiennent le DGI (3 votes pour)* » ; « *les membres du CHSCT de Nancy maintiennent le DGI (4 votes pour, 1 abstention)* » ; « *la direction exprime son désaccord avec le DGI* » ; la direction « *se réserve toutefois le droit de recourir à la mise en demeure dès le lundi 27 février* ».

Il résulte également du bilan de la mission (du 24 au 27.02.2017) confiée au CHSCT lors d'une réunion du 23.02.2017, que « *tous les ADC rencontrés par le CH expriment des doutes et des inquiétudes et une attente des conclusions de l'enquête judiciaire en cours. Certains agents expriment le désir de ne plus retourner au Luxembourg, la majorité désire avoir accès à l'enregistrement ATESS avant de retourner au Luxembourg, une minorité ne voit pas d'objection à retourner sur CFL* ».

Le 24.02.2017, la direction régionale de la SNCF MOBILITÉS, malgré des désaccords des CHSCT concernés, a annoncé la reprise de la circulation entre Thionville et le Luxembourg et précise que « *SNCF a obtenu de la part des CFL les éléments qui nous donnent l'assurance que la circulation sur le réseau luxembourgeois répond à nos exigences en matière de sécurité. Des mesures complémentaires ont également été décidées (contrôle renforcé des rames, accompagnements en cabine, sensibilisation à l'utilisation du MEMOR II +)*. Ces

éléments ont été présentés aux CHSCT Trains et Traction Lorraine ce jeudi 23. La circulation peut maintenant reprendre ».

Le 01.03.2017, selon un communiqué de la SNCF, l'une des voies au sud de la gare de Bettembourg a suscité des inquiétudes nouvelles ; en effet, alors que l'enquête luxembourgeoise était toujours en cours, il semblait que la CFL n'eût pas informé la SNCF que cette voie avait été temporairement condamnée ; les membres des CHSCT ont dénoncé une absence de transparence et la direction de la SNCF a pris la décision de stopper la circulation des trains en gare de Thionville.

Le 06.03.2017, l'inspectrice du travail (Madame PELTIER), dans un courrier adressé à la direction de l'établissement ESV TER Lorraine, relatif à la réunion des trois CHSCT du 1^{er} mars 2017 au sujet de l'accident ferroviaire du 14 février 2017, a invité la direction de l'établissement ESV TER Lorraine à la plus grande prudence *« en cas de doute persistant sur les causes de l'accident, et en application de l'obligation de sécurité de résultat qui pèse sur [l'employeur] en application des articles L.4121-1 à L.4121-3 du code du travail ».*

Dans un autre courrier du 06.03.2017 adressé à la direction de l'établissement DFCE, l'inspectrice du travail (Madame ZWAHLEN), a indiqué pour sa part : *« je fais suite à votre courrier daté du 17 février 2017, relatif au droit d'alerte déposé par le CHSCT concernant l'unité de conduite de Metz. Vous sollicitez mon avis sur ce sujet. Il ne m'appartient pas de rendre un avis sur la nature du danger grave et imminent. Cela relève de l'appréciation souveraine du juge du fond ».*

Madame ZWAHLEN a précisé dans sa lettre précitée *« que selon l'article L.4131-1 du code du travail, le salarié doit avoir un motif raisonnable de penser qu'il est exposé à un danger grave et imminent. Le salarié doit avoir un motif raisonnable de penser qu'il est exposé à un danger grave et imminent. Cela veut dire que le danger qui conduit les salariés à exercer son droit de travail n'a pas nécessairement à être effectif et réel. La notion s'apprécie du point de vue du salarié, compte tenu de ses connaissances et de son expérience. Même en l'absence de danger effectif, les salariés peuvent avoir un motif raisonnable de penser que leur situation de travail présentait un péril grave et imminent »* et rappelle les termes de l'article L.4131-3 du code du travail.

Par note du 08.03.2017, la direction de la SNCF a informé les agents de la mise en place de mesures conservatoires permettant la reprise de la circulation des trains ; ces mesures faisaient suite à des garanties données par les CFL dans un courrier adressé à la SNCF. La note de la SNCF reposait sur cet échange de courriers, courrier qui n'a été ni remis aux membres des CHSCT ni versé aux débats.

Il résulte au demeurant des pièces produites que les assurances données par SNCF reposent sur des échanges avec les CFL, non vérifiables en l'état de la procédure, en particulier par les CHSCT. Il en va notamment ainsi du document intitulé : *« questions réponses sur les mesures*

prises suite à l'accident de Dudelange – éléments en date du 8 mars 2017 », la direction se limitant à affirmer que « ces affirmations nous ont été confirmées par écrit par les CFL, dans un document signé, remis à la direction de la SNCF et aux représentants des organisations syndicales régionales », document non produit au dossier.

Le 09.03.2017, selon la presse luxembourgeoise, alors qu'aucun nouvel élément concernant l'enquête n'a été dévoilé, le Ministre des infrastructures en charge du dossier, a déclaré devant les députés luxembourgeois : *« Actuellement, la voie où s'est déroulé l'accident est de nouveau ouverte à la circulation, mais deux enquêtes sont en cours : une première juridique, pour comprendre ce qui s'est passé et aborder les responsabilités, une seconde plus technique, pour analyser la situation et les installations et ainsi établir un rapport sur les causes exactes et proposer des améliorations, notamment en terme de sécurité... Tout ça est vraiment très technique, l'enquête n'est pas simple... ».*

Une nouvelle fois, le 10.03.2017, dans un courrier adressé à la société défenderesse, l'inspectrice du travail lui a rappelé la réglementation applicable concernant le droit d'alerte du CHSCT et le droit de retrait du salarié, les mesures annoncées par le directeur régional, les mesures demandées par le CHSCT, ainsi que ses observations, pour conclure qu'il *« est de notre avis que la reprise des circulations ne peut être décidée que sur la base d'éléments objectifs et fiables ».*

Il convient de relever dans ce courrier, que l'inspectrice du travail, outre la définition du danger grave et imminent, rappelle que les contestations sur la réalité de l'existence d'un danger grave et imminent relèvent de la compétence du tribunal de grande instance en cas de désaccord et, que seuls les désaccords sur les mesures à prendre pour faire cesser le danger grave et imminent et leurs conditions d'exécution relèvent de la compétence de l'inspection du travail, conformément à l'article L.4132-4 du code du travail.

Le 10.03.2017, par communiqué, la SNCF a annoncé à ses agents la reprise du trafic TER vers le Luxembourg ; elle a précisé que *« dès lors qu'un agent exercerait maintenant son droit de retrait en lien avec l'accident de Dudelange, un représentant de l'établissement procéderait, comme la loi l'y oblige, à l'enquête immédiate. Dans ce contexte, il constaterait que les critères exigés par la loi et la jurisprudence en matière de droit de retrait d'une situation de travail ne sont pas réunis et mettrait en demeure l'agent de reprendre le travail immédiatement en se mettant à disposition de la commande du personnel »* et ajoute que *« tout refus de la part d'un agent de reprendre le travail l'expose à une retenue sur salaire au titre du travail non effectué sur la suite de la journée de travail commandée et à d'éventuelles poursuites disciplinaires pour refus de service ».*

Après ces annonces, le 14.03.2017, plusieurs agents de la SNCF ont exercé leur droit de retrait pour danger grave et imminent ; pour autant, la direction de la SNCF leur a notifié des

mises en demeure, les CHSCT considérant pour leur part que les mesures minimales n'avaient pas été mises en œuvre pour assurer la sécurité.

C'est dans ces conditions que le 14.03.2017, le secrétaire du CHSCT de l'UP Nancy a adressé une alerte du CHSCT, en rappelant que :

« Vous avez informé vos agents, par distribution de courrier, que les conditions étaient "maintenant réunies" pour reprendre la circulation vers le Luxembourg. Ces notes s'appuient exclusivement sur des données communiquées à la SNCF par les CFL. Sur ce point nous tenons à rappeler que nous n'avons aucunement eu connaissance de ces données transmises par les CFL à la SNCF.

« Le 8 mars 2017, une note des DET des ESV TER et TGV Lorraine informait les agents de la mise en place de garanties complémentaires, tout en rappelant qu'une enquête diligentée par les autorités luxembourgeoises était toujours en cours.

« Le 10 mars 2017, une note intitulée "reprise du trafic TER vers Luxembourg" était transmise à l'ensemble des agents concernés afin de leur rappeler que la "sécurité des circulations entre Thionville et Luxembourg était pleinement assurée" et précisant que les conditions d'exercice du droit de retrait en lien avec l'accident de Dudelange n'étaient désormais plus réunies.

« Cette note a été suivie de mises en demeure à compter du 13 mars 2017. Nous contestons avec force la décision unilatérale de la direction et les mises en demeure qui ont suivi.

« Dans la mesure où :

- D'une part, les CHSCT concernés n'ont pas constaté que les mesures prises ou mises en œuvre étaient suffisantes pour une sécurité optimum.*
- D'autre part, le ministre des infrastructures luxembourgeoise a déclaré publiquement le 9 mars 2017, devant la commission durable luxembourgeoise, que 2 enquêtes étaient toujours en cours : "une première juridique, pour comprendre ce qui s'est passé et aborder les responsabilités ; une seconde plus technique, pour analyser la situation et les installations et ainsi établir un rapport sur les causes exactes et proposer des améliorations, notamment en terme de sécurité ».*

Le 27.03.2017, la direction de la SNCF, en réponse au droit d'alerte du CHSCT du 14.02.2017, a affirmé dans un courrier adressé au secrétaire du CHSCT (daté par erreur du 27.02.2017) :

« Nous n'avons aucun écrit des CFL. Toutefois, la décision de reprendre la circulation n'a été prise qu'à l'appui de la garantie donnée par les CFL que les circulations pouvaient se faire en toute sécurité sur leur réseau. De nombreux échanges et précisions sont formalisés dans la note transmise aux agents du 8 mars et dans un courrier transmis au directeur général du groupe CFL le 7 mars 2017 ».

Pourtant, en date du 21.03.2017, dans un communiqué de presse, les autorités judiciaires luxembourgeoises, ont fait part des conclusions préliminaires des experts désignés dans le cadre de l'enquête officielle. Selon ce communiqué, il s'avère, d'une part, que « le conducteur du train TER 88807 n'a pas réagi au signal lumineux fixe avancé présentant la position "avertissement" en réduisant la vitesse comme la réglementation le lui imposait », d'autre part, que « l'impulsion que le système d'aide à la conduite dit "crocodile" du signal fixe avancé aurait dû émettre n'a pas été reçue par le train TER 88807, ce qui a eu pour conséquence que le système MEMOR II + n'a pas déclenché le freinage », et de dernière part, que « lorsque le conducteur du train TER 88807 a réalisé que le signal fixe principal était en position "arrêt", la distance de freinage était insuffisante pour lui permettre d'arrêter le train à temps afin d'éviter la collision frontale » ; le communiqué concluant qu'« **actuellement, l'enquête se poursuit pour déterminer toutes les circonstances de l'accident** ».

Ainsi, il apparaît que les termes de ce communiqué contredisent les déclarations de la SNCF, qui reposent sur les informations non vérifiées données par les CFL.

Suite à ce communiqué, le CHSCT de l'UP Traction de Nancy s'est réuni le 22.03.2017. Il ressort du procès-verbal de cette réunion que « les membres du CHSCT constatent que personne ne sait si c'est le crocodile ou la rame qui a été défaillante »..., qu'ils « souhaitent savoir si les CFL ont une preuve de la présentation du SFav1 au franchissement du train », que pour autant, « pour le président les deux zones d'ombres restantes sur le communiqué de presse du parquet luxembourgeois (du 21.03.2017) relatant les conclusions du rapport d'expertise préliminaire permettent de faire rouler les trains sur le réseau CFL ».

Il résulte aussi de ce procès-verbal que « les membres demandent un vote sur l'arrêt immédiat de toutes les circulations des agents de notre périmètre sur le réseau CFL suite aux conclusions du rapport d'expertise préliminaire de l'enquête parues ce jour : votants 5, pour 4, contre 1 ; devant le refus du président d'arrêter les circulations, les membres du CHSCT demandent un vote sur les mesures qu'ils proposent depuis le début de cet incident lors de chaque réunion pour une reprise sécuritaire des circulations sur le réseau CFL, en attente des rapports d'enquête définitifs :

- limitation de vitesse (marche à vue) de tous les trains sur le réseau CFL

Votants 5, pour 4, abstention 1

- instauration d'un canton blanc entre 2 circulations et limitation importante de la vitesse sur tronçon de 8 km incriminé

Votants 5, pour 4, abstention 1

- neutralisation des installations permettant de circuler en sens inverse du sens normal pour éviter le risque de nez à nez»

Votants 5, pour 4, abstention 1

« Les membres du CHSCT par ces mesures sont encore force de proposition pour une circulation sereine des ADC de notre périmètre devant circuler sur le réseau CFL.

« Le président demande un vote sur la levée du droit d'alerte :

Votants 5, contre 4, abstention 1

« Les membres du CHSCT demandent un point sur le :

- nombre de droit de retrait et nom des agents concernés*
- nombre de mise en demeure et nom des agents concernés*
- nombre d'agent ayant une absence irrégulière et nom des agents concernés*
- nombre d'arrêt maladie sur les 2 derniers mois et nom des agents concernés*

« Pour les membres du CHSCT les questions en suspens sont purement techniques et ne relèvent pas du secret de l'instruction :

- fonctionnement du système*
- fonctionnement MEMOR 2 +*
- copie ATESS*
- temps moral lors d'une reprise d'itinéraire ».*

Une nouvelle fois, par lettre du 28.03.2017, les deux inspectrices du travail compétentes vont s'adresser à la défenderesse, en rappelant que :

« Le vendredi 24 mars 2017, nous nous sommes réunis, à notre demande, dans les locaux..., suite à la transmission d'un communiqué de presse daté du 21 mars 2017, émanant de la Justice du Grand-Duché du Luxembourg, et présentant de manière synthétique les premières conclusions du rapport d'expertise préliminaire établi par un expert judiciaire mandaté par le juge d'instruction.

«Nous vous confirmons que, selon nous, et au regard des explications de nature technique apportées par les uns et les autres, membres de la direction ou agents invités en qualité d'experts, toutes les causes possibles de l'accident survenu à Dudelange ne sont pas connues.

«Dans le communiqué de presse, il est d'ailleurs précisé : « les raisons pour lesquelles le conducteur n'a pas tenu compte du signalement fixe avancé et n'a pas déclenché de freinage sont actuellement en cours d'investigation ».

«De plus, il n'est pas expressément écrit que le voyant du signal avancé était orange (donc fermé), et il est établi qu'il existe une probabilité pour qu'il ait été vert malgré l'enregistrement sur les bandes ATESS du déclenchement de ce signal.

«Un dérangement contraire à la sécurité ne peut être exclu au vu des éléments en notre possession.

«Nous vous renvoyons donc au terme de notre courrier précédent en date du 10 mars 2017 ».

En outre, il est relevé que de nouveaux incidents se sont déroulés sur la même ligne, dans des circonstances identiques ; en effet, un incident s'est produit le 01.04.2017 à Bettembourg, ce qui résulte d'un courriel adressé au président du CHSCT, le 02.04.2017, par le secrétaire du CHSCT, Monsieur Daniel MANSUY. Il est relevé dans ce courriel que :

« Suite au courrier des IT (inspecteurs du travail) et suite à l'incident de samedi soir (Mr FUCHS), incident étayant toutes les craintes des ADC de l'UP, le CHSCT réitère sa demande de circuler en sécurité sur RFL et préconise, pour ce faire, les mesures de préventions demandées maintes fois, à savoir :

- neutralisation des installations de contre-sens pour éviter le risque de nez-à-nez*
- l'instauration de mesures permettant le risque de rattrapage : instauration d'un "canton blanc" entre deux circulations ou limitation importante de la vitesse sur le tronçon de 8 km incriminé*
- l'instauration de boucles de rattrapage humaines pour pallier une éventuelle erreur humaine à bord des trains*
- l'assurance qu'une boucle de rattrapage, y compris humaine, soit mise en œuvre dans les postes d'aiguillage, que ce soit au Luxembourg ou en France*

« Je vous rappelle que les causes de l'accident restent inconnues à ce jour et qu'un tel accident va, une nouvelle fois, semer le trouble dans l'esprit des ADC.

« Pour rappel, l'article L.4121-1 du code du travail : "l'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs".

« Faut-il attendre un nouvel accident pour obtenir une réaction de votre part ?

« Le CHSCT s'interpelle également sur le fait qu'il n'ait pas été prévenu de cet incident alors qu'un DGI, en rapport avec cet événement, est en cours. ».

Monsieur Philippe WACHT répondra le même jour à ce courriel en ces termes :

« J'ai eu un échange ce matin avec le secrétaire du CHSCT concernant la situation qu'a vécu notre ADC hier soir. D'après les premiers éléments, l'agent circulation a procédé à la fermeture du signal d'entrée du BTG puis il a appelé l'agent de conduite à la radio pour lui expliquer alors qu'il aurait dû appeler l'agent de conduite. Le DRHA régional a joint les CFL pour un retour d'expérience concernant cet événement conformément à nos engagements concernant tout fait sur le territoire luxembourgeois. Je vous transmets les éléments dès demain matin.

« Les mesures prises à ce stade sont donc inchangées. ».

Selon le rapport d'incident rédigé le 03.04.2017 et communiqué au CHSCT il est relevé les éléments suivants :

« Conduite du train 88774 terminus Bettembourg cause travaux. A l'approche de la section frontière voie 2, j'observe au loin le SFAV(Aam) en position 1 (avertissement) puis celui-ci bascule en position 2 (voie libre). Je reprends alors ma traction et franchis ce même SFAV(Aam) en position 2. Je passe alors le sectionnement disjoncteur ouvert, puis, après l'avoir refermé, je reprends ma traction et j'observe le signal d'entrée de la gare de Bettembourg SPF(Am) en position 1 (fermé). Je freine alors d'une dépression de service, la vitesse de mon train n'étant pas proche de la vitesse limite de ligne. Il s'en suit une discussion avec l'AC de BTG en demandant le pourquoi de la refermeture du signal. Il me répond alors qu'il vient de retracer l'itinéraire et me demande si je suis bien arrêté devant le signal SFAV(Aam), question à laquelle je répond par la négative et comprends qu'il vient de refermer le signal sans savoir où je me situe exactement. L'AC s'excuse alors de la situation et bascule le signal en position SFP3 avec SFII (60). Je poursuis ensuite en marche normale sans grande sérénité. A l'arrivée du BV de BTG, je décide de contacter le cadre d'astreinte traction par l'intermédiaire de la commande de l'UP de Metz et de lui rendre compte de la situation. Il en est convenu un arrêt de ma journée de service avec retour en taxi l'UP. »

A nouveau, le 03.04.2017, un nouvel incident s'est produit sur la même ligne. Dans le rapport rédigé le même jour, il est indiqué :

« Pas de répétition sur le signal Xv avant BTG (Bettembourg). Le MEMOR 2 s'est allumé, mais pas de clignotant de LS (SF). Anomalie signalée au poste BTG à 15h53. Fonctionnement normal de la RS jusqu'à THL (Thionville) ».

Un autre incident est signalé le même jour, le 03.04.2017; il résulte du rapport d'incident que :

« 39430 réception sur voie 100, sur ordre du poste de changement de poste et manœuvre en direction de la voie 130 cul-de-sac, pour mise en tête 30104 voie 115.

« Lors du changement de poste dans l'impasse, je constate l'ouverture du vb130 celui-ci se ferme avant que je puisse m'annoncer "prêt à manœuvrer". Quelques instants plus tard un train en provenance de THL (loc37031) cisaille les voies devant moi et est reçu au faisceau.

« Lorsque je me suis annoncé par la suite j'ai posé la question au poste : vous aviez ouvert le vb130 ?

« Réponse : oui, erreur...

« 30104 arrêt derrière le RR60 Cy manque tension suite à orage. (...) » ;

La presse locale se saisira à nouveau de ces répétitions d'incidents techniques après l'accident du 14.02.2017.

Le 05.04.2017, le CHSCT de l'UP Traction de Nancy s'est à nouveau réuni en séance extraordinaire. Il résulte du procès-verbal de cette réunion que le CHSCT a fait suite à une note du directeur de l'établissement de l'ESV TER intitulée *« suite de l'accident de Dudelage – point au 28 mars 2017 »* diffusée dans les casiers des agents ; lors de cette réunion, les membres du CHSCT ont fait état de cette note qui affirme *« qu'il n'y a pas eu de répétition du SFav précédent le SFPdm (ni en position ouverte ni en position fermée) sur l'enregistrement ATESS alors que vous stipulez l'inverse depuis le début tragique de cet accident ! De fait comment pouvez-vous certifier que le SFav était en position avertissement si rien n'est inscrit dans ce relevé ATESS ! »* Il est relevé que les membres du CHSCT n'ont toujours pas eu de réponse aux questions qu'ils posent depuis le 14 février 2017, jour de l'accident ; que les membres du CHSCT notent qu'*« après investigation des CFL ceux-ci ont constaté que la hauteur du crocodile du signal incriminé dépassait de 1mm la tolérance »* ; que les membres du CHSCT rappellent les incidents qui sont survenus depuis l'accident du 14.02.2017, incidents relatés ci-dessus, pour lesquels le président du CHSCT n'a pas davantage donné d'information aux membres présents.

C'est donc dans ce contexte que Monsieur BOREL a exercé son droit de retrait pour danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé, droit de retrait contesté par la société SNCF MOBILITÉS.

- Sur le droit de retrait de Monsieur BOREL :

Aux termes de l'article L.4131-1 du code du travail, *« le travailleur alerte immédiatement l'employeur de toute situation de travail dont il a un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé ainsi que de toute défectuosité qu'il constate dans les systèmes de protection.*

« Il peut se retirer d'une telle situation.

« L'employeur ne peut demander au travailleur qui a fait usage de son droit de retrait de reprendre son activité dans une situation de travail où persiste un danger grave et imminent résultant notamment d'une défectuosité du système de protection. »

Il résulte de ce texte que le salarié exerçant son droit de retrait doit avoir un motif raisonnable de penser qu'une situation de travail présente un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé, sans qu'il soit nécessaire pour lui de rapporter la preuve de l'existence réelle de ce danger.

En l'espèce, l'employeur conteste l'existence du danger grave et imminent invoqué par le salarié pour justifier l'exercice de son droit de retrait les 28 et 29 mars 2017 et dénie à la juridiction des référés le pouvoir de statuer sur ce point.

Il apparaît toutefois que lorsqu'il existe une divergence forte entre la direction de l'entreprise et le CHSCT sur l'existence d'un danger grave et imminent pour la vie et la santé des salariés, en l'absence de saisine du tribunal de grande instance sur ce point, il entre dans la compétence de la formation de référé du conseil de prud'hommes de statuer sur la validité du droit de retrait exercé par un salarié.

De l'examen des faits effectué plus haut, il ressort que Monsieur BOREL avait bien, les 28 et 29.03.2017, un motif raisonnable de penser qu'il existait un danger grave et imminent pour sa vie et sa santé.

En effet, il n'est pas contesté qu'il ait été informé :

- des dépôts des droits d'alerte pour danger grave et imminent effectués par les différents CHSCT suite à l'accident, droits toujours maintenus malgré les mesures prises par la direction de la SNCF ;
- de la position de l'inspection du travail dans son courrier du 06.03.2017, laquelle met en garde l'employeur en cas de doute sur les causes de l'accident ;
- de la position de l'inspection du travail dans son courrier du 10.03.2017, sur les mesures annoncées par le directeur régional et celles demandées par le CHSCT, laquelle estime que *« la reprise des circulations ne peut être décidée que sur la base d'éléments objectivés et fiables »* ;
- de l'incident qui s'est produit le 01.04.2017 à hauteur de Bettembourg ;
- de la répétition d'incidents le 03.04.2017 au même endroit ;
- de nombreux articles de presse relatant l'accident, l'avancée de l'enquête, la reprise de la circulation et les répétitions d'incidents techniques, ce qui a eu pour effet de raviver ou d'entretenir les craintes du salarié à propos de la sécurité de la ligne ;
- de la survenance d'un précédent accident le 11.10.2006 sur la même ligne, à Zoufftgen.

Il est en outre manifeste que le sentiment d'insécurité ressenti par Monsieur BOREL a été renforcé par le fait que ce dernier avait déjà vécu une telle situation, sur la même ligne

luxembourgeoise, en se retrouvant « nez-à-nez » avec un train venant en sens inverse, presque accident qui n'est pas

De plus, l'ensemble des divergences entre la direction de la SNCF, qui se contredit sur l'existence d'un écrit quant aux garanties que lui auraient données les CFL, et les différents CHSCT, lesquels ont maintenu leur droit d'alerte pour danger grave et imminent, tant au regard des causes de l'accident non connues à ce jour que de la pertinence des mesures prises, a entretenu un climat de craintes légitimes justifiant l'usage par Monsieur BOREL de son droit de retrait pour danger grave et imminent les 28 et 29.03.2017.

Il apparaît ainsi que c'est à bon droit que Monsieur BOREL a exercé son droit de retrait les 28 et 29.03.2017.

- Sur la demande d'interdiction d'opérer une retenue sur le salaire ou de prononcer une sanction disciplinaire :

Aux termes de l'article L.4131-3 du code du travail, « aucune sanction, aucune retenue de salaire ne peut être prise à l'encontre d'un travailleur ou d'un groupe de travailleurs qui se sont retirés d'une situation de travail dont ils avaient un motif raisonnable de penser qu'elle présentait un danger grave et imminent pour la vie ou pour la santé de chacun d'eux. » ;

Il résulte clairement des écritures et pièces de la SNCF, qu'elle entend opérer une retenue sur le salaire Monsieur BOREL tout en se réservant le droit de le sanctionner disciplinairement, au titre des deux journées où il a exercé son droit de retrait.

C'est ainsi, notamment, que le 29.04.2017, la hiérarchie de Monsieur BOREL lui a adressé le courrier suivant : « le mardi 28 mars 2017, ainsi que le mercredi 29 mars 2017, vous avez exercé votre droit de retrait, refusant d'effectuer la partie de votre commande située sur le réseau ferré luxembourgeois.

[...]

Ceci est une infraction à l'article 2 du RH0006.

Veillez me fournir vos explications. »

En l'espèce, l'article 2 du RH0006 prévoit que « tous les salariés de la SNCF doivent, dans le cadre de leur activité professionnelle, respecter le droit applicable dans leur environnement de travail, les engagements contractuels pris et se conformer strictement aux dispositions du système de prescription de la SNCF ».

Il apparaît toutefois qu'en exerçant son droit de retrait, sans qu'il soit démontré un abus de sa part, Monsieur BOREL n'a fait qu'user d'un droit consacré par la loi sans violer l'article 2 précité.

Par suite, la menace faite par l'employeur de sanctionner financièrement et disciplinairement l'exercice légitime de ce droit constitue un trouble manifestement illicite.

Monsieur BOREL n'est pas en mesure de démontrer à ce stade que des retenues auraient été opérées sur son salaire pour les journées des 28 et 29.03.2017, puisqu'il ressort du bulletin de paie du mois de février 2017 que les éléments de salaire variables lui sont payés avec un décalage de deux mois. Si des retenues étaient opérées pour le mois de mars au titre des deux droits d'alerte, elles n'apparaîtraient donc que sur le bulletin de salaire du mois de mai 2017.

Il convient dès lors de prendre des mesures conservatoires pour faire cesser un dommage imminent en faisant interdiction à l'employeur de sanctionner financièrement et disciplinairement Monsieur BOREL pour l'exercice des droits de retrait des 28 et 29.03.2017 et d'assortir la présente décision d'une astreinte provisoire de 1.000,00 euros par infraction constatée en se réservant le droit de la liquider.

Enfin, il y a lieu de rejeter la demande de Monsieur BOREL de faire interdiction à la société SNCF MOBILITÉS de pratiquer à l'avenir une retenue de salaire ou de lui infliger une sanction disciplinaire pour l'usage futur de son droit de retrait en lien avec l'accident du 14 février 2017 tant que les circonstances de l'accident ne seront pas connues et/ou que des mesures jugées satisfaisantes n'aient pas été prises pour protéger la santé et la sécurité de Monsieur BOREL sur la ligne Thionville/Luxembourg.

En effet, une telle demande excède les pouvoirs de la formation des référés.

- Sur l'intervention volontaire :

Aux termes des articles L.2132-1 et L. 2132-3, du code du travail, « *les syndicats professionnels sont dotés de la personnalité civile* » et « *ont le droit d'agir en justice.*

Ils peuvent, devant toutes les juridictions, exercer tous les droits réservés à la partie civile concernant les faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif de la profession qu'ils représentent. »

En l'espèce, il est établi que la Société SNCF MOBILITÉS a méconnu les dispositions des articles L.4131-1 et L.4131-3 du code du travail, ce qui a causé un préjudice à l'intérêt collectif de la profession représentée par le syndicat requérant.

Il convient dès lors de déclarer recevable et bien fondée l'intervention volontaire du Syndicat SUD RAIL METZ-NANCY.

Il sera donc fait droit à la demande de versement d'une provision sur indemnisation du préjudice causé à l'intérêt collectif de la profession représentée par ce syndicat à hauteur de 1000 euros.

- Sur les frais et dépens :

Il convient de faire droit à la demande d'indemnisation de ses frais irrépétibles formée par le salarié à hauteur de 1.000,00 euros.

L'intervention volontaire du Syndicat SUD RAIL METZ-NANCY étant recevable et bien fondée, il lui sera de la même manière alloué 1000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

La SNCF MOBILITÉS sera déboutée de sa demande reconventionnelle au titre de ses propres frais irrépétibles.

La SNCF MOBILITÉS, partie succombante, sera condamnée aux dépens en application de l'article 696 du code de procédure civile.

Enfin, il convient de rappeler qu'en application de l'article 489 du code de procédure civile la présente ordonnance est exécutoire à titre provisoire ;

PAR CES MOTIFS

LA FORMATION DE RÉFÉRÉ DU CONSEIL DE PRUD'HOMMES DE METZ,
statuant publiquement, contradictoirement, en premier ressort et après en avoir délibéré
conformément à la loi ;

VU les articles R.1455-5, R.1455-6 et R.1455-7 du code du travail ;

VU les articles L.4131-1, L.4131-2 et L.4131-3 du code du travail ;

CONSTATE que Monsieur BOREL Daniel avait un motif raisonnable de penser qu'il existait
un danger grave et imminent justifiant l'exercice de son droit de retrait ;

CONSTATE l'existence d'un trouble manifestement illicite et d'un dommage imminent qu'il
appartient à la formation de référé de faire cesser ;

Par conséquent,

FAIT INTERDICTION à la SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER
MOBILITÉS, prise en la personne de son représentant légal, d'opérer des retenues financières
sur le salaire de Monsieur BOREL Daniel pour avoir exercé son droit de retrait pour danger
grave et imminent les 28 et 29 mars 2017 ;

FAIT INTERDICTION à la SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER
MOBILITÉS, prise en la personne de son représentant légal, de sanctionner disciplinairement
Monsieur BOREL Daniel pour avoir exercé son droit de retrait pour danger grave et imminent
les 28 et 29 mars 2017 ;

DIT que les deux précédents chefs de dispositif seront assortis d'une astreinte provisoire de
1.000,00 euros par infraction constatée ;

SE RÉSERVE la liquidation de l'astreinte en application de l'article 491 du code de
procédure civile ;

DIT ne pas avoir lieu à référé pour le surplus ;

CONDAMNE la SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER MOBILITÉS, prise en
la personne de son représentant légal, à payer à Monsieur BOREL Daniel la somme de :

- **1.000,00** euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile ;

VU les articles L.2132-1 et L.2132-3 du code du travail ;

DÉCLARE l'intervention volontaire du SYNDICAT SUD-RAIL METZ-NANCY recevable et bien fondée ;

CONDAMNE la SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER MOBILITÉS, prise en la personne de son représentant légal, à payer au SYNDICAT SUD-RAIL METZ-NANCY :

- **1.000,00** euros nets à titre de provision sur dommages et intérêts en réparation du préjudice subi par la profession
- **500,00** euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile ;

DEBOUTE la SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER MOBILITÉS de sa demande reconventionnelle ;

CONDAMNE la SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER MOBILITÉS, prise en la personne de son représentant légal, aux entiers frais et dépens ;

RAPPELLE qu'en application de l'article 489 du code de procédure civile la présente ordonnance est exécutoire à titre provisoire.

Ainsi jugé et prononcé par mise à disposition au greffe le 5 mai 2017.

LE GREFFIER

LE JUGE

Pour Copie certifiée
conforme à l'original
Le Greffier



