

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE TOURS**REFERES**

**REPUBLIQUE FRANCAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

ORDONNANCE du 20 Juillet 2010

N° RG : 10/20392

DEMANDERESSE :

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS (SNCF),
dont le siège social est sis 34, rue du Commandant René Mouchotte - 75014
PARIS
représentée par la **SCP PACREAU & COURCELLES**, plaident par Me
COURCELLES avocat au barreau D'ORLEANS

ET :

DEFENDERESSES :

LE CHSCT DE L'INFRAPOLE CENTRE SITE DE TOURS-BLOIS, dont
le siège social est sis 1, rue de la Galboisière - 37700 ST PIERRE DES CORPS
représentée par la **SELARL 2BMP**, plaident par Me **MARSAULT** avocat au
barreau de TOURS

LE CHSCT DE L'INFRAPOLE CENTRE SITE D'ORLEANS, dont le siège
social est sis 2, rue Pierre Sépard - 37700 ST PIERRE DES CORPS
représentée par la **SELARL 2BMP**, plaident par Me **MARSAULT** avocat au
barreau de TOURS

LE CHSCT DE L'INFRAPOLE CENTRE SITE DE VIERZON-BOURGES,
dont le siège social est sis 3 bis, avenue Pierre Sépard - 18100 VIERZON
représentée par la **SELARL 2BMP**, plaident par Me **MARSAULT** avocat au
barreau de TOURS

DEBATS :

Par devant Monsieur P. CAYROL, Premier Vice-Président faisant fonction de
Président du Tribunal de Grande Instance de TOURS, assisté de Madame V.
DESESQUELLES, Greffier.

A l'audience publique du 13 Juillet 2010, le Président ayant informé les parties
que la décision serait rendue à l'audience du 20 Juillet 2010.

DELIBERE :

Prononcé publiquement par Monsieur P. CAYROL, Premier Vice-Président
faisant fonction de Président du Tribunal de Grande Instance de TOURS, à
l'audience du 20 Juillet 2010, assisté de Madame V. DESESQUELLES, Greffier

EXPOSE DU LITIGE :

Dans le prolongement d'un précédent projet intitulé "INDUSTRIALISATION DE LA MAINTENANCE SUR LA REGION CENTRE", la Société Nationale des Chemins de Fer français a élaboré un nouveau projet tendant à une "Nouvelle Organisation Voie sur la région Centre" prévoyant des transferts de mission entre l'Infrapôle et l'Infralog, nécessitant ipso facto de redéfinir l'organisation de la production voirie de l'Infrapôle autour de trois unités de production au lieu de quatre. Des groupes de travail ont été ainsi réunis sur l'initiative du chef de projet Bruno DUBOS désigné par la SNCF, et à l'issue de ces réunions une majorité se serait dégagée en faveur d'un découpage par axe, tout en conservant une continuité géographique et une charge équilibrée des unités.

La mise en oeuvre de ce projet initialement prévue au 1^{er} juillet 2010 a été ultérieurement reportée au 1^{er} octobre 2010, de manière à permettre la consultation des instances de concertation, conformément à l'article L4612-8 du Code du Travail.

Les trois Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) ont ainsi été réunis le 10 juin 2010 et à l'issue ont voté le recours à une expertise, le Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de l'unité voie du site TOURS-BLOIS désignant le Cabinet DEGEST, le Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail du site d'Orléans désignant le Cabinet IRCAF Réseau et le Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail du site de Vierzon désignant le Cabinet EMERGENCES.

Par lettre du 16 juin 2010, le Directeur de l'Infrapôle Centre a écrit à chacun des secrétaires des Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sus-désignés pour leur demander de procéder à la désignation d'un seul et même expert chargé de l'analyse approfondie du projet.

Par lettre commune du 21 juin 2010, les trois secrétaires des Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail en cause firent connaître au Directeur de l'Infrapôle Centre leur refus de recourir à un seul et unique expert.

Aussi par exploits, des 8 et 9 juillet 2010, la SNCF a-t-elle fait assigner devant cette Juridiction, les Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail des sites de TOURS-BLOIS, ORLEANS, et VIERZON -BOURGES. Elle demande, au vu des articles L. 4612-8, L. 4614-12, L. 4614-13, R. 4614-19, R. 4614-20 du Code du Travail qu'il soit dit et jugé que les expertises présentées par les Comités défendeurs portent sur un même objet et doivent être réunies en une seule et même expertise, que l'un des experts, choisis par les Comités défendeurs soit désigné et qu'il soit enjoint auxdits Comités d'établir dans le délai d'une semaine un cahier des charges unique, les éléments ne relevant pas de la compétence du Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail du projet étant exclus de la mission.

La SNCF demande aussi que soit accordé à l'expert un délai de 30 jours commençant à courir une semaine après le prononcé de la présente décision, la remise du rapport ne pouvant intervenir après le 30 août 2010. Elle sollicite enfin que les dates de restitution et de consultation interviennent au plus tard respectivement les 6 septembre et 20 septembre 2010, et que les Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail conservent la charge de leurs frais irrépétibles, et soient tenus des dépens, outre le prononcé de l'exécution provisoire.

A l'appui de ses demandes, la SNCF expose qu'elle a intérêt à agir et que cette Juridiction est bien territorialement compétente en raison de l'unité d'objet de l'instance. Elle expose ensuite le contexte et l'origine du projet de nouvelles

organisation, tenant à la répartition de la charge de la maintenance entre l'Infralog et l'Infrapôle, puis abordant les motifs de sa demande d'expertise unique en rappelle les termes d'une ordonnance de Monsieur le Président du Tribunal de Grande Instance d'Evreux du 11 février 1998, ainsi que d'une ordonnance du Tribunal de Grande Instance de Dijon du 3 octobre 1997. Elle insiste sur le fait que l'ordre du jour transmis avec les convocations des trois Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail était identique ; que le projet présenté était le même, ainsi que le dossier de consultation et que les réunions de consultations eurent lieu le même jour, et enfin que géographiquement les quatre unités voies actuelles recouvrent le périmètre de la Région Centre. La SNCF argue encore de ce que les motivations des décisions de recours à l'expertise reflètent des préoccupations similaires avant de contester que certains points puissent être évoqués par l'expert et spécialement

- l'incidence du projet de réorganisation sur le document unique.
- l'analyse des risques induits par les chantiers clés en main déjà étudiés dans le cadre du projet IDM.
- l'analyse de la procédure de la liste d'appel procédure ancienne formulée récemment dans le référentiel.
- l'analyse de l'examen du sureffectif déclaré question ne relevant pas du Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.
- l'analyse de la pérennité des secteurs de Bourges et de Saint Amand-Montrond, projet prévu pour 2013 dans un tout autre programme de nouvelle organisation n'ayant donné lieu à aucune information ou consultation.

La SNCF affirme enfin que c'est de manière abusive que les trois Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ont décidé de recourir à trois experts différents et affirment que ces décisions révèlent une volonté certaine et inflexible de ces organismes de s'opposer par pétition de principe aux besoins de l'entreprise de faire évaluer ses structures et de ralentir la mise en oeuvre des projets par des manoeuvres dilatoires. Elle considère dès lors eu égard à l'abus du droit conféré par l'article L. 4614-12 du Code du Travail que les trois Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail doivent supporter les frais et dépens de l'instance et par suite leurs frais irrépétibles.

Les Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail des sites de TOURS-BLOIS, ORLEANS, VIERZON-BOURGES expliquent pour leur part dans quelles conditions, consultés le 10 juin 2010 sur le projet de nouvelle organisation Voirie sur la Région Centre, ils ont été amenés à demander la mise en oeuvre de mesure d'expertise, confiée à trois cabinets différents pour évaluer les impacts du projet "Nouvelle Organisation Voie sur la Région Centre". Ils relatent aussi leur précédente décision d'expertise dans le cadre du projet IDM, la signature d'un contrat avec le Cabinet DEGEST pour 145 000 € (cent quarante cinq mille euros) HT pour une expertise unique commandée par cinq Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, puis la procédure suivie devant cette Juridiction à la requête de la SNCF pour contester les honoraires.

Ils contestent ensuite que leurs décisions de recourir à trois cabinets différents soient abusives, et indiquent surtout que le Juge n'a pas à contrôler le choix de l'expert auquel le Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail a décidé de recourir, sauf abus manifeste. Ils expliquent que la mission confiée aux trois cabinets désignés n'est pas la même et qu'il ne saurait donc être estimé qu'il existe une mission unique, dans la mesure où les effets du projet varient selon le périmètre concerné du fait du redécoupage des voies sur le territoire de l'Infrapôle Centre et où le cahier des charges est adapté aux particularismes de chaque

périmètre (dix sept points soumis à expertise pour le Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail du site D'ORLEANS, vingt points pour le Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail du site TOURS-BLOIS 14 points pour le Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de VIERZON-BOURGES). Ils précisent encore que des parcours de voies sont transférés du site de TOURS-BLOIS sur les sites D'ORLEANS ou VIERZON-BOURGES ce qui implique un redéploiement des agents à travers des fermetures de brigade et incidemment des regroupements d'équipes, ce qui aura pour effet de modifier les conditions de travail.

Ils notent également que le système d'intervention des agents en dehors des heures de service impose pour les agents une mobilité accrue du fait de l'agrandissement de la taille des unités voies, et que des problèmes de formation des agents transférés sur un nouveau périmètre d'intervention se poseront.

Ils contestent encore que la question du sursupplément déclaré n'ait pas à être pris en compte les effectifs constituant une composante à prendre en compte dans l'organisation du travail et de la production. Ils soulignent la particulière sensibilité de cette question sur le site de VIERZON-BOURGES dans la mesure où s'il est tenu compte des départs en retraite, les effectifs de l'unité passeront en 2012 en dessous du seuil minimum de quatre-vingt agents, fixé par les directives du référentiel IN 3407 circonstance qui aura un impact sur l'organisation du travail. Ils estiment qu'une expertise par périmètre de Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail est dès lors légitime et qu'en tout cas aucun abus manifeste n'est caractérisé.

Ils contestent enfin les autres demandes de la SNCF tendant à fixer judiciairement le calendrier de l'expertise unique, et enfin l'existence d'un abus de droit. Ils rappellent à nouveau dans quelles conditions intervinrent leurs décisions de recours à l'expertise le 10 juin 2010 à l'occasion de réunion extraordinaire, la réponse rapide donnée à la SNCF quant au souhait de cette dernière de voir prescrire une seule expertise, et estiment qu'il n'a été fait usage d'aucune manœuvre dilatoire. Ils précisent enfin que le fait que chaque Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ait désigné un Cabinet d'expertise différent n'a pas davantage pour effet de retarder la mise en oeuvre du projet, les expertises étant encadrées dans une circulaire 93-15 du 25 mars 1993. Ils démentent par ailleurs la multiplication des frais par trois et en l'absence de tout abus de droit, concluent à la condamnation de la SNCF à leur verser la somme de 300 € (trois cents euros) à chacun d'eux.

MOTIF DE LA DECISION :

Sur la demande de réalisation d'une expertise unique portant de désignation d'un seul expert :

Attendu, selon l'article L. 4614-12 du Code du Travail que le Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail peut faire appel à un expert agréé :

1°) lorsque un risque grave, révélé ou non par un accident de travail, une maladie professionnelle ou à caractère professionnel est constaté dans l'établissement.

2°) en cas de projet important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail prévues à l'article L. 4612-8.

Attendu en l'espèce qu'il n'est pas discuté que le projet "Nouvelle Organisation Voie sur la Région Centre" soit un projet important modifiant les conditions de santé, de sécurité ou les conditions de travail au sens de l'article L. 4614-12

reproduit ci-dessus, et que le recours à l'expertise par conséquent soit justifié sur l'ensemble des éléments visés par le projet ;

Attendu cependant que la demanderesse soutient qu'une seule expertise aurait dû être ordonnée par les Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail défendeurs parce que le projet présenté constitue un projet unique commun aux trois comités que la motivation des recours à l'expertise est identique que la mission confiée à l'expert choisi par chaque comité est similaire, et enfin par ce qu'il existe un périmètre commun à chacun des comités, et en déduit que les décisions prises le 10 juin 2010 constituent un abus manifeste ;

Attendu en effet un droit que sauf abus manifeste le Juge n'a pas à contrôler le choix de l'expert auquel le Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail a décidé de faire appel dans le cadre des pouvoirs qui lui est donné par l'article L. 4614-12 du code du travail, que pareillement sauf abus manifeste, le Juge n'a pas à apprécier si les missions d'expertise prescrites par plusieurs Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail doivent être réunies en une seule, ou encore modifier le champ des investigations ;

Attendu que le projet présenté tel que soumis à chacun des Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail défendeurs, rappellent tout d'abord les données de la réflexion qu'elles que résultant du projet IDM, et notamment l'état de patrimoine, sa répartition géographique, la maintenance prévisionnelle et l'effectif de 235 agents de production voûte ;

Attendu que le projet expose ensuite l'organisation actuelle en quatre unités.

- ORLEANS avec trois secteurs :
 - ORLEANS NORD (trois brigades)
 - ORLEANS CENTRE (trois brigades)
 - ORLEANS SUD (trois brigades)
- TOURS NORD-QUEST avec trois secteurs :
 - LOIRE (trois brigades)
 - CENTRE NORD (trois brigades)
 - VENDOME (deux brigades)
- TOURS SUD EST avec quatre secteurs :
 - SAINT PIERRE DES CORPS (quatre brigades)
 - TOURS SUD (deux brigades)
 - BLERE-LOCHES (deux brigades)
 - BLOIS (quatre brigades)
- VIERZON-BOURGES avec quatre secteurs :
 - VIERZON (quatre brigades)
 - SOLOGNE (deux brigades)
 - BOURGES (trois brigades)
 - ST AMAND (deux brigades)

Attendu que le projet soumis aux Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail précise ensuite les données examinées pour conduire la réflexion (patrimoine, charge de la production, tournée de surveillance, distance de parcours, habilitation récente), puis les contours des unités selon deux logiques, la première géographique, la seconde d'axes, avant d'expliquer les raisons ayant conduit à une logique d'axe tout en conservant une continuité géographique ;

Attendu que le projet détaille ensuite tous les travaux à la charge des unités voûtes de l'Infrapôle (page 5° détaille les ressources des unités et secteurs (page 6) la révision des parcours d'astreinte pour les agents et l'encadrement ;

Attendu que le projet détaillé ensuite le nouveau secteur de l'unité D'ORLEANS avec trois secteurs de production ORLEANS LIGNES, ORLEANS GARE, BLOIS précise les zones d'intervention de chacune des équipes voies pour chaque secteur, l'incidence en terme de personnel des passages à niveau gardés, les zones d'astreintes et les effectifs nécessaires ;

Attendu que le projet contient ensuite une présentation des unités de TOURS et VIERZON selon les mêmes principes ;

Attendu que le projet analyse ensuite les répercussions de la nouvelle organisation en trois unités au lieu de quatre, tant au niveau de la formation que de l'évolution de l'astreinte (p. 24) de l'abandon d'un certain nombre d'immeubles (p. 25) ; propose un bilan en terme d'emplois (effectif de production de 248 agents) évoque les efforts de productivité et enfin les économies attendues de la diminution de l'encadrement, des frais d'astreinte ;

Attendu que la lecture de ce projet démontre que l'analyse de ses conséquences certes différentes pour chacun des unités concernées, doit être unique ; que c'est donc manifestement de manière abusive que les Comités défenseurs ont décidé de recourir à trois expertises différentes, alors que leurs préoccupations étaient pour l'essentiel similaires même si contrairement à ce que soutient la SNCF, certaines de celles-ci étaient différentes en particulier pour le Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail du site de VIERZON, qu'il sera en conséquence jugée qu'une seule expertise réunissant les trois missions proposées sera ordonnée ;

Attendu sur le cahier des charges que la décision du Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail du site de TOURS suggérant l'analyse de l'incidence du projet sur le document unique n'apparaît pas étrangère à la recherche de toutes les conséquences en termes d'hygiène et sécurité et conditions de travail - des projets de réorganisation ; que par contre l'analyse des risques inhérents aux chantiers clés en main apparaît étrangère au projet de réorganisation ; que c'est donc manifestement de manière abusive que ce chef de mission a été retenu ; que de même l'analyse de la procédure de la liste d'appel ne relève nullement du projet en cause, de sorte que la mission assignée à l'expert apparaît avoir été manifestement arrêtée de manière abusive ;

Attendu en revanche que la SNCF ne saurait pertinemment demander que soit écartée de la mission de l'expert l'étude des effectifs, ceux-ci conditionnant avec les attributions de chacune des unités, les conditions de travail ;

Attendu enfin que l'étude de la pérennité des secteurs de BOURGES et SAINT AMAND-MONTROND ne peut non plus être écartée dans la mesure où le projet de "Nouvelle Organisation Voie sur la Région Centre" analyse ce point - certes de manière partielle - page 21 ;

Sur le calendrier de l'expertise :

Attendu qu'une circulaire du 25 mars 1993 qui peut servir de référence pour l'application de la loi et des règlements indique que l'expertise doit être effectuée dans le délai d'un mois ; que ce délai est cependant indicatif et doit être modulé en considération de l'étendue de la mission ;

Qu'en l'espèce, eu égard à la décision qui précède de réunir les trois expertises en une seule, le délai assigné au cabinet d'expertise sera portée à six semaines ;

Attendu sur le point de départ du délai qu'il n'appartient pas à cette juridiction de fixer la date de point de départ du délai, le démarrage des travaux de l'expert requis étant conditionné par l'acceptation par ce dernier de sa mission et la

conclusion d'une convention d'honoraires ; qu'en tout état de cause ce délai ne pourra courir que de la conclusion de cette convention ; que par voie de suite aucun délai limité de remise du rapport ne sera arrêté ;

Sur l'abus de droit commis par le Comité d'Hygiène et de Sécurité

Attendu que la SNCF reproche encore aux trois Comités défenseurs d'avoir refusé de ne désigner qu'un expert unique pour examiner les conséquences du projet nouvelle organisation voie Centre, et d'avoir usé ainsi de manœuvre dilatoire pour ralentir la mise en oeuvre du projet ; que la SNCF analyse ensuite la réponse unique faite par les défenseurs le 21 juin 2010 portant pour l'essentiel sur un litige soumis à cette juridiction ;

Attendu que ce différend est étranger pour l'essentiel à la présente instance, mais explique le souhait du trois Comités défenseurs de solliciter des cabinets différents pour éviter le reproche fait par la SNCF au Cabinet DEGEST de collusion avec une organisation syndicale, et ainsi de stimuler la concurrence ;

Qu'il n'apparaît pas ainsi que le comportement des trois Comités puisse être tenu pour constitutif d'un abus de droit, de sorte que la SNCF sera tenue des dépens de l'instance et devra verser à chacun des trois comités une indemnité de procédure de 200 € ;

PAR CES MOTIFS :

Nous Juge des Référé,

Statuant publiquement, contradictoirement et en premier ressort, en la forme des référés,

Vu les articles L 4614.12 et suivants du Code du Travail ;

Dit que les missions confiées par la trois Comités d'hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail défenseurs aux cabinets DEGEST, IRCAF et EMERGENCES constituent une mission unique qui donnera lieu à l'établissement d'un rapport unique.

Renvoie les trois Comités d'hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail défenseurs à se concerter pour la désignation d'un expert unique et leur enjoint de faire connaître leur choix à la SNCF dans les trois jours suivant la signification de la présente décision.

Emendant quant au cahier des charges de cette expertise, dit que l'analyse des points suivants est étranger au projet de Nouvelle Organisation Voie Centre et que l'expert commis n'aura pas à étudier les points suivants :

- analyse des risques liés aux chantiers clés en main
- analyse de la procédure de la liste d'appel.

Dit que l'expert désigné devra accomplir sa mission dans le délai de six semaines à compter de la régularisation de la convention d'expertise.

Déboute la SNCF du surplus de ses demandes.

Condanne la SNCF à verser à chacun des trois Comités d'Hygiène de Sécurité et des Conditions de Travail une indemnité de procédure de DEUX CENTS EUROS (200 €) en vertu de l'article 700 du Code de Procédure Civile ;

Ordonne l'exécution provisoire de la présente ordonnance.

Laisse les dépens à la charge de la SNCF.

Ordonnance contradictoire mise à disposition des parties le 20 juillet 2010.

Le Greffier

V. DESSESUELLES

Le Président

F. CAYROL