

Out des minutes du secrétariat greffe
Tribunal de Grande Instance d'Agen

MINUTE N° 22/2002

Société Civile Professionnelle
d'Avocats
Philippe BRIAT
Gisèle MERCIER
111, boul. Camot 47000 AGEN
Tél. 05 53 66 05 30 Fax 05 53 66 14 15

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

COUR D'APPEL D'AGEN

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE D'AGEN
-174 701 110 00051 752 E-

ORDONNANCE DE REFERE DU 31 JANVIER 2002

Décision contradictoire
En premier ressort
Audience du 24 Janvier 2002
N° de rôle : 01/00360
Sur assignation en date du 20 Décembre 2001

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS
/ COMITE D'HYGIENE DE SECURITE ET DES CONDITIONS DE TRAVAIL

Nature de l'affaire : Dde relative à la désignation, mandat ou rémunération d'un expert

PARTIES EN CAUSE :

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS
34, rue du Commandant René Mouchotte
75014 PARIS

DEMANDERESSE - Représentée par Me Gisèle MERCIER, Avocat au barreau d'AGEN

ET :

COMITE D'HYGIENE DE SECURITE ET DES CONDITIONS DE TRAVAIL
1, place Rabelais
47000 AGEN

DEFENDERESSE - Représenté par Me Nathalie DUGAST, Avocat au barreau d'AGEN

PRESIDENT :

Jean-François BOUGON, Président du TGI d'AGEN

GREFFIER :

Danièle CAUSSE,

La S.N.C.F. se propose de réorganiser le service de la circulation en gare de TONNEINS les dimanches et fêtes en matinée. Elle expose que ces matins là, un seul train dessert la gare, à 11 h 03, que ce train emprunte la voie impaire ce qui impose pour les usagers la traversée des voies, par le passage prévu à cet effet, sous la surveillance d'un agent de la S.N.C.F., que cette surveillance est assurée par un agent circulation, que cet agent est mobilisé toute la matinée pour cette surveillance qui s'étale sur une quinzaine de minutes.

La S.N.C.F. explique que désireuse de réorganiser son service, elle propose que la traversée des voies se fasse non plus sous la surveillance de l'agent circulation, mais sous la surveillance de l'agent commercial qui sera présent en gare ces jours là.

La S.N.C.F. explique qu'elle a soumis son projet de réorganisation au C.H.S.C.T. qui demande une expertise.

En raison de la modestie de son projet au regard de la modification des conditions de travail ou de la modification des conditions de sécurité, alors que l'information du C.H.S.C.T. sur ce projet a été exhaustive, la S.N.C.F. demande de dire qu'il n'y a pas lieu à expertise.

Elle poursuit la condamnation du C.H.S.C.T. aux dépens de l'instance.

C.H.S.C.T. conclut au débouté de la demande de la S.N.C.F. et à la validation de sa délibération du 16 novembre 2001 décidant de recourir à une expertise. Il explique que contrairement à l'opinion développée par la S.N.C.F. les conditions du recours à l'expertise prévue à l'article L 236 - 9 du code du travail sont remplies. Il fait valoir que l'agent commercial qui serait substitué à l'agent circulation ne connaît pas les installations fixes (sonneries, voyants lumineux) utilisées par l'agent circulation lors de la traversée des voies, ne connaît pas les règles propres à la circulation et ne dispose pas de l'accès aux téléphones de circulation assurant les liaisons avec les gares encadrantes et le régulateur.

Par ailleurs le C.H.S.C.T. estime que la S.N.C.F. a refusé de prendre en compte les dangers suivants :

* du fait de la double fonction de l'agent, les usagers risquent de traverser la voie sans surveillance alors que le commercial est encore occupé à la vente des billets,

- * la sonnerie d'annonce des trains est mise hors service en l'absence de l'agent circulation,
- * les trains sont susceptibles de circuler et de se croiser dans un intervalle de temps de neuf minutes,
- * l'emplacement actuel de la traversée des voies pose des problèmes de sécurité,
- * la gare de TONNEINS reçoit un public nombreux de personnes handicapées à mobilité réduite au départ comme à l'arrivée des trains qui nécessite vigilance et service auprès des voyageurs accrus.

Le C.H.S.C.T. estime que cette réorganisation constitue une modification importante dans les conditions de travail des agents commerciaux et qu'il ne peut valider un tel projet sans que soient préalablement définie la formation à recevoir de la part de l'agent et les moyens qui lui seront donnés pour remplir normalement cette fonction.

Le C.H.S.C.T. précise qu'il a eu connaissance d'un accident mortel qui s'est produit en gare de Laval. Un passager a été tué par un train en traversant une voie sous le contrôle d'un agent S.N.C.F. non habilité à la circulation.

SUR CE :

En application des dispositions de l'article L 236- 9 du code du travail, le C.H.S. peut faire appel à un expert agréé :

1° lorsqu'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 d'hygiène et de sécurité ou les conditions de travail, prévu au septième alinéa de l'article L 236-2 § 7 (i.e. ...en cas d'aménagement important modifiant les conditions d'hygiène 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 produit ou de l'organisation du travail, avant toute modification des cadences et des normes de productivité liées ou non à la rémunération du travail - article L236 - 2 § 7).

Pour que le C.H.S.C.T. puisse recourir à l'expertise il faut que le projet qui lui est soumis soit important et modifie les conditions d'hygiène et de sécurité (des personnels ou du public) ou les conditions de travail.

Au cas d'espèce, la substitution d'un personnel commercial à un personnel de la circulation pour assurer la surveillance de la traversée des voies n'affecte pas l'hygiène ou la sécurité des personnels concernés. Et, elle ne modifie pas la sécurité des usagers, quels qu'ils soient, dès lors que la formation adéquate du personnel a été assurée.

Il ne s'agit non plus d'un projet important modifiant les conditions de travail, alors que la réglementation propre à la S.N.C.F. (Consigne générale TR1 CN 1° article 34) prévoit expressément que la surveillance de la traversée des voies n'est pas de la compétence exclusive des agents du transport et qu'elle peut être confiée à un agent d'une autre filière et que par ailleurs le projet se traduit essentiellement par une modification limitée des horaires de travail des personnels concernés

Aussi, comme le soutient la S.N.C.F., le recours à l'expertise n'est pas possible.

Dès lors qu'il n'est pas même allégué que la position du C.H.S.C.T. est constitutive d'un abus de droit, la S.N.C.F. gardera à sa charge les dépens de la présente instance.

PAR CES MOTIFS :

DISONS n'y avoir lieu à expertise sur le projet d'organisation du service de la circulation en gare de TONNEINS les matins des dimanches et des jours fériés,

LAISSONS à la S.N.C.F. la charge des dépens de l'instance.

LE GREFFIER



LE PRESIDENT

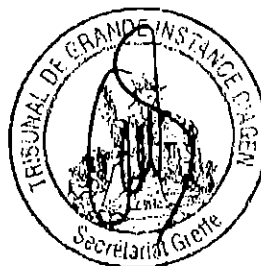


31 JAN. 2002

Le

Copie certifiée conforme

Le greffier,



Société Civile Professionnelle
d'Avocats
Philippe BRIAT
Gisèle MERCIER
111, boul. Carnot 47000 AGEN
Tél. 05 53 66 05 30 Fax. 05 53 66 14 15

CONCLUSIONS

POUR : La SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS –
SNCF, dont le siège social est 34, rue du Commandant René
Mouchotte 75014 PARIS

SCPA BRIAT MERCIER

CONTRE : Le COMITE D'HYGIENE DE SECURITE ET DES CONDITIONS DE
TRAVAIL de l'Unité d'Exploitation SNCF de Lot et Garonne

Maître Nathalie DUGAST

=====

Plaise à monsieur le Président :

VU l'assignation introductive d'instance délivrée à la requête de la
SNCF concluante ;

VU les conclusions notifiées à la requête du C.H.S.C.T. ;

ATTENDU que les écritures déposées par le C.H.S.C.T. nécessitent les réponses suivantes :

I – Sur le fait de confier la surveillance à un agent d'une filière commerciale :

ATTENDU que le C.H.S.C.T. fait un amalgame permanent et volontaire entre sécurité des circulations et sécurité des clients à l'occasion de la traversée des voies.

Dans la gare de Tonneins, il existe deux agents en poste, de filières et de missions différentes, dont il convient de préciser les attributions (valables sur l'ensemble du réseau) :

° l'agent de circulation, qui a pour mission principale d'assurer le circulation des trains en toute sécurité. Il dépend de la filière transport.

° l'agent commercial, qui a pour mission principale d'assurer la vente des billets SNCF aux voyageurs. Il dépend de la filière voyageurs.

La surveillance de la traversée des voies, qui n'existe pas dans toutes les gares, est mise en place en fonction des configurations locales.

C'est donc une tâche complètement dissociée des formations de base d'un agent de circulation ou d'un agent commercial.

Elle peut être confiée à un agent quelconque, sous réserve d'une habilitation et d'une formation adéquate, ainsi que des moyens techniques associés.

Dans certains sites, elle est même confiée à du personnel à statut non SNCF, tel que CDD ou CDI.

L'ensemble de ces éléments est clairement explicité dans une instruction interne du 15 janvier 1996 (pièce n° 4) intitulée : consigne générale TR1 C2 n° 1 « *Sécurité des voyageurs à l'occasion des traversées des voies dans les gares* » article 34

Par ailleurs, ainsi que le prévoit cette consigne, une consigne locale CE TR1 C2 n°1 spécifique au site de Tonneins décrit les conditions dans lesquelles s'opère cette surveillance, que ce soit pour l'agent commercial ou pour l'agent de transport.

II – Sur les moyens techniques et humains :

- a) L'agent possède les moyens techniques lui permettant de l'aviser d'une arrivée d'une circulation (deux voyants – un par sens – qui passent du blanc au rouge et d'une sonnerie d'annonce commune aux deux voies)

Il est prévu que l'agent commercial remette en service la sonnerie des trains à sa prise de service.

Cette manipulation, ainsi que l'observation des voyants, sont indépendantes d'une maîtrise des techniques de la sécurité des circulations.

En outre la règle est extrêmement simple : « *en l'absence de sonnerie et après avoir vérifié l'état des voyants d'annonce, l'agent pourra autoriser la traversée des voies par les voyageurs* » extrait de la CE TR1 C2 n°1. Les voyants et la sonnerie sont mis en action automatiquement par les trains dans un délai permettant aux personnes de se tenir en sécurité (120 secondes pour le voyant voie 1 et la sonnerie et 114 secondes pour le voyant voie 2 dans la configuration la plus défavorable, c'est à dire pour un train circulant à 160 km/h, vitesse maximum de la ligne).

- b) L'agent a reçu une formation adaptée, en application des préconisations de l'article 5 de la CE TRI C2 n°1 (qui constitue le cahier des charges) ainsi que des agrées nécessaires en la circonstance (drapeau rouge, sifflet) ;
- c) Il est tout à fait possible à l'agent commercial d'utiliser les téléphones des gares encadrantes (touches directes) et du régulateur (combiné en liaison directe) pour se renseigner sur l'état de circulation des trains en cas de retard ;

Cette manipulation des téléphones est indépendante d'une maîtrise des techniques de la sécurité des circulations ;

- d) les voyageurs peuvent déjà traverser en dehors de la présence de l'agent de circulation lorsqu'il est occupé à ses missions premières, mais ils enfreignent alors les interdictions matérialisées par voie d'affichage sur les quais.
- e) La surveillance de la traversée des voies est prioritaire par rapport aux opérations effectuées au guichet qui sera fermé pendant la surveillance (les horaires d'ouverture seront affichés). L'agent commercial ne peut donc être occupé ailleurs.

En cas d'impossibilité pour le client de prendre un billet, il existe un appareil automatique et l'achat d'un billet dans le train est possible.

Il n'y a donc pas cumul de missions et risque de charge de travail trop importante.

- f) Si les trains sont susceptibles de se croiser et de circuler dans un intervalle réduit, c'est bien pour cela que l'on maintient une surveillance, sinon il n'y en aurait pas.
- g) Le risque grave pour l'agent commercial résulterait du heurt avec une circulation ferroviaire. Ceci est incohérent puisque sa mission étant d'éviter ce risque aux clients, il est bien évident que sa formation concerne également sa personne.
- h) Il ne s'agit pas d'une modification importante, cette mission nouvelle ne devant être assurée que pour moins d'une heure par semaine.

III – Sur le jugement rendu par le tribunal de LAVAL :

Il n'y a pas de points communs. Il s'agissait en effet d'un agent SNCF qui, ayant enfreint une règle applicable à tous (SNCF et voyageurs) a incité un client à faire de même. Il avait traversé les voies alors que le feu rouge d'un pictogramme piétons (installation absente à Tonneins) était allumé.

Le Tribunal, considérant que le comportement d'un agent SNCF fait référence aux yeux de la clientèle car il constitue un repère sûr, a estimé qu'il devait avoir une attitude d'exemplarité et a procédé à sa condamnation.

IV – Sur les personnes à mobilité réduite :

Les personnes à mobilité très réduite circulant en fauteuil roulant – ce qui ne concerne qu'un seul foyer à TONNEINS - sont presque toujours accompagnées par des tiers.

Actuellement, la montée dans les trains est réalisée conjointement entre le tiers, le contrôleur du train et l'agent circulation si le service le permet. Dans le projet contesté, l'agent de circulation est remplacé nombre par nombre par l'agent commercial. La situation est donc inchangée.

En outre, un traitement en dernière minute est impossible, ces personnes le sachant, préparent leur voyage à l'avance. Les gares de départ et de destination sont ainsi avisées en amont et prennent leurs dispositions.

PAR CES MOTIFS :

Déboutant le C.H.S.C.T. de ses allégations, contestations
demandes, fins et conclusions ;

Faire droit à la contestation élevée par la SNCF ;

DIRE n'y avoir lieu à expertise ;

CONDAMNER le C.H.S.C.T. aux dépens.

POUR CONCLUSIONS –

SOUS TOUTES RESERVES.

A large, stylized handwritten mark, possibly a signature or a large number '7', is drawn in the lower right quadrant of the page.