

**CONSEIL DE PRUD'HOMMES
DE PARIS**

Audience du 9 décembre 2010 à 13 h
Section Commerce
Affaire : Monsieur REFF – la FGAAC c/
La SNCF

CONCLUSIONS

POUR :

Monsieur REFF Pascal , 28 Place Léon Blum, 59 263 HOUPLIN ANCOINE

Demandeur

La FEDERATION GENERALE AUTONOME DES AGENTS DE CONDUITE
domiciliée 20 Rue Lucien Sampaix 75010 PARIS représentée par son secrétaire générale

Intervenant Volontaire

Ayant pour Avocat Maître Catherine DUPLESSIS
Avocat au Barreau de Paris
124 Rue de Tocqueville
75017 PARIS

CONTRE :

La SNCF , 34 Rue du Commandant Mouchotte 75014 PARIS prise en la personne de son
représentant légal.

Défendeur

Ayant pour Avocat Maître Jean Luc HIRSCH
Avocat au Barreau de Paris
213 Rue de L'université
75007 PARIS

PLAISE AU CONSEIL

I/ RAPPEL DES FAITS

Messieurs REFF exerce les fonctions de conducteur de train à la SNCF depuis près de 15 ans.

Il est soumis aux référentiels SNCF et notamment aux référentiels RH 077/RH0677/TT023

Le RH077 et le RH0677 porte sur la réglementation du travail visant à la fois le personnel sédentaire et roulant.

Le TT023 porte sur les temps alloués au personnel de conduite pour effectuer diverses opérations au cours du service.

Jusqu'au changement de service au 14 décembre 2008 et depuis son entrée en fonction Monsieur REFF voyait ses temps de parcours comptabilisés et rémunérés, ces temps apparaissant sur les feuilles de roulement.

..Le temps de parcours s'entend du temps passé entre la fin de service et le temps où l'agent de conduite a accès au lieu de couchage pour prendre son repos hors résidence lors des périodes dites « grandes périodes de travail ».

En d'autres termes le conducteur part de chez lui pour 2 journées au minimum de travail (dites grandes période de travail) et prendra son repos journalier hors de sa résidence habituelle.

..Le repos journalier hors résidence doit avoir une durée ininterrompue de 9 heures au moins, (article 15 repos journalier RH0077) et ce pour satisfaire à la santé des agents de conduite tout autant qu'à la sécurité du trafic ferroviaire.

..L'instruction (article 15 2 RH 077) se rapportant au référentiel mentionne d'ailleurs « lorsque l'agent ne peut prendre un repos effectif, dès son arrivée, par manque de matériel, de couchage et d'aération , son repos doit être majoré du délai d'attente, son temps de présence étant rémunéré.

.. La rémunération apparaît à la rubrique « prime de traction » sur le bulletin de paie, plus précisément à la rubrique « temps de présence » mentionnée sur la fiche « prime de traction », remise trimestriellement avec le bulletin de paie. Le temps de présence étant restitué au travers de « l'état 31 » également remis à l'agent.

Pour la parfaite information du Conseil, il est indiqué le détail des primes de traction est extrait d'un document de synthèse intitulé état 31 qui acte de tout les temps de présence des conducteurs. Pour ce qui concerne plus précisément les temps de parcours , la direction reprend les feuilles d roulement de l'établissement concerné et la grille de service du conducteur pour effectuer le calcul de ses temps des parcours puis pour les reporter sur l'état 31.

.. De plus en plus, les temps de parcours augmentent. Les « résidences » ne sont plus situées à proximité de la gare de fin de service. Il s'agit de moins en moins de résidences aménagées spécialement pour le conducteur avec des normes bien précises, mais d'hôtels éloignés de la gare ou l'agent effectue la fin de son service.

Depuis le 14 décembre 2008, la SNCF, ne rémunère plus ces temps de parcours, ces derniers n'étant pas graphiqués sur les feuilles de roulement ainsi que cela ressort de la comparaison des feuilles de roulement produites.

En agissant de la sorte, la SNCF réalise une économie substantielle sur le logement de ses salariés lors de ces grandes périodes de travail et en ne rémunérant plus ces temps de parcours alors même que leur durée augmente.

Outre une rémunération à la baisse, l'agent de conduite voit son temps de repos amputé et pouvant être inférieur au temps de repos prescrit à l'article 15 RH 077 au préjudice de l'agent de conduite et au mépris des règles de sécurité sur la conduite des trains.

Cette situation n'est pas acceptable.

Les tentatives d'explications données par la direction ne sauraient convaincre votre Conseil.

La SNCF estime que les différents référentiels et plus particulièrement l'article 9.2 du RH 77 , ne règlent pas ce point précis.

La SNCF assimile ces temps de parcours à des temps de trajet,

La SNCF avance que la réglementation nationale sur les temps de trajet a été modifiée par la loi du 18 janvier 2005, qui mentionne que les temps de déplacement professionnel pour se rendre sur le lieu d'exécution du temps de travail n'est pas un temps de travail effectif, et qu'il serait alors choquant qu'elle continue de rémunérer ces temps en les comptabilisant au titre de travail effectif en estimant en outre, que la durée de ces temps de parcours insignifiante.

Monsieur REFF et la FGAAC contestent cette position.

II/ DISCUSSION

A/ Sur le bien fondé des arguments de Monsieur REFF

1/ La position de la SNCF est mal fondée

En effet, le temps de travail effectif s'entend du temps pendant lequel le salarié est à disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à ses occupations personnelles.

Le temps de trajet qui ne donne pas lieu à rémunération est le trajet habituel entre le domicile et le lieu de travail. Ce temps de trajet doit donner lieu à compensation sous forme de repos ou de compensation, s'il dépasse le temps habituel et normal du trajet domicile /travail. (article L 3121- 4 du code du travail)

Cette définition ne concerne pas notre cas d'espèce, les salariés concernés ont des lieux de travail différents et les temps en cause sont inclus dans des périodes de travail et ne recouvrent pas la notion de trajet domicile/ lieu d'exécution du travail. De même, la compensation prévue vise un lieu d'exécution qui serait exceptionnellement éloigné du domicile du salarié.

En l'espèce, les agents de conduite SNCF sont en période dite de « grandes périodes travail » et ils doivent se rendre en fin de service dans des résidences choisies par l'employeur pour y prendre leur repos avec des moyens de transport indiqués par l'employeur.

En d'autres termes, ils sont à disposition de leur employeur jusqu'à la prise du repos hors résidence, ce temps devant alors être rémunérés comme du temps de travail.

Il est à noter que la jurisprudence décide que « les salariés qui sont obligés de se rendre au siège avant d'être transportés sur un chantier, le temps de trajet pour se rendre au siège avant de regagner ce chantier est considéré comme du temps de travail effectif, même si durant le temps de parcours , les salariés ne recevaient pas de consignes liées à l'activité de l'entreprise (Cass Soc 31/3/1993 arrêt Prunevielle n° 89-40865)

Ainsi encore, il a été jugé que lorsque les salariés prennent leur pause et que le local est éloigné du lieu de travail, le temps de parcours est retenu comme temps de travail effectif et ne doit pas réduire le temps de repos (Cass Soc 13/7/2004 n° 02-15142)), le temps de parcours étant la conséquence de l'organisation de l'employeur.

2 / En tout état de cause, La SNCF ne peut diminuer la rémunération de ces temps sans l'accord du salarié.

En rémunérant ces temps, la SNCF s'est engagée contractuellement vis à vis de Monsieur CHOQUET. La SNCF ne peut donc revenir sur un avantage acquis sans l'autorisation du salarié s'agissant d'un élément substantiel de son contrat de travail. (Cass Soc 18/07/2000 98-41222).

De plus la démarche de la SNCF est incohérente.

Avant le 14 décembre 2008, ces temps étaient rémunérés visiblement sur la base des référentiels et ce quoi qu'elle en dise, ce qui signifie encore et , à tout le mois que la rémunération de ces temps à hauteur de 50% est a minima acquis pour Monsieur REFF.

B/ Sur le bien fondé des demandes de Monsieur REFF

Monsieur REFF sollicite du Conseil qu'il ordonne à la SNCF de comptabiliser les temps de parcours entre les lieux de prise et de fin de service et le lieu d'hébergement en temps de travail effectif.

Par voie de conséquence la SNCF devra remettre au requérant des états 31, des fiches primes de traction et des bulletins de paie rectifiés et ce depuis le mois de janvier 2009, avec un chèque correspondant au montant de cette régularisation.

Monsieur REFF n'a pas en sa possession l'intégralité des feuilles de roulement, ni les grilles de service de sorte qu'il ne peut procéder à ces calculs et ce à supposer qu'il le puisse compte tenu de la technicité des calculs à opérer qu'il avait tant bien que mal évalué.

La SNCF devra également produire ces documents pour attester de la fiabilité des calculs effectués.

PAR CES MOTIFS

Vu les pièces versées au débat, vu les arguments y développés, Il est demandé au Conseil des Prud'hommes de :

. Dire recevables et bien fondées les demandes de Monsieur REFF et de la Fédération Générale Autonome des Agents de Conduite

. D'enjoindre à la SNCF de comptabiliser les temps de parcours entre les lieux de prise et de fin de service et le lieu d'hébergement en temps de travail effectif.

. Par voie de conséquence d'ordonner à la SNCF de

.. remettre à Monsieur REFF les états 31, les fiches primes de traction et des bulletins de paie rectifiés et ce depuis le mois de janvier 2009, accompagné d'un chèque correspondant au montant de cette régularisation.

.. remettre à Monsieur REFF l'intégralité de ses feuilles de roulement, et de ses grilles de service.

De condamner la SNCF à verser à Monsieur REFF une somme de 2 000 euros au titre de l'article 700 du CPC

PIECES A L'APPUI DE LA DEMANDE

1/ Bulletins de paie de janvier 2009 et décembre 2008

2/ Feuilles de roulement du 9/12/07 au 14/06/08 et 14/12/08 au 3/07/09

3/ TT0023

4/ RH0677

5/ RH0077 et instruction

6/ Courrier SNCF à la FGAAC du 1 /07/08

7/ Courrier SNCF à la FGAAC du 24/07/08

8/ Courrier de la FGAAC et CFDT à la SNCF du 2/12/08

9/ Courrier de FGAAC à la SNCF du 12/12/08

