

**A Mesdames et Messieurs les Président et
Conseillers composant la section Commerce du
Conseil de Prud'hommes de Paris**

Audience du 8 septembre 2011 à 13h00

CONCLUSIONS

POUR :

**La Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF)
Dont le siège social est à 75014 Paris 34, rue du commandant
Mouchotte**

Défenderesse

Ayant pour avocat :
Maître Jean – Luc HIRSCH
Avocat au Barreau de Paris
D 1665

CONTRE :

1. Monsieur Christophe FRANCONY

Demandeur

**2. La Fédération Générale Autonome des Agents de
Conduite**

Intervenant volontaire

Ayant pour avocat :
Maître Catherine DUPLESSIS
Avocat au Barreau de Paris

PLAISE AU CONSEIL

Statuant sur les demandes formulées par Monsieur FRANCONY qui sont les suivantes :

- 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 FRANCONY les états 31, les 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,
 - Remettre à Monsieur FRANCONY l'intégralité de ses feuilles de roulement, et de ses grilles de service,
- Condamner la SNCF à payer à Monsieur FRANCONY à titre de dommages et intérêts une somme de 3.000,00 € pour non respect des temps de repos hors résidence,
- Condamner la SNCF à verser à Monsieur FRANCONY une somme de 2.000,00 € au titre de l'article 700 du CPC.

I – RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCEDURE

La SNCF relève, en matière de durée du travail, du cadre législatif constitué par la loi du 3 octobre 1940 qui précise, en son article 1^{er}, que la durée du travail du personnel de la SNCF est déterminée par arrêté du ministre chargé des transports.

La SNCF s'est inscrite dans le processus de réduction du temps de travail qui a abouti à l'accord national du 7 juin 1999 et c'est le décret n° 99-1161 du 29 décembre 1999 qui est venu mettre en œuvre cet accord national et réglementer la durée de travail des agents de la SNCF. Ce décret a remplacé l'arrêté du 8 août 1979.

Le décret n° 2008-119 du 7 février 2008 a modifié la réglementation du travail du personnel de la SNCF pour tenir compte de la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs et certaines dispositions du décret du 29 décembre 1999 ont donc été modifiées (RH-0077). (Pièce adverse 3)

Par ailleurs, la loi du 3 octobre 1940 prévoit une instruction d'application homologuée par le ministre chargé des transports. Celle-ci est venue apporter les précisions et les commentaires nécessaires à l'application du décret du 29 décembre 1999. Il s'agit de l'instruction référencée RH-0677. (Pièce adverse 4)

S'agissant plus particulièrement de la durée du travail, la loi du 13 juin 1998 est venue définir la notion de travail effectif en entérinant la jurisprudence de la chambre sociale de la Cour de cassation.

C'est ainsi que l'article L 3121-1 du code du travail prévoit que :

« La durée du travail effectif est le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles. »

Par ailleurs, l'article L 3121-4 d code du travail prévoit, quant à lui :

« Le temps de déplacement professionnel pour se rendre sur le lieu d'exécution du contrat de travail n'est pas un temps de travail effectif.

Toutefois, s'il dépasse le temps normal de trajet entre le domicile et le lieu habituel de travail, il fait l'objet d'une contrepartie soit sous forme de repos, soit financière. Cette contrepartie est déterminée par convention ou accord collectif de travail ou, à défaut, par décision unilatérale de l'employeur prise après consultation du comité d'entreprise ou des délégués du personnel, s'il en existe. La part de ce temps de déplacement professionnel coïncidant avec l'horaire de travail n'entraîne aucune perte de salaire. »

* * *

Monsieur FRANCONY, agent du cadre permanent de la SNCF, exerce les fonctions d'agent de conduite à l'Etablissement Traction Nord Pas-de-Calais.

Les agents de conduite sont soumis à des roulements de service.

Le roulement de service est :

« le tableau fixant à l'avance, d'une part, la composition de chacune des journées de service, d'autre part, la succession des journées de service et de repos. »
(RH 0077)

Ces roulements de service, définis chaque année, comportent un service d'hiver et un service d'été.

Dans le cadre de l'organisation de ces roulements, les agents de conduite ne peuvent parfois pas rejoindre leur résidence d'emploi à la fin de leur service.

Dans cette hypothèse, leur repos est donc pris « hors résidence ». Les repos hors résidence (RHR) sont donc les repos journaliers n'ayant pas lieu à la résidence d'emploi de l'agent qui peut alors rejoindre un autre lieu d'hébergement mis gratuitement à sa disposition.

Par requête en date du 17 février 2009, la Fédération Générale Autonome des Agents de Conduite (FGAAC), ainsi que Messieurs REFF et CHOQUET, agents de conduite, ont fait assigner la SNCF devant la formation de référé du Conseil de Prud'hommes de Paris et ont formé les demandes suivantes :

- 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,
- Condamner la SNCF à verser à Messieurs REFF et CHOQUET la somme de 100 euros de rappel de salaire courant du mois de décembre 2008 au mois de février 2009 avec remise des bulletins de paie correspondants,
- Enjoindre à la SNCF de respecter les temps de repos entre les journées de travail et la condamner à verser 1.500,00 € en réparation du temps de repos non respecté à Messieurs REFF et CHOQUET,
- Condamner la SNCF à verser à Messieurs REFF et CHOQUET la somme de 700,00 € au titre de l'article 700 du CPC.

Par lettre en date du 1^{er} juillet 2009, Messieurs REFF et CHOQUET devaient se désister de l'instance engagée devant la formation de référé ayant, par ailleurs, introduit la présente instance au fond par saisine en date du 29 juin 2009.

Messieurs VALLEE et FRANCONY se sont également joints à la procédure.

II – DISCUSSION

Les agents de conduite, comme Monsieur FRANCONY, sont plus particulièrement soumis au titre I du décret du 29 décembre 1999 (RH 0077) et au titre I de son instruction d'application (RH 0677), qui concernent le personnel dit « roulant ».

Le référentiel TT 0023 « Temps alloué au personnel de conduite pour effectuer diverses opérations en cours de service » leur est également applicable.

Monsieur FRANCONY soutient que :

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

« 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. »

« 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 définition (du temps de trajet) 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. »

« En rémunérant ces temps, la SNCF s'est engagée contractuellement vis à vis de Monsieur FRANCONY. 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. »

« 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 moins que la rémunération de ces temps à hauteur de 50% est a minima acquis pour Monsieur FRANCONY ».

REMARQUE PRELIMINAIRE :

Parmi les demandes formulées par Monsieur FRANCONY figure la suivante :

« remettre à Monsieur FRANCONY (...) un chèque correspondant au montant de cette régularisation. »

Or, il apparaît que cette demande est, en l'état, irrecevable comme n'étant pas chiffrée.

Il appartient, en effet, au seul demandeur, de produire des demandes chiffrées dont il doit non seulement justifier le principe mais également le quantum.

SUR LE MAL FONDE DES DEMANDES

Il convient, à ce stade, de rappeler, dans un premier temps, les dispositions applicables.

L'article 3 du décret du 29 décembre 1999 donne les définitions suivantes de la « durée journalière de service » :

"4. Durée journalière de service : la durée de l'amplitude diminuée, le cas échéant, de la durée des coupures. □□

Ne sont pas compris dans la durée journalière de service :

☐- *sauf dispositions réglementaires prévues par les textes relatifs à l'hygiène et la sécurité des travailleurs, le temps nécessaire au déshabillage, au lavage et au rhabillage ;*☐

☐- *sauf dispositions prévues aux articles 9, 27 et 39 du présent décret, la durée des trajets nécessaires à l'agent pour se rendre au lieu assigné pour sa prise de service et pour en revenir ;*☐

☐- *pour les agents relevant du titre II, le temps strictement nécessaire à la transmission du service entre agents assurant un même service, à l'exception des caissiers, ou des agents gérant un bureau comportant des manèges d'espèces, titres ou pièces valant espèces, dans la limite de vingt minutes et sous réserve que le temps nécessaire soit d'au moins cinq minutes."*

L'article 9 du décret concerne la détermination du temps de travail effectif applicable au personnel roulant . Il énumère ainsi les temps devant être considérés comme du temps de travail effectif :

« Pour l'application du présent titre sont considérés comme travail effectif :

☐- *le temps pendant lequel les agents des machines et des trains sont tenus de rester sur leurs machines ou dans les trains ou de ne pas s'en éloigner ou ont un travail quelconque à effectuer dans les gares, dépôts ou ateliers ;*☐

☐- *les laps de temps alloués pour chaque train pour les diverses opérations, y compris le temps de parcours à pied que les agents peuvent avoir à effectuer au cours du service, soit dans l'enceinte du chemin de fer, soit en dehors de celle-ci;*

- *sans préjudice de leur prise en compte en totalité dans l'amplitude, les durées des trajets effectués haut-le-pied par les agents pour prendre ou quitter le roulement ou à l'intérieur du roulement, à l'exception des trajets effectués haut-le-pied comme voyageur;*

☐- *le temps d'attente des agents en cas de retard de trains dont ils doivent assurer la conduite ou l'accompagnement lorsqu'ils ne sont pas mis en coupure dans les conditions prévues à l'article 10 ci-après ;*☐

☐- *le temps accordé pour la pause repas prévue à l'article 11 ci-après ;*

☐- *le temps d'attente entre deux parcours haut-le-pied comme voyageur lorsqu'il n'est pas possible de mettre l'agent en coupure dans les conditions prévues à l'article 10 ci-après ;*☐

- les temps de réserve à disposition. □ □

2. Est comptée pour moitié dans la durée du travail effectif la durée des trajets effectués haut-le-pied dans les voitures à voyageurs et autres moyens de transport collectif. Toutefois, ce temps est décompté entièrement comme travail effectif si l'agent déclare ne pas avoir disposé d'une place assise. □ □

3. Sont comptés pour un tiers dans la durée du travail effectif de la grande période de travail, les temps de disponibilité à domicile tels qu'ils sont définis à l'article 14 du présent décret. □ □ Toutefois, il n'est pas tenu compte des temps de disponibilité d'une durée inférieure à deux heures. □ □

4. Est compté pour un quart dans la durée du travail effectif de la grande période de travail, le temps passé pour chaque repos hors de la résidence au-delà de quinze heures. □ □

5. Ne compte pas dans la durée du travail effectif la durée des coupures sauf dispositions prévues à l'article 10 ci-après."

Force est de constater que le temps de trajet entre le lieu de fin de service et le lieu d'hébergement ne figure absolument pas dans cette énumération.

En effet, ces dispositions ne font aucune référence à des temps de trajet effectués avant la prise de service ou après la fin de service.

L'article 9 de l'instruction d'application (RH 0677) apporte, quant à lui, certaines précisions relatives à ces dispositions mais, là encore, il n'est pas prévu de considérer les temps de trajet comme du temps de travail effectif.

Enfin, le Référentiel Traction TT 0023 « temps alloués au personnel de conduite pour effectuer diverses opérations au cours du service », qui mentionne les règles applicables aux fins de service des agents en repos hors résidence et qui prévoit la fin de service au bureau de commande de l'établissement ou au bureau du chef de service du chantier (article 102), ne considère pas davantage le temps de trajet comme un temps de travail effectif.

Il a d'ailleurs déjà été jugé qu'il résultait des dispositions du décret du 29 décembre 1999 et du référentiel TT 0023 que le temps de trajet entre les lieux de fin de service et les lieux d'hébergement n'était pas du temps de travail effectif (CA Bourges, chambre sociale, SNCF C/ FRAISSARD, 22 octobre 2004).

Bien que les dispositions du code du travail sur la durée du travail ne s'appliquent pas à la SNCF comme l'a rappelé la circulaire du 24 juin 1998 relative à la loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail, il n'est pas inutile de rappeler que l'article L 3121-1 dispose que :

« La durée du travail effectif est le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles. »

Et que l'article 3121-4 prévoit que :

« Le temps de déplacement professionnel pour se rendre sur le lieu d'exécution du contrat de travail n'est pas un temps de travail effectif.

Toutefois, s'il dépasse le temps normal de trajet entre le domicile et le lieu habituel de travail, il fait l'objet d'une contrepartie soit sous forme de repos, soit financière. Cette contrepartie est déterminée par convention ou accord collectif de travail ou, à défaut, par décision unilatérale de l'employeur prise après consultation du comité d'entreprise ou des délégués du personnel s'il en existe. La part de ce temps de déplacement professionnel coïncidant avec l'horaire de travail n'entraîne aucune perte de salaire. »

Ainsi, l'ensemble des textes légaux et réglementaires considèrent que le temps de déplacement pour se rendre sur le lieu d'exécution du contrat de travail ou pour en repartir ne peut jamais être considéré comme du temps de travail effectif.

Il convient maintenant de reprendre, point par point, les arguments soulevés par Monsieur FRANCONY à l'appui de ses demandes :

- *« jusqu'au changement de service au 14 décembre 2008 et depuis son entrée en fonction, Monsieur FRANCONY voyait ses temps de parcours comptabilisés et rémunérés, ces temps apparaissant sur les feuilles de roulement. »*

« 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. »

Monsieur FRANCONY ajoute, quant à lui :

« Ainsi, il apparaît que la journée J 417 ou J 421 du roulement 170 B du 13/12/09 au 30/07/09 ne sont pas graphiques et que les temps de taxi ne sont pas comptabilisés.

Or, sur la journée 417 par exemple, le temps de présence du conducteur doit être majoré de 2 x 15 minutes, soit le temps évalué auparavant par la direction pour se rendre en taxi à la résidence de repos.

Or, toujours sur cette journée 417, il apparaît que si ces temps avaient été comptabilisés, le repos aurait eu une durée de 8 heures 39 et non de 9 heures comme mentionné par les textes. »

Ainsi que le rappelle Monsieur FRANCONY, le temps de « parcours » est le temps passé entre la fin du 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 ».

Il s'agit donc du temps de trajet entre le lieu de travail et le lieu de repos qui n'est pas, en l'espèce, le domicile de l'agent mais un lieu d'hébergement mis gratuitement à sa disposition pour sa période de repos lorsqu'il est loin de son domicile.

Monsieur FRANCONY affirme que ces temps de parcours étaient comptabilisés et rémunérés et qu'ils apparaissaient sur les feuilles de roulement.

Or, si l'on reporte aux feuilles de roulement produites par le demandeur, on ne peut absolument pas individualiser un quelconque temps de « parcours » au sens de temps de trajet qui aurait été rémunéré jusqu'en décembre 2008 et ne l'aurait plus été par la suite.

Monsieur FRANCONY prétend que les temps de trajet apparaîtraient sur les feuilles de roulement jusqu'au 14 juin 2008 et qu'à compter du 14 décembre 2008, ils n'apparaîtraient plus sur ces documents.

Il conviendrait que Monsieur FRANCONY indique précisément l'endroit où il prétend que ces temps seraient indiqués et l'endroit où ils ne figureraient plus car cette affirmation ne repose sur aucun fondement et la SNCF conteste, avec la plus grande énergie, que quelque temps de trajet que ce soit, figure sur ces documents.

En outre, le Conseil ne manquera pas de relever le caractère pour le moins audacieux de cette prétention alors même qu'il reconnaît que son employeur prend en charge les frais de taxi pour se rendre à la résidence de repos située à cinq minutes en voiture !

« 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. »

La définition du repos journalier se déduit de celle de la journée de service. Selon l'article 3 du décret du 29 décembre 1999, la journée de service est l'intervalle existant soit entre deux repos journaliers successifs, soit entre le repos hebdomadaire ou périodique et le repos journalier précédent ou suivant. Un repos journalier est donc l'intervalle entre deux journées de service, c'est à dire entre la fin de service et la reprise du service.

Le temps de trajet pour se rendre au lieu d'hébergement, qui n'est pas du temps de travail effectif, est donc compris dans le repos journalier.

L'article 15 RH 077 (Repos journaliers) prévoit que :

« Les repos journaliers hors de la résidence doivent avoir une durée ininterrompue de neuf heures au moins, cette durée pouvant être réduite jusqu'à huit heures une fois par trois grandes périodes consécutives. »

Il est bien évident que la mise en place des roulements de service est toujours conforme à cette réglementation.

Là encore, le demandeur se contente de simples affirmations qui ne sont étayées par aucune pièce versée aux débats.

En effet, la SNCF respecte scrupuleusement les repos alloués aux agents.

« cette définition (du temps de trajet) 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. »

Le demandeur soutient que lorsque les agents sont en période dite de « grandes périodes de travail » et qu'ils doivent se rendre dans des lieux d'hébergement autres que leur domicile, ils seraient alors à la disposition de leur employeur jusqu'à la prise de repos hors résidence, ce qui ne repose sur aucune disposition légale ou réglementaire puisque, tout au contraire, toute la réglementation en matière de durée du travail, qu'elle ressorte du code du travail ou du décret de 1999 applicable à la SNCF, prévoit le contraire.

Si l'on se reporte à l'article 3 du décret du 29 décembre 1999 modifié par le décret du 7 février 2008, rappelé ci-dessus, on constate que le temps mis par les agents pour se rendre, à partir de leur fin de service, sur le lieu d'hébergement, n'est pas considéré comme du travail effectif et l'article 9 qui prévoit des exceptions (« sauf dispositions prévues aux articles 9, 27 et 39 du présent décret, la durée des trajets nécessaires à l'agent pour se rendre au lieu assigné pour sa prise de service et pour en revenir. » ne prévoit aucunement la prise en compte du temps de trajet litigieux.

D'ailleurs, le demandeur se garde bien d'énoncer sur quel fondement juridique il baserait son argumentation.

En effet, ce n'est certainement pas la disposition selon laquelle « sans préjudice de leur prise en compte en totalité dans l'amplitude, les durées des trajets effectués haut-le-pied par les agents pour prendre ou quitter le roulement ou à l'intérieur du roulement, à l'exception des trajets effectués haut-le-pied comme voyageur » qui permet de prendre en compte, comme temps de travail effectif, le temps passé à rejoindre le lieu d'hébergement.

En effet, les trajets effectués haut-le-pied sont des trajets imposés aux agents, dans un matériel roulant, en raison de contraintes d'exploitation, pour prendre ou quitter un roulement. Ce temps n'est pas considéré comme un temps de trajet parce qu'il fait partie du temps de travail effectif et non pas du temps de repos journalier.

D'ailleurs, l'article 9 précise bien que les trajets effectués haut-le-pied comme voyageur ne sont pas des temps de travail effectif.

La jurisprudence énoncée par le demandeur ne fait que corroborer la position de la concluante.

En effet, il s'agit de prendre en considération, dans le temps de travail effectif, soit le trajet entre le siège de l'entreprise et le chantier (arrêt du 31 mars 1993) , soit le temps mis pour aller dans un local de pause, alors que les salariés sont alors à la disposition de l'employeur et tenus de se conformer à ses directives (arrêt du 13 juillet 2004).

Bien entendu, il ne s'agit absolument pas, en l'espèce, de telles situations.

« En rémunérant ces temps, la SNCF s'est engagée contractuellement vis à vis de Monsieur FRANCONY. 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. »

« 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 moins que la rémunération de ces temps à hauteur de 50% est a minima acquis pour Monsieur FRANCONY ».

La SNCF ne s'est jamais engagée contractuellement auprès de Monsieur FRANCONY ou d'aucun autre salarié à rémunérer les temps litigieux.

Le Conseil constatera d'ailleurs que Monsieur FRANCONY ne sait même pas lui même comment déterminer ces prétendus engagements : « ces temps étaient rémunérés visiblement sur la base des référentiels » !

Tout au contraire, la SNCF a toujours affirmé qu'il n'était pas possible de considérer les temps de trajet comme du temps de travail effectif.

C'est ainsi qu'elle écrivait, le 1^{er} juillet 2008 :

« Il n'était bien sur pas négociable d'inclure dans le temps de travail, le temps de trajet entre la gare et la résidence hôtelière de Magenta. Une telle mesure aurait eu pour effet de réduire d'autant la durée qui peut être consacrée à l'exercice du métier de la conduite. Déroger ainsi à une règle nationale, dans un établissement, établit de fait un précédent pour d'autres. Au moment où l'entreprise, avec ses conducteurs, engage toute son énergie pour défendre ses trafics et en conquérir d'autres, cela serait incohérent. »

(pièce adverse 6)

Et le 24 juillet 2008 :

« Nous souhaitons rappeler que le temps passé par un agent à sa fin de service pour rejoindre le lieu d'hébergement mis à sa disposition par l'entreprise n'est pas du temps de travail au sens de l'article 9.2 du RH 0077. Faire évoluer cette notion pour incorporer le temps de trajet constituerait une mesure incohérente à un moment où l'entreprise, avec ses agents, engage toute son énergie pour défendre ses trafics et en conquérir d'autres. »
(pièce adverse 7)

SUR LES DEMANDES FORMULEES

- *« 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. »*

S'agissant de temps de trajet pour lequel toutes les dispositions légales et réglementaires prévoient qu'il ne rentre pas dans le décompte du travail effectif, il conviendra de débouter Monsieur FRANCONY de cette demande.

- *« Remettre à Monsieur FRANCONY les états 31, les fiches primes de traction et des bulletins de paie rectifiés et ce depuis le mois de janvier 2009, avec un cheque correspondant au montant de cette régularisation. »*

La demande de Monsieur FRANCONY ne pourra prospérer compte tenu de l'absence de fondement de la prise en compte du temps de trajet.

- *« Remettre à Monsieur FRANCONY l'intégralité de ses feuilles de roulement, et de ses grilles de service. »*

Ces documents ont déjà été remis à Monsieur FRANCONY.

- *Condamner la SNCF à payer à Monsieur FRANCONY à titre de dommages et intérêts une somme de 3.000,00 € pour non respect des temps de repos hors résidence.*

Monsieur FRANCONY soutient, en effet, que :

« Des pièces communiquées, il apparaît que Monsieur FRANCONY n'a pas bénéficié des temps de repos hors résidence visés à l'article 15 du RH 0077. »

Or, Monsieur FRANCONY a bien bénéficié des 9 heures de repos journalier réglementaire sur lequel doit s'imputer le temps de trajet entre le lieu de fin de service et le lieu d'hébergement.

Compte tenu de ce qui précède, il conviendra de débouter Monsieur FRANCONY de l'intégralité de ses demandes.

PAR CES MOTIFS

Il est demandé au Conseil de :

- Débouter Monsieur FRANCONY de l'intégralité de ses demandes,
- Condamner Monsieur FRANCONY à verser à la SNCF la somme de 1.500 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile,
- Condamner Monsieur FRANCONY aux entiers dépens

SOUS TOUTES RESERVES

**A Mesdames et Messieurs les Président et
Conseillers composant la section Commerce du
Conseil de Prud'hommes de Paris**

Audience du 8 septembre 2011 à 13h00

CONCLUSIONS

POUR : **La Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF)**
Dont le siège social est à 75014 Paris 34, rue du commandant
Mouchotte

Défenderesse

Ayant pour avocat :
Maître Jean – Luc HIRSCH
Avocat au Barreau de Paris
D 1665

CONTRE :

1. Monsieur Pascal REFF

Demandeur

**2. La Fédération Générale Autonome des Agents de
Conduite**

Intervenant volontaire

Ayant pour avocat :
Maître Catherine DUPLESSIS
Avocat au Barreau de Paris

PLAISE AU CONSEIL

Statuant sur les demandes formulées par Monsieur REFF qui sont les suivantes :

- 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, avec un cheque correspondant au montant de cette régularisation,
 - Remettre à Monsieur REFF l'intégralité de ses feuilles de roulement, et de ses grilles de service,
- Condamner la SNCF à verser à Monsieur REFF une somme de 2.000,00 € au titre de l'article 700 du CPC.

I – RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCEDURE

La SNCF relève, en matière de durée du travail, du cadre législatif constitué par la loi du 3 octobre 1940 qui précise, en son article 1^{er}, que la durée du travail du personnel de la SNCF est déterminée par arrêté du ministre chargé des transports.

La SNCF s'est inscrite dans le processus de réduction du temps de travail qui a abouti à l'accord national du 7 juin 1999 et c'est le décret n° 99-1161 du 29 décembre 1999 qui est venu mettre en œuvre cet accord national et réglementer la durée de travail des agents de la SNCF. Ce décret a remplacé l'arrêté du 8 août 1979.

Le décret n° 2008-119 du 7 février 2008 a modifié la réglementation du travail du personnel de la SNCF pour tenir compte de la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs et certaines dispositions du décret du 29 décembre 1999 ont donc été modifiées (RH-0077). (Pièce adverse 3)

Par ailleurs, la loi du 3 octobre 1940 prévoit une instruction d'application homologuée par le ministre chargé des transports. Celle-ci est venue apporter les précisions et les commentaires nécessaires à l'application du décret du 29 décembre 1999. Il s'agit de l'instruction référencée RH-0677. (Pièce adverse 4)

S'agissant plus particulièrement de la durée du travail, la loi du 13 juin 1998 est venue définir la notion de travail effectif en entérinant la jurisprudence de la chambre sociale de la Cour de cassation.

C'est ainsi que l'article L 3121-1 du code du travail prévoit que :

« La durée du travail effectif est le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles. »

Par ailleurs, l'article L 3121-4 d code du travail prévoit, quant à lui :

« Le temps de déplacement professionnel pour se rendre sur le lieu d'exécution du contrat de travail n'est pas un temps de travail effectif.

Toutefois, s'il dépasse le temps normal de trajet entre le domicile et le lieu habituel de travail, il fait l'objet d'une contrepartie soit sous forme de repos, soit financière. Cette contrepartie est déterminée par convention ou accord collectif de travail ou, à défaut, par décision unilatérale de l'employeur prise après consultation du comité d'entreprise ou des délégués du personnel, s'il en existe. La part de ce temps de déplacement professionnel coïncidant avec l'horaire de travail n'entraîne aucune perte de salaire. »

* * *

Monsieur REFF, agent du cadre permanent de la SNCF, exerce les fonctions d'agent de conduite à l'Etablissement Traction Nord Pas-de-Calais.

Les agents de conduite sont soumis à des roulements de service.

Le roulement de service est :

« le tableau fixant à l'avance, d'une part, la composition de chacune des journées de service, d'autre part, la succession des journées de service et de repos. »
(RH 0077)

Ces roulements de service, définis chaque année, comportent un service d'hiver et un service d'été.

Dans le cadre de l'organisation de ces roulements, les agents de conduite ne peuvent parfois pas rejoindre leur résidence d'emploi à la fin de leur service.

Dans cette hypothèse, leur repos est donc pris « hors résidence ». Les repos hors résidence (RHR) sont donc les repos journaliers n'ayant pas lieu à la résidence d'emploi de l'agent qui peut alors rejoindre un autre lieu d'hébergement mis gratuitement à sa disposition.

Par requête en date du 17 février 2009, la Fédération Générale Autonome des Agents

de Conduite (FGAAC), ainsi que Messieurs REFF et CHOQUET, agents de conduite, ont fait assigner la SNCF devant la formation de référé du Conseil de Prud'hommes de Paris et ont formé les demandes suivantes :

- 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,
- Condamner la SNCF à verser à Messieurs REFF et CHOQUET la somme de 100 euros de rappel de salaire courant du mois de décembre 2008 au mois de février 2009 avec remise des bulletins de paie correspondants,
- Enjoindre à la SNCF de respecter les temps de repos entre les journées de travail et la condamner à verser 1.500,00 € en réparation du temps de repos non respecté à Messieurs REFF et CHOQUET,
- Condamner la SNCF à verser à Messieurs REFF et CHOQUET la somme de 700,00 € au titre de l'article 700 du CPC.

Par lettre en date du 1^{er} juillet 2009, Messieurs REFF et CHOQUET devaient se désister de l'instance engagée devant la formation de référé ayant, par ailleurs, introduit la présente instance au fond par saisine en date du 29 juin 2009.

Messieurs FRANCONY et VALLEE se sont également joints à la procédure.

II – DISCUSSION

Les agents de conduite, comme Monsieur REFF, sont plus particulièrement soumis au titre I du décret du 29 décembre 1999 (RH 0077) et au titre I de son instruction d'application (RH 0677), qui concernent le personnel dit « roulant ».

Le référentiel TT 0023 « Temps alloué au personnel de conduite pour effectuer diverses opérations en cours de service » leur est également applicable.

Monsieur REFF soutient que :

« 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. »

« 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 . »

« 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 définition (du temps de trajet) 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. »

« En rémunérant ces temps, la SNCF s'est engagée contractuellement vis à vis de Monsieur REFF. 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. »

« 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 moins que la rémunération de ces temps à hauteur de 50% est a minima acquis pour Monsieur REFF ».

REMARQUE PRELIMINAIRE :

Parmi les demandes formulées par Monsieur REFF figure la suivante :

« remettre à Monsieur REFF (...) un chèque correspondant au montant de cette régularisation. »

Or, il apparaît que cette demande est, en l'état, irrecevable comme n'étant pas chiffrée.

Il appartient, en effet, au seul demandeur, de produire des demandes chiffrées dont il doit non seulement justifier le principe mais également le quantum.

SUR LE MAL FONDE DES DEMANDES

Il convient, à ce stade, de rappeler, dans un premier temps, les dispositions applicables.

L'article 3 du décret du 29 décembre 1999 donne les définitions suivantes de la « durée journalière de service » :

"4. Durée journalière de service : la durée de l'amplitude diminuée, le cas échéant, de la durée des coupures. □ □

Ne sont pas compris dans la durée journalière de service :

□□- *sauf dispositions réglementaires prévues par les textes relatifs à l'hygiène et la sécurité des travailleurs, le temps nécessaire au déshabillage, au lavage et au rhabillage ;*□

□- *sauf dispositions prévues aux articles 9, 27 et 39 du présent décret, la durée des trajets nécessaires à l'agent pour se rendre au lieu assigné pour sa prise de service et pour en revenir ;*□

□- *pour les agents relevant du titre II, le temps strictement nécessaire à la transmission du service entre agents assurant un même service, à l'exception des caissiers, ou des agents gérant un bureau comportant des manèges d'espèces, titres ou pièces valant espèces, dans la limite de vingt minutes et sous réserve que le temps nécessaire soit d'au moins cinq minutes."*

L'article 9 du décret concerne la détermination du temps de travail effectif applicable au personnel roulant . Il énumère ainsi les temps devant être considérés comme du temps de travail effectif :

« Pour l'application du présent titre sont considérés comme travail effectif :

□- *le temps pendant lequel les agents des machines et des trains sont tenus de rester sur leurs machines ou dans les trains ou de ne pas s'en éloigner ou ont un travail quelconque à effectuer dans les gares, dépôts ou ateliers ;*□

□- *les laps de temps alloués pour chaque train pour les diverses opérations, y compris le temps de parcours à pied que les agents peuvent avoir à effectuer au cours du service, soit dans l'enceinte du chemin de fer, soit en dehors de celle-ci ;*□

- *sans préjudice de leur prise en compte en totalité dans l'amplitude, les durées des trajets effectués haut-le-pied par les agents pour prendre ou quitter le roulement ou à l'intérieur du roulement, à l'exception des trajets effectués haut-le-pied comme voyageur;*

□- *le temps d'attente des agents en cas de retard de trains dont ils doivent assurer la conduite ou l'accompagnement lorsqu'ils ne sont pas mis en coupure dans les conditions prévues à l'article 10 ci-après ;*□

□- *le temps accordé pour la pause repas prévue à l'article 11 ci-après ;*

□- *le temps d'attente entre deux parcours haut-le-pied comme voyageur lorsqu'il n'est pas possible de mettre l'agent en coupure dans les conditions prévues à l'article 10 ci-après ;*□□

- *les temps de réserve à disposition.*□□

2. Est comptée pour moitié dans la durée du travail effectif la durée des trajets effectués haut-le-pied dans les voitures à voyageurs et autres moyens de transport collectif. Toutefois, ce temps est décompté entièrement comme travail effectif si l'agent déclare ne pas avoir disposé d'une place assise.□□

3. Sont comptés pour un tiers dans la durée du travail effectif de la grande période de travail, les temps de disponibilité à domicile tels qu'ils sont définis à l'article 14 du présent décret.□□ Toutefois, il n'est pas tenu compte des temps de disponibilité d'une durée inférieure à deux heures.□□

4. Est compté pour un quart dans la durée du travail effectif de la grande période de travail, le temps passé pour chaque repos hors de la résidence au-delà de quinze heures.□□

5. Ne compte pas dans la durée du travail effectif la durée des coupures sauf dispositions prévues à l'article 10 ci-après."

Force est de constater que le temps de trajet entre le lieu de fin de service et le lieu d'hébergement ne figure absolument pas dans cette énumération.

En effet, ces dispositions ne font aucune référence à des temps de trajet effectués avant la prise de service ou après la fin de service.

L'article 9 de l'instruction d'application (RH 0677) apporte, quant à lui, certaines précisions relatives à ces dispositions mais, là encore, il n'est pas prévu de considérer les temps de trajet comme du temps de travail effectif.

Enfin, le Référentiel Traction TT 0023 « temps alloués au personnel de conduite pour effectuer diverses opérations au cours du service », qui mentionne les règles applicables aux fins de service des agents en repos hors résidence et qui prévoit la fin de service au bureau de commande de l'établissement ou au bureau du chef de service du chantier (article 102), ne considère pas davantage le temps de trajet comme un temps de travail effectif.

Il a d'ailleurs déjà été jugé qu'il résultait des dispositions du décret du 29 décembre 1999 et du référentiel TT 0023 que le temps de trajet entre les lieux de fin de service et les lieux d'hébergement n'était pas du temps de travail effectif (CA Bourges, chambre sociale, SNCF C/ FRAISSARD, 22 octobre 2004).

Bien que les dispositions du code du travail sur la durée du travail ne s'appliquent pas à la SNCF comme l'a rappelé la circulaire du 24 juin 1998 relative à la loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail, il n'est pas inutile de rappeler que l'article L 3121-1 dispose que :

« La durée du travail effectif est le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles. »

Et que l'article 3121-4 prévoit que :

« Le temps de déplacement professionnel pour se rendre sur le lieu d'exécution du contrat de travail n'est pas un temps de travail effectif.

Toutefois, s'il dépasse le temps normal de trajet entre le domicile et le lieu habituel de travail, il fait l'objet d'une contrepartie soit sous forme de repos, soit financière. Cette contrepartie est déterminée par convention ou accord collectif de travail ou, à défaut, par décision unilatérale de l'employeur prise après consultation du comité d'entreprise ou des délégués du personnel s'il en existe. La part de ce temps de déplacement professionnel coïncidant avec l'horaire de travail n'entraîne aucune perte de salaire. »

Ainsi, l'ensemble des textes légaux et réglementaires considèrent que le temps de déplacement pour se rendre sur le lieu d'exécution du contrat de travail ou pour en repartir ne peut jamais être considéré comme du temps de travail effectif.

Il convient maintenant de reprendre, point par point, les arguments soulevés par Monsieur REFF à l'appui de ses demandes :

- *« 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. »*

« 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 le rappelle Monsieur REFF, le temps de « parcours » est le temps passé entre la fin du 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 ».

Il s'agit donc du temps de trajet entre le lieu de travail et le lieu de repos qui n'est pas, en l'espèce, le domicile de l'agent mais un lieu d'hébergement mis gratuitement à sa disposition pour sa période de repos lorsqu'il est loin de son domicile.

Monsieur REFF affirme que ces temps de parcours étaient comptabilisés et rémunérés et qu'ils apparaissaient sur les feuilles de roulement.

Or, si l'on reporte aux feuilles de roulement produites par le demandeur, on ne peut absolument pas individualiser un quelconque temps de « parcours » au sens de temps de trajet qui aurait été rémunéré jusqu'en décembre 2008 et ne l'aurait plus été par la suite.

Monsieur REFF prétend que les temps de trajet apparaîtraient sur les feuilles de roulement jusqu'au 14 juin 2008 et qu'à compter du 14 décembre 2008, ils n'apparaîtraient plus sur ces documents.

Il conviendrait que Monsieur REFF indique précisément l'endroit où il prétend que ces temps seraient indiqués et l'endroit où ils ne figureraient plus car cette affirmation ne repose sur aucun fondement et la SNCF conteste, avec la plus grande énergie, que quelque temps de trajet que ce soit, figure sur ces documents.

« 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. »

La définition du repos journalier se déduit de celle de la journée de service. Selon l'article 3 du décret du 29 décembre 1999, la journée de service est l'intervalle existant soit entre deux repos journaliers successifs, soit entre le repos hebdomadaire ou périodique et le repos journalier précédent ou suivant. Un repos journalier est donc l'intervalle entre deux journées de service, c'est à dire entre la fin de service et la reprise du service.

Le temps de trajet pour se rendre au lieu d'hébergement, qui n'est pas du temps de travail effectif, est donc compris dans le repos journalier.

L'article 15 RH 077 (Repos journaliers) prévoit que :

« Les repos journaliers hors de la résidence doivent avoir une durée ininterrompue de neuf heures au moins, cette durée pouvant être réduite jusqu'à huit heures une fois par trois grandes périodes consécutives. »

Il est bien évident que la mise en place des roulements de service est toujours conforme à cette réglementation.

Là encore, le demandeur se contente de simples affirmations qui ne sont étayées par aucune pièce versée aux débats.

En effet, la SNCF respecte scrupuleusement les repos alloués aux agents.

« cette définition (du temps de trajet) 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. »

Le demandeur soutient que lorsque les agents sont en période dite de « grandes périodes de travail » et qu'ils doivent se rendre dans des lieux d'hébergement autres que leur domicile, ils seraient alors à la disposition de leur employeur jusqu'à la prise de repos hors résidence, ce qui ne repose sur aucune disposition légale ou réglementaire puisque, tout au contraire, toute la réglementation en matière de durée du travail, qu'elle ressorte du code du travail ou du décret de 1999 applicable à la SNCF, prévoit le contraire.

Si l'on se reporte à l'article 3 du décret du 29 décembre 1999 modifié par le décret du 7 février 2008, rappelé ci-dessus, on constate que le temps mis par les agents pour se rendre, à partir de leur fin de service, sur le lieu d'hébergement, n'est pas considéré comme du travail effectif et l'article 9 qui prévoit des exceptions (« sauf dispositions prévues aux articles 9, 27 et 39 du présent décret, la durée des trajets nécessaires à l'agent pour se rendre au lieu assigné pour sa prise de service et pour en revenir. » ne prévoit aucunement la prise en compte du temps de trajet litigieux.

D'ailleurs, le demandeur se garde bien d'énoncer sur quel fondement juridique il baserait son argumentation.

En effet, ce n'est certainement pas la disposition selon laquelle « sans préjudice de leur prise en compte en totalité dans l'amplitude, les durées des trajets effectués haut-le-pied par les agents pour prendre ou quitter le roulement ou à l'intérieur du roulement, à l'exception des trajets effectués haut-le-pied comme voyageur » qui permet de prendre en compte, comme temps de travail effectif, le temps passé à rejoindre le lieu d'hébergement.

En effet, les trajets effectués haut-le-pied sont des trajets imposés aux agents, dans un matériel roulant, en raison de contraintes d'exploitation, pour prendre ou quitter un roulement. Ce temps n'est pas considéré comme un temps de trajet parce qu'il fait partie du temps de travail effectif et non pas du temps de repos journalier.

D'ailleurs, l'article 9 précise bien que les trajets effectués haut-le-pied comme voyageur ne sont pas des temps de travail effectif.

La jurisprudence énoncée par le demandeur ne fait que corroborer la position de la concluyente.

En effet, il s'agit de prendre en considération, dans le temps de travail effectif, soit le trajet entre le siège de l'entreprise et le chantier (arrêt du 31 mars 1993), soit le temps mis pour aller dans un local de pause, alors que les salariés sont alors à la disposition de l'employeur et tenus de se conformer à ses directives (arrêt du 13 juillet 2004).

Bien entendu, il ne s'agit absolument pas, en l'espèce, de telles situations.

« En rémunérant ces temps, la SNCF s'est engagée contractuellement vis à vis de Monsieur REFF. 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. »

« 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 moins que la rémunération de ces temps à hauteur de 50% est a minima acquis pour Monsieur REFF ».

La SNCF ne s'est jamais engagée contractuellement auprès de Monsieur REFF ou d'aucun autre salarié à rémunérer les temps litigieux.

Le Conseil constatera d'ailleurs que Monsieur REFF ne sait même pas lui même comment déterminer ces prétendus engagements : *« ces temps étaient rémunérés visiblement sur la base des référentiels » !*

Tout au contraire, la SNCF a toujours affirmé qu'il n'était pas possible de considérer les temps de trajet comme du temps de travail effectif.

C'est ainsi qu'elle écrivait, le 1^{er} juillet 2008 :

« Il n'était bien sur pas négociable d'inclure dans le temps de travail, le temps de trajet entre la gare et la résidence hôtelière de Magenta. Une telle mesure aurait eu pour effet de réduire d'autant la durée qui peut être consacrée à l'exercice du métier de la conduite. Déroger ainsi à une règle nationale, dans un établissement, établit de fait un précédent pour d'autres. Au moment où l'entreprise, avec ses conducteurs, engage toute son énergie pour défendre ses trafics et en conquérir d'autres, cela serait incohérent. »

(pièce adverse 6)

Et le 24 juillet 2008 :

« Nous souhaitons rappeler que le temps passé par un agent à sa fin de service pour rejoindre le lieu d'hébergement mis à sa disposition par l'entreprise n'est pas du temps de travail au sens de l'article 9.2 du RH 0077. Faire évoluer cette notion pour incorporer le temps de trajet constituerait une mesure incohérente à un moment où l'entreprise, avec ses agents, engage toute son énergie pour défendre ses trafics et en conquérir d'autres. »

(pièce adverse 7)

SUR LES DEMANDES FORMULEES

- *« 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. »*

S'agissant de temps de trajet pour lequel toutes les dispositions légales et réglementaires prévoient qu'il ne rentre pas dans le décompte du travail effectif, il conviendra de débouter Monsieur REFF de cette demande.

- *« 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, avec un cheque correspondant au montant de cette régularisation. »*

La demande de Monsieur REFF ne pourra prospérer compte tenu de l'absence de fondement de la prise en compte du temps de trajet.

- *« Remettre à Monsieur REFF l'intégralité de ses feuilles de roulement, et de ses grilles de service. »*

Ces documents ont déjà été remis à Monsieur REFF.

Compte tenu de ce qui précède, il conviendra de débouter Monsieur REFF de l'intégralité de ses demandes.

PAR CES MOTIFS

Il est demandé au Conseil de :

- Débouter Monsieur REFF de l'intégralité de ses demandes,
- Condamner Monsieur REFF à verser à la SNCF la somme de 1.500 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile,
- Condamner Monsieur REFF aux entiers dépens

SOUS TOUTES RESERVES

**A Mesdames et Messieurs les Président et
Conseillers composant la section Commerce du
Conseil de Prud'hommes de Paris**

Audience du 8 septembre 2011 à 13h00

CONCLUSIONS

POUR : **La Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF)
dont le siège social est à 75014 Paris 34, rue du commandant
Mouchotte**

Défenderesse

Ayant pour avocat :
Maître Jean – Luc HIRSCH
Avocat au Barreau de Paris
D 1665

CONTRE :

1. Monsieur Christophe CHOQUET

Demandeur

**2. La Fédération Générale Autonome des Agents de
Conduite**

Intervenant volontaire

Ayant pour avocat :
Maître Catherine DUPLESSIS
Avocat au Barreau de Paris

PLAISE AU CONSEIL

Statuant sur les demandes formulées par Monsieur CHOQUET qui sont les suivantes :

- 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 CHOQUET les états 31, les 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,
 - Remettre à Monsieur CHOQUET l'intégralité de ses feuilles de roulement, et de ses grilles de service,
- Condamner la SNCF à verser à Monsieur CHOQUET une somme de 2.000,00 € au titre de l'article 700 du CPC.

I – RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCEDURE

La SNCF relève, en matière de durée du travail, du cadre législatif constitué par la loi du 3 octobre 1940 qui précise, en son article 1^{er}, que la durée du travail du personnel de la SNCF est déterminée par arrêté du ministre chargé des transports.

La SNCF s'est inscrite dans le processus de réduction du temps de travail qui a abouti à l'accord national du 7 juin 1999 et c'est le décret n° 99-1161 du 29 décembre 1999 qui est venu mettre en œuvre cet accord national et réglementer la durée de travail des agents de la SNCF. Ce décret a remplacé l'arrêté du 8 août 1979.

Le décret n° 2008-119 du 7 février 2008 a modifié la réglementation du travail du personnel de la SNCF pour tenir compte de la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs et certaines dispositions du décret du 29 décembre 1999 ont donc été modifiées (RH-0077). (Pièce adverse 3)

Par ailleurs, la loi du 3 octobre 1940 prévoit une instruction d'application homologuée par le ministre chargé des transports. Celle-ci est venue apporter les précisions et les commentaires nécessaires à l'application du décret du 29 décembre 1999. Il s'agit de l'instruction référencée RH-0677. (Pièce adverse 4)

S'agissant plus particulièrement de la durée du travail, la loi du 13 juin 1998 est venue définir la notion de travail effectif en entérinant la jurisprudence de la chambre sociale de la Cour de cassation.

Vous avez le dossier
m'as demandé sub appeler
vous de le donner telle
ce que la a dit au le temps de
travail.

C'est ainsi que l'article L 3121-1 du code du travail prévoit que :

« La durée du travail effectif est le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles. »

Par ailleurs, l'article L 3121-4 d code du travail prévoit, quant à lui :

« Le temps de déplacement professionnel pour se rendre sur le lieu d'exécution du contrat de travail n'est pas un temps de travail effectif.

Toutefois, s'il dépasse le temps normal de trajet entre le domicile et le lieu habituel de travail, il fait l'objet d'une contrepartie soit sous forme de repos, soit financière. Cette contrepartie est déterminée par convention ou accord collectif de travail ou, à défaut, par décision unilatérale de l'employeur prise après consultation du comité d'entreprise ou des délégués du personnel, s'il en existe. La part de ce temps de déplacement professionnel coïncidant avec l'horaire de travail n'entraîne aucune perte de salaire. »

Monsieur CHOQUET, agent du cadre permanent de la SNCF, exerce les fonctions d'agent de conduite à l'Etablissement Traction Nord Pas-de-Calais.

Les agents de conduite sont soumis à des roulements de service.

Le roulement de service est :

« le tableau fixant à l'avance, d'une part, la composition de chacune des journées de service, d'autre part, la succession des journées de service et de repos. »
(RH 0077)

Ces roulements de service, définis chaque année, comportent un service d'hiver et un service d'été.

Dans le cadre de l'organisation de ces roulements, les agents de conduite ne peuvent parfois pas rejoindre leur résidence d'emploi à la fin de leur service.

Dans cette hypothèse, leur repos est donc pris « hors résidence ». Les repos hors résidence (RHR) sont donc les repos journaliers n'ayant pas lieu à la résidence d'emploi de l'agent qui peut alors rejoindre un autre lieu d'hébergement mis gratuitement à sa disposition.

Par requête en date du 17 février 2009, la Fédération Générale Autonome des Agents de Conduite (FGAAC), ainsi que Messieurs REFF et CHOQUET, agents de conduite, ont fait assigner la SNCF devant la formation de référé du Conseil de Prud'hommes de Paris et ont formé les demandes suivantes :

- 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,
- Condamner la SNCF à verser à Messieurs REFF et CHOQUET la somme de 100 euros de rappel de salaire courant du mois de décembre 2008 au mois de février 2009 avec remise des bulletins de paie correspondants,
- Enjoindre à la SNCF de respecter les temps de repos entre les journées de travail et la condamner à verser 1.500,00 € en réparation du temps de repos non respecté à Messieurs REFF et CHOQUET,
- Condamner la SNCF à verser à Messieurs REFF et CHOQUET la somme de 700,00 € au titre de l'article 700 du CPC.

Par lettre en date du 1^{er} juillet 2009, Messieurs REFF et CHOQUET devaient se désister de l'instance engagée devant la formation de référé ayant, par ailleurs, introduit la présente instance au fond par saisine en date du 29 juin 2009.

Messieurs FRANCONI et VALLEE se sont également joints à la procédure.

II – DISCUSSION

Les agents de conduite, comme Monsieur CHOQUET, sont plus particulièrement soumis au titre I du décret du 29 décembre 1999 (RH 0077) et au titre I de son instruction d'application (RH 0677), qui concernent le personnel dit « roulant ».

Le référentiel TT 0023 « Temps alloué au personnel de conduite pour effectuer diverses opérations en cours de service » leur est également applicable.

Monsieur CHOQUET soutient que :

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

« 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 171 B produites pour l'établissement UP FRETHUN du 9/12/07 au 14/06/08 et du 14/12/08 au 3/07/09. »

« 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 définition (du temps de trajet) 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. »

« 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. »

« 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 moins que la rémunération de ces temps à hauteur de 50% est a minima acquis pour Monsieur CHOQUET ».

REMARQUE PRELIMINAIRE :

Parmi les demandes formulées par Monsieur CHOQUET figure la suivante :

« remettre à Monsieur CHOQUET (...) un chèque correspondant au montant de cette régularisation. »

Or, il apparaît que cette demande est, en l'état, irrecevable comme n'étant pas chiffrée.

Il appartient, en effet, au seul demandeur, de produire des demandes chiffrées dont il doit non seulement justifier le principe mais également le quantum.

SUR LE MAL FONDE DES DEMANDES

Il convient, à ce stade, de rappeler, dans un premier temps, les dispositions applicables.

L'article 3 du décret du 29 décembre 1999 donne les définitions suivantes de la « durée journalière de service » :

"4. Durée journalière de service : la durée de l'amplitude diminuée, le cas échéant, de la durée des coupures.

Ne sont pas compris dans la durée journalière de service :

- sauf dispositions réglementaires prévues par les textes relatifs à l'hygiène et la sécurité des travailleurs, le temps nécessaire au déshabillage, au lavage et au rhabillage ;*
- sauf dispositions prévues aux articles 9, 27 et 39 du présent décret, la durée des trajets nécessaires à l'agent pour se rendre au lieu assigné pour sa prise de service et pour en revenir ;*
- pour les agents relevant du titre II, le temps strictement nécessaire à la transmission du service entre agents assurant un même service, à l'exception des caissiers, ou des agents gérant un bureau comportant des manèges d'espèces, titres ou pièces valant espèces, dans la limite de vingt minutes et sous réserve que le temps nécessaire soit d'au moins cinq minutes."*

L'article 9 du décret concerne la détermination du temps de travail effectif applicable au personnel roulant. Il énumère ainsi les temps devant être considérés comme du temps de travail effectif :

« Pour l'application du présent titre sont considérés comme travail effectif :

- ☐ *- le temps pendant lequel les agents des machines et des trains sont tenus de rester sur leurs machines ou dans les trains ou de ne pas s'en éloigner ou ont un travail quelconque à effectuer dans les gares, dépôts ou ateliers ;*☐
- ☐ *- les laps de temps alloués pour chaque train pour les diverses opérations, y compris le temps de parcours à pied que les agents peuvent avoir à effectuer au cours du service, soit dans l'enceinte du chemin de fer, soit en dehors de celle-ci ;*☐
- sans préjudice de leur prise en compte en totalité dans l'amplitude, les durées des trajets effectués haut-le-pied par les agents pour prendre ou quitter le roulement ou à l'intérieur du roulement, à l'exception des trajets effectués haut-le-pied comme voyageur;*
- ☐ *- le temps d'attente des agents en cas de retard de trains dont ils doivent assurer la conduite ou l'accompagnement lorsqu'ils ne sont pas mis en coupure dans les conditions prévues à l'article 10 ci-après ;*☐
- ☐ *- le temps accordé pour la pause repas prévue à l'article 11 ci-après ;*
- ☐ *- le temps d'attente entre deux parcours haut-le-pied comme voyageur lorsqu'il n'est pas possible de mettre l'agent en coupure dans les conditions prévues à l'article 10 ci-après ;*☐☐

- les temps de réserve à disposition. □ □

2. Est comptée pour moitié dans la durée du travail effectif la durée des trajets effectués haut-le-pied dans les voitures à voyageurs et autres moyens de transport collectif. Toutefois, ce temps est décompté entièrement comme travail effectif si l'agent déclare ne pas avoir disposé d'une place assise. □ □

3. Sont comptés pour un tiers dans la durée du travail effectif de la grande période de travail, les temps de disponibilité à domicile tels qu'ils sont définis à l'article 14 du présent décret. □ □ Toutefois, il n'est pas tenu compte des temps de disponibilité d'une durée inférieure à deux heures. □ □

4. Est compté pour un quart dans la durée du travail effectif de la grande période de travail, le temps passé pour chaque repos hors de la résidence au-delà de quinze heures. □ □

5. Ne compte pas dans la durée du travail effectif la durée des coupures sauf dispositions prévues à l'article 10 ci-après."

Force est de constater que le temps de trajet entre le lieu de fin de service et le lieu d'hébergement ne figure absolument pas dans cette énumération.

En effet, ces dispositions ne font aucune référence à des temps de trajet effectués avant la prise de service ou après la fin de service.

L'article 9 de l'instruction d'application (RH 0677) apporte, quant à lui, certaines précisions relatives à ces dispositions mais, là encore, il n'est pas prévu de considérer les temps de trajet comme du temps de travail effectif.

Enfin, le Référentiel Traction TT 0023 « temps alloués au personnel de conduite pour effectuer diverses opérations au cours du service », qui mentionne les règles applicables aux fins de service des agents en repos hors résidence et qui prévoit la fin de service au bureau de commande de l'établissement ou au bureau du chef de service du chantier (article 102), ne considère pas davantage le temps de trajet comme un temps de travail effectif.

Il a d'ailleurs déjà été jugé qu'il résultait des dispositions du décret du 29 décembre 1999 et du référentiel TT 0023 que le temps de trajet entre les lieux de fin de service et les lieux d'hébergement n'était pas du temps de travail effectif (CA Bourges, chambre sociale, SNCF C/ FRAISSARD, 22 octobre 2004).

Bien que les dispositions du code du travail sur la durée du travail ne s'appliquent pas à la SNCF comme l'a rappelé la circulaire du 24 juin 1998 relative à la loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail, il n'est pas inutile de rappeler que l'article L 3121-1 dispose que :

« La durée du travail effectif est le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles. »

Et que l'article 3121-4 prévoit que :

« Le temps de déplacement professionnel pour se rendre sur le lieu d'exécution du contrat de travail n'est pas un temps de travail effectif.

Toutefois, s'il dépasse le temps normal de trajet entre le domicile et le lieu habituel de travail, il fait l'objet d'une contrepartie soit sous forme de repos, soit financière. Cette contrepartie est déterminée par convention ou accord collectif de travail ou, à défaut, par décision unilatérale de l'employeur prise après consultation du comité d'entreprise ou des délégués du personnel s'il en existe. La part de ce temps de déplacement professionnel coïncidant avec l'horaire de travail n'entraîne aucune perte de salaire. »

Ainsi, l'ensemble des textes légaux et réglementaires considèrent que le temps de déplacement pour se rendre sur le lieu d'exécution du contrat de travail ou pour en repartir ne peut jamais être considéré comme du temps de travail effectif.

Il convient maintenant de reprendre, point par point, les arguments soulevés par Monsieur CHOQUET à l'appui de ses demandes :

- *« jusqu'au changement de service au 14 décembre 2008 et depuis son entrée en fonction, Monsieur CHOQUET voyait ses temps de parcours comptabilisés et rémunérés, ces temps apparaissant sur les feuilles de roulement. »*

« 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 171 B produites pour l'établissement UP FRETHUN du 9/12/07 au 14/06/08 et du 14/12/08 au 3/07/09. »

Ainsi que le rappelle Monsieur CHOQUET, le temps de « parcours » est le temps passé entre la fin du 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 ».

Il s'agit donc du temps de trajet entre le lieu de travail et le lieu de repos qui n'est pas, en l'espèce, le domicile de l'agent mais un lieu d'hébergement mis gratuitement à sa disposition pour sa période de repos lorsqu'il est loin de son domicile.

Monsieur CHOQUET affirme que ces temps de parcours étaient comptabilisés et rémunérés et qu'ils apparaissaient sur les feuilles de roulement.

Or, si l'on reporte aux feuilles de roulement produites par le demandeur, on ne peut absolument pas individualiser un quelconque temps de « parcours » au sens de temps de trajet qui aurait été rémunéré jusqu'en décembre 2008 et ne l'aurait plus été par la suite.

Monsieur CHOQUET prétend que les temps de trajet apparaîtraient sur les feuilles de roulement jusqu'au 14 juin 2008 et qu'à compter du 14 décembre 2008, ils n'apparaîtraient plus sur ces documents.

Il conviendrait que Monsieur CHOQUET indique précisément l'endroit où il prétend que ces temps seraient indiqués et l'endroit où ils ne figureraient plus car cette affirmation ne repose sur aucun fondement et la SNCF conteste, avec la plus grande énergie, que quelque temps de trajet que ce soit, figure sur ces documents.

« 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. »

La définition du repos journalier se déduit de celle de la journée de service. Selon l'article 3 du décret du 29 décembre 1999, la journée de service est l'intervalle existant soit entre deux repos journaliers successifs, soit entre le repos hebdomadaire ou périodique et le repos journalier précédent ou suivant. Un repos journalier est donc l'intervalle entre deux journées de service, c'est à dire entre la fin de service et la reprise du service.

Le temps de trajet pour se rendre au lieu d'hébergement, qui n'est pas du temps de travail effectif, est donc compris dans le repos journalier.

L'article 15 RH 077 (Repos journaliers) prévoit que :

« Les repos journaliers hors de la résidence doivent avoir une durée ininterrompue de neuf heures au moins, cette durée pouvant être réduite jusqu'à huit heures une fois par trois grandes périodes consécutives. »

Il est bien évident que la mise en place des roulements de service est toujours conforme à cette réglementation.

Là encore, le demandeur se contente de simples affirmations qui ne sont étayées par aucune pièce versée aux débats.

En effet, la SNCF respecte scrupuleusement les repos alloués aux agents.

« cette définition (du temps de trajet) 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. »

Le demandeur soutient que lorsque les agents sont en période dite de « grandes périodes de travail » et qu'ils doivent se rendre dans des lieux d'hébergement autres que leur domicile, ils seraient alors à la disposition de leur employeur jusqu'à la prise de repos hors résidence, ce qui ne repose sur aucune disposition légale ou réglementaire puisque, tout au contraire, toute la réglementation en matière de durée du travail, qu'elle ressorte du code du travail ou du décret de 1999 applicable à la SNCF, prévoit le contraire.

Si l'on se reporte à l'article 3 du décret du 29 décembre 1999 modifié par le décret du 7 février 2008, rappelé ci-dessus, on constate que le temps mis par les agents pour se rendre, à partir de leur fin de service, sur le lieu d'hébergement, n'est pas considéré comme du travail effectif et l'article 9 qui prévoit des exceptions (« sauf dispositions prévues aux articles 9, 27 et 39 du présent décret, la durée des trajets nécessaires à l'agent pour se rendre au lieu assigné pour sa prise de service et pour en revenir. » ne prévoit aucunement la prise en compte du temps de trajet litigieux.

D'ailleurs, le demandeur se garde bien d'énoncer sur quel fondement juridique il baserait son argumentation.

En effet, ce n'est certainement pas la disposition selon laquelle « sans préjudice de leur prise en compte en totalité dans l'amplitude, les durées des trajets effectués haut-le-pied par les agents pour prendre ou quitter le roulement ou à l'intérieur du roulement, à l'exception des trajets effectués haut-le-pied comme voyageur » qui permet de prendre en compte, comme temps de travail effectif, le temps passé à rejoindre le lieu d'hébergement.

En effet, les trajets effectués haut-le-pied sont des trajets imposés aux agents, dans un matériel roulant, en raison de contraintes d'exploitation, pour prendre ou quitter un roulement. Ce temps n'est pas considéré comme un temps de trajet parce qu'il fait partie du temps de travail effectif et non pas du temps de repos journalier.

D'ailleurs, l'article 9 précise bien que les trajets effectués haut-le-pied comme voyageur ne sont pas des temps de travail effectif.

La jurisprudence énoncée par le demandeur ne fait que corroborer la position de la concluyente.

En effet, il s'agit de prendre en considération, dans le temps de travail effectif, soit le trajet entre le siège de l'entreprise et le chantier (arrêt du 31 mars 1993), soit le temps mis pour aller dans un local de pause, alors que les salariés sont alors à la disposition de l'employeur et tenus de se conformer à ses directives (arrêt du 13 juillet 2004).

Bien entendu, il ne s'agit absolument pas, en l'espèce, de telles situations.

« 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. »

« 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 moins que la rémunération de ces temps à hauteur de 50% est a minima acquis pour Monsieur CHOQUET ».

La SNCF ne s'est jamais engagée contractuellement auprès de Monsieur CHOQUET ou d'aucun autre salarié à rémunérer les temps litigieux.

Le Conseil constatera d'ailleurs que Monsieur CHOQUET ne sait même pas lui même comment déterminer ces prétendus engagements : « ces temps étaient rémunérés visiblement sur la base des référentiels » !

Tout au contraire, la SNCF a toujours affirmé qu'il n'était pas possible de considérer les temps de trajet comme du temps de travail effectif.

C'est ainsi qu'elle écrivait, le 1^{er} juillet 2008 :

« Il n'était bien sur pas négociable d'inclure dans le temps de travail, le temps de trajet entre la gare et la résidence hôtelière de Magenta. Une telle mesure aurait eu pour effet de réduire d'autant la durée qui peut être consacrée à l'exercice du métier de la conduite. Déroger ainsi à une règle nationale, dans un établissement, établit de fait un précédent pour d'autres. Au moment où l'entreprise, avec ses conducteurs, engage toute son énergie pour défendre ses trafics et en conquérir d'autres, cela serait incohérent. »
(pièce adverse 6)

Et le 24 juillet 2008 :

« Nous souhaitons rappeler que le temps passé par un agent à sa fin de service pour rejoindre le lieu d'hébergement mis à sa disposition par l'entreprise n'est pas du temps de travail au sens de l'article 9.2 du RH 0077. Faire évoluer cette notion pour incorporer le temps de trajet constituerait une mesure incohérente à un moment où l'entreprise, avec ses agents, engage toute son énergie pour défendre ses trafics et en conquérir d'autres. »
(pièce adverse 7)

SUR LES DEMANDES FORMULEES

- *« 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. »*

S'agissant de temps de trajet pour lequel toutes les dispositions légales et réglementaires prévoient qu'il ne rentre pas dans le décompte du travail effectif, il conviendra de débouter Monsieur CHOQUET de cette demande.

- « *Remettre à Monsieur CHOQUET les états 31, les fiches primes de traction et des bulletins de paie rectifiés et ce depuis le mois de janvier 2009, avec un cheque correspondant au montant de cette régularisation.* »

La demande de Monsieur CHOQUET ne pourra prospérer compte tenu de l'absence de fondement de la prise en compte du temps de trajet.

- « *Remettre à Monsieur CHOQUET l'intégralité de ses feuilles de roulement, et de ses grilles de service.* »

Ces documents ont déjà été remis à Monsieur CHOQUET.

Compte tenu de ce qui précède, il conviendra de débouter Monsieur CHOQUET de l'intégralité de ses demandes.

PAR CES MOTIFS

Il est demandé au Conseil de :

- Débouter Monsieur CHOQUET de l'intégralité de ses demandes,
- Condamner Monsieur CHOQUET à verser à la SNCF la somme de 1.500 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile,
- Condamner Monsieur CHOQUET aux entiers dépens

SOUS TOUTES RESERVES