

**TRIBUNAL  
DE GRANDE  
INSTANCE  
DE PARIS**

1ère chambre  
Section sociale

N° RG :  
10/03321

N° MINUTE : 5

**JUGEMENT**  
rendu le 01 Juin 2010

Assignation du :  
17 Février 2010

DEBOUTE

M. M.

**DEMANDEURS**

**COMITE D'HYGIENE DE SECURITE ET DES CONDITIONS  
DE TRAVAIL DE L'UNITE OPERATIONNELLE TRACTION  
ESSONNE C DE LA SNCF (CHSCT) représenté par son  
mandataire, Monsieur Christophe AMIGO.**  
1 bis avenue Pierre Brossolette  
91220 BRETIGNY SUR ORGE

**SYNDICAT FORCE OUVRIERE DES CHEMINOTS RIVE  
GAUCHE représenté par son mandataire, Madame Sabrina  
TABET.**  
1 bis boulevard Brossolette  
91220 BRETIGNY SUR ORGE

représentés par Me Samuel GAILLARD, avocat au barreau de PARIS,  
vestiaire #E0318

**DÉFENDERESSE**

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

représentée par Me Michel BERTIN, avocat au barreau de PARIS,  
vestiaire R77

**COMPOSITION DU TRIBUNAL**

Madame MAUMUS, Vice-Présidente  
Monsieur RICHARD, Vice-Président  
Madame LACQUEMANT, Vice-Présidente

assistés de Elisabeth AUBERT, Greffier

2 Copies exécutoires  
délivrées le :

- 1 JUIN 2010

## DEBATS

A l'audience du 13 Avril 2010  
tenue en audience publique

## JUGEMENT

Prononcé en audience publique  
Contradictoire  
En premier ressort

Par assignation à jour fixe du 17 février 2010, le CHSCT de l'Unité Opérationnelle Traction Essonne ligne C de la SNCF et le Syndicat FO des cheminots rive gauche 91 demandent au tribunal, avec exécution provisoire d'ordonner sous astreinte de 100 000 euros par jour de retard courant à compter d'un délai de 15 jours suivant la signification du jugement :

la suspension de la mise en oeuvre du roulement actuel et le retour au roulement de 2007 ou alternativement, le respect par la SNCF, dans la mise en oeuvre des roulements actuels, des préconisations suivantes du rapport de TECHNOLOGIA :

- supprimer les décades de six jours, et limiter les nombres de celles de cinq jours,
- limiter les successions de matinées à deux,
- limiter les extrêmes matinées qui commencent avant 4h30 à une amplitude de 5h30 au plus, et limiter celles qui commencent avant 6h00 à une amplitude de 6h30,
- limiter l'amplitude des journées en retour de RHR à 6h30,
- réduire les jours FAC,
- condamner la SNCF à verser aux demandeurs la somme de 4 000 euros sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile.

### **Les demandeurs exposent :**

- que l'Unité Opérationnelle Traction Essonne ligne C regroupe les agents de conduite de l'ex-Unité de production de Brétigny et de l'ex-Unité de production de Versailles et dispose de deux CHSCT dont l'un est le CHSCT requérant qui a été créé en avril 2009,
- que l'étendue géographique du CHSCT demandeur correspond en grande partie à celle de l'ancien CHSCT de l'Unité de production traction de Brétigny, qui est à l'origine de l'expertise du cabinet TECHNOLOGIA,
- que les journées de travail des agents de conduite sont déterminées par les listes de roulement et par les grilles opérationnelles dont la refonte a été programmée pour le mois de décembre 2007, projet qui a justifié la mise en oeuvre par le CHSCT d'une expertise en application des dispositions de l'article L.4614-12 du Code du travail,

- que le rapport définitif de l'expert, déposé en mars 2009 analyse la détérioration actuelle des roulements qui résulte de plusieurs facteurs :

- l'augmentation du nombre d'arrêts,
- l'insuffisance des temps de retournement,
- des repos hors résidence (RHR) limités,
- des décades irrégulières,
- les très extrêmes matinées,
- les déséquilibres des journées au niveau des amplitudes,
- l'augmentation considérable des journées de service facultatif,

- que l'expert a ensuite exposé les mesures à mettre en oeuvre et qui sont celles visées dans l'assignation,

- que la direction a cependant refusé de prendre en compte les préconisations de TECHNOLOGIA pour des raisons manifestes de rentabilité et a fait des propositions mineures de modifier certains roulements et grilles, propositions qui restent largement insuffisantes,

- que par courrier du 11 février 2009, l'inspecteur du travail qui avait émis avec le médecin du travail lors de la réunion du CHSCT du 16 janvier 2009, "un avis favorable à l'application des préconisations des experts", a rappelé sa position à la direction en lui demandant de lui faire part des suites données et des engagements pris dans l'élaboration des futurs roulements devant être mis en place l'été suivant,

- qu'au mois de mai 2009, la direction organisait une réunion portant sur les premiers résultats du groupe d'étude pénibilité vigilance mis en place par la SNCF au plan national,

- que fin août 2009, la direction remettait aux représentants du personnel un document intitulé "propositions et projets de modification des journées de service",

- que ces propositions sont loin de correspondre aux préconisations de l'expert et que le CHSCT a donc décidé en octobre 2009 de diligenter la présente procédure.

Ils soutiennent :

- que leur action est fondée sur les dispositions des articles L.4121-1 et L.4121-2 du Code du travail qui doivent être interprétées au regard de la directive européenne n°89/391/CEE du 12 juin 1989, et dont la Cour de cassation a fait application dans un arrêt de principe du 5 mars 2008,

- que le rapport d'expertise du cabinet EMERGENCE portant sur "les risques liés au freinage", le comparatif des accidents du travail sur les années 2007 et 2008, le tableau de bord sécurité exploitation ferroviaire CHSCT au 31 décembre 2008 de l'UP de Brétigny mettent en valeur l'importante dégradation de la situation et l'importance de la fatigue des salariés,

- que l'objectif de performance invoqué par la direction dans sa note du 5 mars 2009 ne saurait en rien constituer une excuse pour permettre à la SNCF de s'exonérer des dispositions très claires du Code du travail et de la directive européenne.



AUDIENCE DU 1<sup>er</sup> JUIN 2010  
1<sup>ère</sup> CHAMBRE - SECTION SOCIALE  
N°

Dans ses écritures du 12 avril 2010, la SNCF conclut au débouté des demandeurs et à leur condamnation solidaire à lui payer la somme de 8 000 euros sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile.

Elle expose :

- que l'organisation du travail de l'ensemble des conducteurs, environ 400 pour l'établissement Traction de Paris rive gauche, est établie selon des grilles de roulement,
- qu'une grille opérationnelle est établie site par site, des roulements de référence étant établis par une plate-forme de conception des roulements au niveau régional, en fonction du plan de transport demandé par l'autorité organisatrice des transports, le STIF en Ile de France,
- qu'au sein de chaque établissement, il existe en parallèle des commissions de roulements réunissant les représentants de la direction et ceux des organisations syndicales,
- que les roulements étant établis pour chaque année civile, les commissions de roulements se réunissent en fin d'année, pour examiner les roulements de l'année suivante,
- que la direction a répondu le 10 mars 2009 au courrier de l'inspecteur du travail du 11 février 2009, lequel n'a effectué aucune observation au vu des explications fournies par la SNCF,
- qu'à l'issue de plusieurs réunions du groupe de travail sur la pénibilité et la vigilance, quinze nouvelles journées de service ont été ajoutées afin d'améliorer l'ergonomie de certaines grilles opérationnelles de roulements.

La SNCF soutient :

- que la demande de suspension de la mise en oeuvre du roulement actuel et de retour au roulement de 2007 est irréalisable, les grilles de roulement ne coïncidant plus du tout avec les horaires actuels,
- qu'en outre, cette demande porte sur un objet identique à celui du droit d'alerte dont Monsieur AMIGO avait pris l'initiative et qui a été jugé infondé par le CHSCT un an plus tôt,
- que faire droit à la demande subsidiaire de prise en compte des préconisations du rapport de TECHNOLOGIA, reviendrait à reconnaître à l'expert désigné par le CHSCT, un véritable pouvoir normatif,
- qu'en outre, ce rapport qui aurait dû être rendu dans un délai de 45 jours n'a été remis qu'en janvier 2009, alors que le roulement de 2008 n'était déjà plus en vigueur,
- qu'à ce jour, les conclusions de ce rapport sont encore moins en phase au regard des roulements de 2010,
- que la SNCF a malgré tout accepté de prendre en compte ces préconisations et a :



- rajouté des journées de service (15 en 2008, 15 en 2009)
- effectué des travaux d'amélioration des locaux de repos,
- porté sa candidature comme établissement pilote dans le cadre de l'étude nationale,
- mis en place des relèves glissantes pour augmenter le temps de retournement de 15 à 30 mn sur plusieurs journées de service,
- que si l'on examine l'évolution de 2007 à 2010, sur les seuls éléments choisis par les requérants, on observe que l'absentéisme a diminué, de même que les accidents du travail et les omissions ou mauvaises exécution d'arrêt,
- que ces améliorations ont été effectuées alors que la SNCF est tenue à une recherche de productivité qui découle de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982,
- que l'organisation du travail sur l'ex- UP de Brétigny respecte non seulement la réglementation en vigueur, mais est très largement en deçà des limites imposées par celle-ci et que les demandeurs doivent donc être déboutés de leurs prétentions infondées en droit comme en fait.

### MOTIFS DE LA DÉCISION

#### sur la demande de suspension de mise en oeuvre du roulement actuel et de retour au roulement de 2007

Attendu que la SNCF a exposé sans être contredite sur ce point par les demandeurs que pour assurer le service public ferroviaire, il faut qu'il y ait une conjonction parfaite des trois éléments suivants :

- des trains,
- des ressources humaines organisées,
- des sillons, à savoir des plages horaires durant lesquelles une partie donnée des voies ferrées sera disponible pour la SNCF, ces sillons étant réservés et payés à l'avance par la SNCF pour l'année à venir ;

Attendu qu'il apparaît donc impossible de suspendre les roulements actuels et de mettre en oeuvre à nouveau les roulements de 2007 qui ne coïncident plus en rien avec les conditions actuelles ;

Que ces demandes seront en conséquence rejetées ;

#### sur la demande aux fins de voir ordonner à la SNCF, de mettre en oeuvre dans le cadre des roulements actuels, les préconisations du rapport de TECHNOLOGIA

Attendu que le CHSCT de l'Unité de production traction de Brétigny a diligenté une expertise en application de l'article L.4614-12 du Code du travail, sur les conclusions de laquelle CHSCT demandeur qui recouvre en grande partie le même périmètre que l'ancien CHSCT, fonde la présente demande ;

Attendu que le CHSCT en application des articles L.4612-2 et L.4612-3 du Code du travail, procède à l'analyse des risques professionnels et des conditions de travail et contribue à la promotion de la prévention des risques professionnels dans l'établissement et suscite toute initiative qu'il estime utile dans cette perspective ;



AUDIENCE DU 1<sup>er</sup> JUIN 20101<sup>ère</sup> CHAMBRE - SECTION SOCIALE

N° 5

Attendu que la possibilité de faire appel à un expert aux termes de l'article L.4614-12, s'inscrit dans cette mission générale d'examen des conditions de travail aux fins de propositions de mesures tendant à améliorer ces conditions ou à diminuer les risques ;

Qu'il appartient ainsi au CHSCT, après dépôt d'un rapport d'expertise qui met en exergue des suggestions intéressantes, de les examiner au sein des réunions du CHSCT et de proposer des améliorations du service à l'employeur ;

Qu'aucun fondement légal n'impose en revanche, à l'employeur de mettre en oeuvre les préconisations de l'expert désigné par le CHSCT ;

Que cette préconisation ne s'imposerait que dans l'hypothèse où la situation constatée par l'expert, constituerait une situation de travail présentant un danger grave et imminent pour la santé des travailleurs, pour laquelle les textes légaux organisent la procédure des droits d'alerte et de retrait aux articles L.4131-1 et suivants du Code du travail ;

Que telle n'est pas la situation actuelle, la SNCF exposant que le droit d'alerte mis en oeuvre par un membre du CHSCT le 23 janvier 2009 a été jugé infondé par le CHSCT réuni le lendemain en application de l'article L.4132-3 du Code du travail ;

Attendu que les demandeurs fondent leur demande sur l'article L.4121-1 du Code du travail selon lequel *"l'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs."*

Ces mesures comprennent :

1° des actions de prévention des risques professionnels,

2° des actions d'information et de formation,

3° la mise en place d'une organisation et de moyens adaptés.

*L'employeur veille à l'adaptation de ces mesures pour tenir compte du changement des circonstances et tendre à l'amélioration des situations existantes."*

et sur L.4121-2 du Code du travail qui énumère les principes généraux de prévention ;

Attendu qu'il résulte des explications des demandeurs que leurs griefs portent principalement sur les grilles de roulement et sur les grilles opérationnelles qui organisent le travail des agents conducteurs ;

Attendu toutefois que la SNCF explique qu'elle a rajouté des journées de service (15 en 2008, 15 en 2009) afin d'améliorer l'ergonomie de certaines grilles opérationnelles de roulements ;

Qu'elle expose que les roulements de référence établis au plan régional sont examinés au sein de commissions de roulements qui comprennent des représentants de la direction et des organisations syndicales avant la mise en oeuvre des roulements opérationnels ;

Attendu que cette organisation qui prévoit cet examen annuel des roulements apparaît conforme aux dispositions de L.4121-1 du Code du travail ;



Que les chiffres produits par la direction au vu desquels l'absentéisme a diminué, de même que les accidents du travail et les omissions ou mauvaises exécutions d'arrêt, ne sont pas sérieusement contestés par les demandeurs ;

Que la SNCF précise que l'organisation du travail dans le cadre de l'Unité Opérationnelle respecte la réglementation en vigueur (le RH 0077) et est même plus favorable sur certains points, telle l'amplitude de service qui est actuellement de 6h41 à Brétigny alors que le RH susvisé fixe comme limite 11 heures d'amplitude journalière, ou 8 heures si plus d'une heure trente de travail est effectuée entre 23h et 6h du matin ;

Attendu qu'au vu de l'ensemble de ces éléments, il apparaît que les requérants ne font pas la preuve qui leur incombe que la situation actuelle des agents de conduite de l'Unité Opérationnelle Traction Essonne ligne C de la SNCF serait de nature à justifier d'imposer à l'employeur qui détient le pouvoir de direction de l'entreprise, des mesures préconisées par l'expert du CHSCT et qu'ils seront donc déboutés de l'intégralité de leurs demandes ;

Attendu que les demandeurs qui succombent seront condamnés à payer à la SNCF la somme de 1 200 euros sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile ;

**PAR CES MOTIFS,**

**le Tribunal statuant en audience publique, contradictoirement et en premier ressort,**

**- Déboute le CHSCT de l'Unité Opérationnelle Traction Essonne ligne C de la SNCF et le Syndicat FO des cheminots rive gauche 91 de l'intégralité de leurs demandes,**

**- Condamne les demandeurs aux dépens qui seront recouvrés conformément aux dispositions de l'article 699 du Code de procédure civile et à verser la somme de 1 200 euros (mille deux cents euros) à la SNCF sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile.**

Fait et jugé à Paris le 01 Juin 2010

Le Greffier



E. AUBERT

Le Président



M. MAUMUS