

COUR D'APPEL DE BORDEAUX
CHAMBRE SOCIALE - SECTION B

PP

Extrait des minutes
du Secrétariat-Greffier
de la Cour d'Appel
de Bordeaux

ARRÊT DU : 8 OCTOBRE 2009

(Rédacteur : Monsieur Jean-François GRAVIE-PLANDE, Conseiller)

PRUD'HOMMES

N° de rôle : 06/5946

La SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FERS FRANCAIS
agissant par son représentant légal

c/
Monsieur François LAVAUD
Monsieur Martial MAITRE

Nature de la décision : **AU FOND**

Notifié par **LRAR** le :

LRAR non parvenue pour adresse actuelle inconnue à :

La possibilité reste ouverte à la partie intéressée de procéder par voie de signification (acte d'huissier).

Certifié par le Greffier en Chef,

Grosse délivrée le :

à :

Décision déferée à la Cour : jugement rendu le 13 novembre 2006 (R.G. n°F06/366) par le Conseil de Prud'hommes de BORDEAUX, Section Commerce, suivant déclaration d'appel du 29 novembre 2006.

APPELANTE :

La SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FERS FRANCAIS agissant par son représentant légal domicilié en cette qualité au siège social 34, rue du Commandant Mouchotte - 75014 PARIS,

Représentée par Maître Mandy BECQUE, SCP CABINET LEXIA, avocats au barreau de BORDEAUX,

INTIMÉS :

1°) **Monsieur François LAVAUD**, né le 26 Décembre 1964, demeurant 2, allée de la Futaie - 33610 CANEJAN,

2°) **Monsieur Martial MAITRE**, né le 19 Avril 1969, demeurant 1, Chaudron - 33710 TEUILLAC,

représentés par Maître Didier BATS, avocat au barreau de BORDEAUX,

COMPOSITION DE LA COUR :

En application des dispositions de l'article 945-1 du Code de Procédure Civile, l'affaire a été débattue le 28 mai 2009 en audience publique, devant Monsieur Jean-François GRAVIE-PLANDE, Conseiller chargé d'instruire l'affaire, qui a entendu les plaidoiries, les avocats ne s'y étant pas opposés,

Ce magistrat a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la Cour, composée de :

Monsieur Benoît FRIZON DE LAMOTTE, Président,

Monsieur Eric VEYSSIERE, Conseiller,

Monsieur Jean-François GRAVIE-PLANDE, Conseiller.

Greffier lors des débats : Madame Chantal TAMISIER,

ARRÊT :

- contradictoire

- prononcé publiquement par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues à l'article 450 alinéa 2 du Code de Procédure Civile.

FAITS ET PROCEDURE

Par arrêt en date du 5 Mars 2009 auquel il est fait expressément référence pour un plus ample exposé des faits et de la procédure, la Cour d'Appel de céans a ordonné, avant dire droit au fond, la réouverture des débats et invité la SNCF d'une part, Mrs LAVAUD et MAITRE d'autre part à faire valoir leurs observations sur le principe « *à travail égal, salaire égal* » utile à la solution du litige.

Cette demande d'observations complémentaires intervenait dans le cadre d'un contentieux résultant d'une nouvelle interprétation, par la SNCF, réalisée lors du changement de service de l'été 2005, du règlement RH 077 relatif aux critères catégoriels et fonctionnels des agents relevant du titre 1 et du titre 2.

Il était en particulier reproché à la Société Nationale des Chemins de Fer d'avoir maintenu, deux modes de roulement et de rémunération, pour les agents chargés du même service (circulation de trains de marchandise de Bègles-Hourcade à Bassens par exemple) selon qu'ils relèveraient des titres 1 ou 2 susvisés et alors qu'ils effectueraient exactement le même service.

PRETENTIONS et MOYENS des PARTIES

Par conclusions récapitulatives développées à l'audience la SNCF demande que MM MAITRE et LAVAUD soient déboutés de l'ensemble de leurs demandes fins et conclusions et qu'ils soient chacun condamnés à verser à la SNCF une somme de 2000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile.

Elle fait valoir que c'est à juste titre qu'elle a procédé à un changement de dénomination de certains parcours en les nommant désormais des « *navettes* ».

Elle soutient que les roulements qu'elle a institués sont parfaitement conformes à la réglementation du travail.

Elle considère sur réouverture des débats, que le principe « *travail égal, salaire égal* » a été parfaitement respecté.

Par conclusions récapitulatives développées à l'audience, MM MAITRE et LAVAUD maintiennent leurs conclusions initiales résumées dans l'arrêt avant dire droit auquel il est fait expressément référence et y ajoutant demandent à la Cour de relever que le principe « *à travail égal salaire égal* » n'a pas été respecté.

MOTIVATION

Il résulte des écritures mêmes de la SNCF que M. MAITRE comme M. LAVAUD étaient tous deux employés à l'établissement traction de Bordeaux en

qualité de conducteurs de manœuvres et de ligne local principal (CRMLP) ce qui correspond à une qualification TA.

En cause d'appel, M. LAVAUD est devenu conducteur de ligne (CRL) ressortant de la qualification TB.

Les agents de qualification TB, à la lecture du RH 0263 relèvent d'une qualification « se rapportant à une maîtrise globale parfaite de procédures liées à la sécurité, à la technique et aux principes essentiels correspondants, le premier niveau concernant une période d'acquisition progressive de l'expérience et de perfectionnement pour la conduite en ligne.

Les agents de qualification TA à la lecture du même document relèvent d'une qualification « plus limitée au niveau du volume des compétences à maîtriser, dans le cadre de manœuvres, d'évolutions ou d'un service de trains.

La définition du CRL (qualification TB) est la suivante : << Agent hautement qualifié chargé de la conduite en ligne des trains et des opérations y afférent à savoir :

- opérations d'entretien courant de faible importance et de contrôle
- opérations de dépannage sur les engins moteurs et véhicules de train
- opérations liées à la conduite en ligne (mises en tête, manœuvre de gare...) >>.

La qualification du CRML ou CRMLP (qualification TA) est la suivante : << Agent qualifié chargé des tâches suivantes :

- conduite de manœuvres pour la formation des trains et pour l'exécution de certaines opérations sur les rames et les engins moteurs,
 - conduite d'évolutions
 - conduite de train selon les principes définis au plan national
 - opérations de dépannage sur les engins à moteur et véhicules du train
 - opérations sur les engins à moteur (pleins, compléments, préparations courantes, visites à l'arrivée, essais de frein...)
 - participation dans son poste de travail à la formation pratique d'un agent en formation de conducteur de manœuvres et de lignes locales
- En outre, il peut effectuer les tâches suivantes qui ne ressortissent pas à la qualification TA :
- assurer les tâches d'aide conducteur
 - assurer occasionnellement des opérations remisage-dégarage >>.

Pour sa part, le référentiel ressources humaines RH 077, réglementant le travail au sein de la SNCF contient un titre I concernant exclusivement le personnel roulant et un titre II concernant exclusivement le personnel sédentaire.

Les dispositions du titre I (personnel roulant) sont applicables à la lecture du RH 077 (édition du 05/01/2006) « quelque soit leur grade, aux agents chargés de la conduite des machines ou de l'accompagnement des trains ainsi qu'aux agents en stage de formation ou de perfectionnement sur les machines ou dans les trains, lorsqu'ils assurent un service autre qu'un train de navette, de remonte, de manœuvres ou de dépôt ou l'accompagnement des trains omnibus de marchandises... »

Les dispositions du titre II (personnel sédentaire) sont applicables, par référence au même document « *aux agents autres que ceux visés aux titres I et III ainsi qu'au personnel assurant l'accompagnement des trains omnibus de marchandises et au personnel de conduite des machines lorsqu'il assure exclusivement, au cours de la journée, des services de navette, de remonte, de manœuvres ou de dépôt.* »

Au vu de ce qui précède, M. LAVAUD comme M. MAITRE font indiscutablement partie du personnel considéré comme « roulant ».

Il n'est d'ailleurs pas discuté qu'en application des principes ainsi posés, M. LAVAUD comme M. MAITRE ont exercé leur activité, en cette qualité, au sein de la SNCF jusqu'en Juin 2005.

A cette date, s'est effectuée la mise en place du « *métier CRML* » présenté par la SNCF dans son courrier du 8 Juillet 2005 adressé à l'ensemble des directions régionales comme permettant aux personnels concernés « *de recevoir une formation complémentaire, développer l'éventail de leurs compétences et enrichir leur potentiel d'acquisition.* ».

Il n'en demeure pas moins que cette mise en place a eu pour effet de remettre en cause implicitement le titre applicable à ce « *métier* » au niveau de la réglementation du travail puisque par ce même courrier du 8 Juillet 2005 le Directeur de la Traction s'est cru obligé de préciser qu'il n'y avait pas lieu d'assimiler grade et réglementation du travail: titre I *personnel roulant* (rajouté par la Cour) aux personnels CRL et titre II *personnel sédentaire* aux CRML.

Précédemment à ce courrier, il n'apparaît pas que les CRML ou CRMLP aient pu être considérés comme relevant du titre II dès lors qu'ils participaient à la conduite de trains.

En même temps la « *typologie des circulations concernées* » évoquée dans ce même courrier a manifestement amené certaines directions régionales de la SNCF à rebaptiser « *trafic de navette* » c'est à dire relevant du titre II (sédentaire) certaines activités ferroviaires qui, jusqu'à cette date, relevaient du titre I.

Dès lors, « *la subtilité et la complexité de l'application de la réglementation SNCF* » que reconnaît elle même, dans ses propres conclusions d'appel, la Société Nationale des Chemins de Fer, a permis à cette dernière de faire réaliser par le même agent, y compris au sein d'une même journée, des tâches relevant du titre I comme du Titre II et ceci d'autant plus aisément que certaines lignes ferroviaires sont devenues, à compter de 2005, des « *trafic de navette* » relevant donc exclusivement du titre II (sédentaire)

C'est dans ce contexte que seront examinées les réclamations de MM MAITRE et LAVAUD.

Ces derniers soutiennent en premier lieu que cette nouvelle interprétation de la réglementation a entraîné une diminution sensible de leurs salaires et une modification

péjorative des temps de repos des CRML et CRMLP alors qu'ils ont continué comme avant l'été 2005, à conduire les mêmes trains, dans les mêmes conditions et sur les mêmes parcours.

La répercussion salariale et la diminution des temps de repos ne sont pas discutées par la SNCF puisqu'elles résultent en quelque sorte du changement de titre ou plus exactement d'une application « mixte » des deux titres pour chaque salarié en fonction de leur tableau de roulement.

C'est d'ailleurs pour compenser ce manque à gagner que la Direction de l'établissement de Bordeaux a décidé de verser aux agents une indemnité dite « indemnité temporaire de transition » destinée à compenser la perte financière résultant directement de cette nouvelle interprétation de la réglementation.

MM MAITRE et LAVAUD font également valoir que la SNCF ne pouvait modifier l'interprétation en vigueur sans information ni consultation préalable du comité d'établissement et du CHSCT.

Cette consultation apparaît effectivement d'autant plus justifiée, au vu de ce qui précède, que cette nouvelle réglementation fragilisait le statut des personnels concernés et le rendait, à tout le moins, plus difficilement « lisible ».

Pourtant, au vu des pièces versées au dossier, il n'apparaît pas que la SNCF ait consulté sur ce point les comités d'établissement ou le CHSCT préalablement à la mise en œuvre de cette « réforme ».

Elle n'en apporte, en tout état de cause, aucunement la preuve.

Se pose ensuite la question du bien fondé du changement de dénomination de certains parcours, particulièrement celui de l'aller retour Hourcade-Bassens devenu à compter de 2005 un « parcours de navette ».

En réalité, les parties sont contraires sur la définition technique et le contenu du « parcours de navette ».

Le RH 077 ne définit pas la navette comme un « mouvement aller retour entre deux gares » mais comme « un mouvement aller retour pouvant circuler entre deux gares » ce qui non seulement permet de distinguer les mouvements de navette des mouvements habituels de circulation de trains, mais éclaire aussi la définition technique du terme en le rapprochant de sa terminologie de droit commun.

En tout état de cause, l'article 3-5 ci-dessus reproduit doit être replacé dans son contexte, le titre II du RH 077 où le terme « navette » avoisine ceux de « remonte de manœuvre ou de dépôt ».

Dès lors, apparaissent clairement les spécificités essentielles de cette activité, caractérisées par sa brièveté et son aspect essentiellement manœuvrier et technique, par opposition à une activité de circulation, sans doute, généralement plus longue

dans sa durée mais surtout affectée à une véritable activité de transport et de déplacement ce qui ne résulte ni du terme « navette » (Aller et retour quasi immédiat au point de départ) ni de l'activité sédentaire dans laquelle elle est supposée se dérouler (Titre II).

M. MAITRE rappelle d'ailleurs, dans ses conclusions devant la cour, que les navettes doivent circuler sur des lignes désignées après avis du comité d'établissement compétent en application des dispositions de l'article 44-6 du RH-77, ce qui souligne davantage encore leur caractère spécifique.

La SNCF soutient dans ses conclusions que le parcours HOURCADE-BASSENS aurait été identifié, sur avis du comité d'établissement compétent, lors d'une séance en date du 27 Octobre 1998, comme une ligne sur laquelle un parcours de navette pouvait être mis en place.

Mais la SNCF ne produit pas ce document aux débats et le compte rendu certes partiel de réunion versé au dossier par M. MAITRE puisque commençant p. 21, permet toutefois à la cour de considérer que le débat essentiellement centré (déjà) sur les différences de qualification TA et TB des agents n'a nullement porté sur une définition du terme « navette ».

Le CER n'a pas davantage donné un avis favorable à l'établissement d'un parcours navette sur le trajet HOURCADE-BASSENS, pourtant évoqué par ailleurs.

La SNCF indique qu'en tout état de cause l'avis du CER (Comité d'Etablissement de la Région) aurait été demandé sur ce point lors des réunion d'Ayril et Mai 2006.

Le document dont s'agit, daté effectivement du 23 Mai 2006, (soit postérieurement à la mise en place du parcours navette) et versé aux débats par les salariés, permet surtout de mesurer l'ampleur du différent existant désormais entre direction et organisations syndicales sur le sens et le contenu du terme « navette », dès lors que le projet de la SNCF présenté lors de ce CER était de mettre en circulation des trains « de type navette » sur la quasi totalité des lignes ferroviaires de la région Poitou-Charente-Aquitaine.

D'une part, l'avis du CER a été clairement négatif sur ce point (unanimité contre le projet) et il ne résulte donc pas du PV de cette réunion qu'un accord ait été trouvé pour faire de la ligne HOURCADE-BASSENS une ligne « navette », d'autre part, il n'apparaît pas à la Cour que la définition qu'entend désormais donnée la SNCF de ce terme, dont la signification actuelle ne tire son importance que de l'application qui en résulte du titre II, sans aucune référence au sens initial et technique du mot, soit conforme à la réglementation existante.

En fait, la SNCF n'apporte nullement la preuve qu'à un seul moment, avant 2005, la ligne HOURCADE-BASSENS ait été autre chose qu'une ligne ferroviaire normale sur laquelle circulait des trains conduits par des agents relevant normalement du titre I.

Aucune erreur n'est donc démontrée mais au contraire, jusqu'à cette date, une application conforme au texte du référentiel ressources humaines RH 077, sans même qu'il y ait lieu à faire référence à un « usage ».

Dès lors restent à examiner les deux derniers points litigieux allégués, d'une part la violation de l'article 44-2 du RH 077, d'autre part la question, soulevée d'office par la cour de la règle « à travail égal, salaire égal ».

L'article 44-2 du RH 077 dispose que « les roulements doivent être établis de telle façon que les agents de conduite assurent uniquement un service de navette, de remonte, de manœuvre ou de dépôt ».

L'article 21-2 du même référentiel précise « qu'une journée qui compte à la fois des services relevant du titre I et des services résultant du titre 2 est intégralement soumise à la réglementation du titre I ».

Il existe donc une contrariété entre ces deux articles mais les salariés ne démontrent pas le préjudice que leur causerait cette difficulté d'interprétation dès lors que l'article 21-2 évoqué ci-dessus règle la difficulté en considérant qu'une journée « mixte » sera intégralement soumise à la réglementation du titre I.

Par ailleurs, il ne résulte pas des textes évoqués par MM MAITRE et LAVAUD que la SNCF ne pouvait organiser des roulements par cycles pouvant comporter indifféremment des services de navette relevant du titre II et des services de conduite relevant du titre I.

Sur ce point les demandes de Mrs LAVAUD et MAITRE apparaissent infondées.

Enfin, la Cour, dans son arrêt en date du 5 Mars 2009 avait soulevé d'office l'application du principe « à travail égal salaire égal » ce principe résultant certes des articles L 322-2 à L 322-5 du Code du Travail mais aussi de l'article 4 du référentiel RH 077 qui indique expressément que les dispositions du titre I « sont applicables, quelque soit leur grade, aux agents chargés de la conduite et des machines, de l'accompagnement des trains.. »

Devant le Conseil de Prud'hommes de Bordeaux, la SNCF avait justifié la différence de rémunération des agents TB (bénéficiant du titre I) et TA (bénéficiant du titre II) effectuant des services de « navette » par une différence de qualification et une technicité supérieure des tâches à effectuer durant le parcours.

C'est ainsi que dans ses conclusions de première instance, (p7) la SNCF indiquait « En réalité, la journée CRL (TB) citée par exemple par Mr LAVAUD fait apparaître que le parcours BASSENS/HOURCADE réalisé par cet agent présente la particularité d'être entrecoupé d'opérations techniques (PC préparation courante, VAR visite d'arrivée) qui relèvent du titre I et que n'ont pas à accomplir les agents relevant de la qualification TA »

En cause d'appel et à la suite du rappel des dispositions susvisées de l'article 4 du RH 077, cet argumentaire est abandonné et la SNCF fait désormais valoir que lorsqu'il arrive que des conducteurs TB sont amenés à effectuer des parcours de navette ou de remonte « les conducteurs TB... sont traités de la même manière que les conducteurs TA » ajoutant que « seul le parcours réellement effectué par l'agent détermine le titre dont relève la journée de travail de l'agent ».

La SNCF verse d'ailleurs aux débats des extraits de fiche IDAP permettant d'apprendre que certains conducteurs TB ont, par application de ce principe, été rémunérés sur une base TA du titre II lors de la conduite de « trains navette ».

La moindre lisibilité du statut ci-dessus évoqué se confirme au vu de ce qui précède puisque la comparaison des situations de MM MAITRE et LAVAUD et de leurs états individuels de décompte fait apparaître que certains conducteurs TB, comme M. LAVAUD, demandant à être rémunérés sur la base du titre I lors de la conduite de ces navettes bénéficient toujours de cette requalification alors que des conducteurs TA, comme M. MAITRE, restent en tout état de cause rémunérés sur la base du titre II. Quant aux conducteurs TB qui ne demandent pas de requalification, ils sont rémunérés sur une base TA titre II.

Pourtant la SNCF ne discute plus, en cause d'appel, que le travail effectué lors de la conduite des « trains navette » soit exactement le même.

La différence de rémunération repose donc bien, ainsi que le soutient MM MAITRE et LAVAUD sur la seule différence de grade.

Il en résulte la violation alléguée des dispositions de l'article 4 du référentiel Ressources Humaines RH 077.

Reste dès lors à examiner les préjudices résultant de cette situation pour MM MAITRE et LAVAUD.

Ils présentent des décomptes fortement argumentés et s'appuyant sur des tableaux détaillés, qui ne font l'objet d'aucune contestation de la part de la SNCF.

Ils prennent en compte l'indemnité temporaire de transition.

Ils sont fondés, en ce qui concerne M. LAVAUD sur une revendication de rémunération au titre I des opérations payées au titre II ainsi que sur une indemnisation des jours de repos non conformes au titre I.

Les préjudices ainsi calculés s'élèvent à 1738 euros au titre des jours de repos perdus et à 523,92 euros en ce qui concerne la perte salariale.

S'agissant de M. MAITRE, l'indemnisation au titre de la perte salariale s'élève à 1555 euros et à 2348,50 euros au titre des jours de repos.

Les sommes ainsi sollicitées apparaissent justifiées et il sera fait droit aux demandes de MM MAITRE et LAVAUD.

PAR CES MOTIFS

La Cour, statuant publiquement, par arrêt contradictoire et en dernier ressort, après arrêt avant dire droit,

Dit les mouvements de train institués à compter de l'été 2005 et qualifiés de « navette » ou « train navette » ne sont pas conformes à la définition de ce mot au sens du titre II du référentiel RH 077,

Dit que la SNCF ne pouvait rémunérer, sauf à porter atteinte au principe « travail égal, salaire égal » des conducteurs de « trains navette » selon le grade (TA/TB) des agents de conduite,

Condamne la SNCF à verser à Mr LAVAUD :

- * 523,92 euros à titre de perte de rémunération,
- * 1.738 euros à titre d'indemnisation de jours de repos perdus,

Condamne la SNCF à verser à M. MAITRE :

- * 1.555 euros à titre de perte de rémunération,
- * 2.348,50 euros à titre d'indemnisation de jours de repos perdus,

Dit que les sommes allouées porteront intérêts de droit à compter de la saisine du Conseil avec application des dispositions de l'article 1154 du Code Civil pour ceux dus sur une année entière,

Déboute MM MAITRE et LAVAUD du surplus de leurs demandes et la SNCF de ses demandes reconventionnelles,

Condamne la SNCF à payer à chacun des salariés 1.500 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile,

Condamne la SNCF aux entiers dépens.

Signé par Benoît Frizon de Lamotte, Président, et par Chantal Tamisier, greffier, auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

C. Tamisier



B. Frizon de Lamotte

