

MHD/DS

Numéro 18/03675

COUR D'APPEL DE PAU

Chambre sociale

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

ARRÊT DU 18/10/2018

A R R Ê T

Dossier : N° RG 16/03657

Nature affaire :

Demande d'annulation d'une
sanction disciplinaire

Prononcé publiquement par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour le 18 Octobre 2018, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de Procédure Civile.

* * * * *

APRES DÉBATS

à l'audience publique tenue le 20 Juin 2018, devant :

Affaire :

EPIC SNCF MOBILITES

C/

Bruno CENDRES

Madame THEATE, Président

Madame COQUERELLE, Conseiller

Madame DIXIMIER, Conseiller

assistées de Madame HAUGUEL, Greffière.

Les magistrats du siège ayant assisté aux débats ont délibéré conformément à la loi.

dans l'affaire opposant :

APPELANTE :

EPIC SNCF MOBILITES

2 place aux Etoiles
93200 SAINT DENIS

Représentée par Maître ETESSE de la SELARL GARDACH & ASSOCIÉS, avocat au
barreau de PAU

INTIME :

Monsieur Bruno CENDRES

160 Chemin de Mokopetakoborda
64480 USTARITZ

Comparant et assisté de Maître Anne-marie MENDIBOURE de la SCP
MENDIBOURE-CAZALET, avocat au barreau de BAYONNE

sur appel de la décision

en date du 18 OCTOBRE 2016

rendue par le CONSEIL DE PRUD'HOMMES - FORMATION PARITAIRE DE
BAYONNE

RG numéro : F15/00316

FAITS ET PROCEDURE

Le 11 janvier 2015, le Train Express Régional (TER) 867215 circulant sur la ligne Bordeaux-Hendaye (ligne 61), équipé d'une motrice X 73500, n'a pas "shunté" à sept reprises entre Dax et Hendaye, sur une portion de voie de 11 kilomètres, c'est-à-dire qu'il n'a pas envoyé le signal électrique permettant une circulation en sécurité des trains avec notamment le déclenchement de l'abaissement automatique des barrières des passages à niveau.

Cette anomalie, qui n'a pas provoqué d'accident, a provoqué un dysfonctionnement de la fermeture des passages à niveau.

La machine a été immobilisée dès le lendemain.

L'enquête interne, diligentée à la suite de cet incident, n'a pas permis d'identifier la cause avec certitude. Elle a conclu à l'existence d'une pollution ponctuelle du rail qui avait disparu au moment des investigations.

Le 2 mars 2015, le CHSCT Sud-Aquitaine de l'Etablissement Traction a déposé un droit d'alerte à propos de cet incident.

Durant la période de discussion, dans le cadre du droit d'alerte et à titre conservatoire, la circulation des trains équipés des motrices X 73500 a été suspendue sur les cinq lignes du périmètre Sud-Aquitaine, à savoir : ligne 61 : Hendaye-Bordeaux, ligne 62 : Bayonne-St-Jean-Pied-de-Port, ligne 63 : Pau-Oloron Ste Marie, ligne 64 : Tarbes-Bordeaux et ligne 65 : Bayonne-Tarbes.

Après investigations, le CHSCT a indiqué que la suspension de la circulation des motrices X 73500 ne se justifiait plus sur les tronçons de lignes Dax-Pau (ligne 64), Pau-Oloron-Ste-Marie (ligne 63), Pau-Bayonne (ligne 65) et Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port (ligne 62).

Il a, en revanche, maintenu la suspension de la circulation sur la ligne Hendaye-Bordeaux (ligne 61), sur laquelle s'était produit l'incident du 11 janvier 2015.

Finalement, la circulation des motrices X 73500 a repris sur la portion de la ligne Dax-Bayonne mais a été interdite entre Bayonne et Hendaye durant la période d'aménagement des équipements et des passages à niveau.

Le 13 avril 2015, en l'absence de la levée complète du droit d'alerte, la SNCF a saisi l'inspection du travail qui a indiqué, par courrier du 28 mai 2015, que l'incident du 11 janvier 2015 était un incident isolé et que la SNCF devait poursuivre ses investigations pour déterminer la cause exacte des déshuntages.

Durant tout le mois de juin 2015, aucun agent de conduite n'a été commandé pour conduire sur la portion de voie Dax-Bordeaux.

La maintenance des motrices X 73500 utilisées dans le Sud-Aquitaine étant principalement assurée à Limoges, leur acheminement s'est poursuivi en dépit du droit d'alerte de la façon suivante :

- de mars à mai 2015 : durant la suspension de leur conduite sur la ligne Dax-Bordeaux, le matériel a été acheminé en étant tracté par un autre train, conduit par l'agent de conduite ;

- de mai à début juillet 2015 : les agents d'encadrement ont assuré la conduite à vide des motrices X73500 entre Dax et Bordeaux ;

- à compter du mois de juillet 2015 : la demande a été faite aux agents de conduite d'assurer la conduite des trains qui circulaient à vide.

Le 15 juillet 2015, Monsieur Bruno CENDRES - embauché par la SNCF le 1^{er} mai 1994, en qualité de conducteur de trains, soumis au statut applicable aux agents SNCF - a été commandé par la SNCF pour conduire sur la ligne Dax-Bordeaux une machine équipée d'une motrice X 73500 aux fins d'être acheminée à Limoges.

Lors de sa prise de fonction, il a immédiatement fait connaître à son supérieur hiérarchique qu'il entendait exercer un droit de retrait conformément aux dispositions de l'article L.4131-1 du Code du Travail.

Il a motivé son refus de conduire la motrice par les incidents intervenus avec le même type d'engin, sur la ligne en janvier, susceptibles de mettre en danger la vie et la santé du conducteur du train, des passagers transportés et des usagers des voies ferroviaires.

L'employeur l'a mis en demeure de reprendre son travail sur le train commandé, en expliquant que les critères exigés par la loi et la jurisprudence en matière de droit de retrait n'étaient pas réunis.

Monsieur CENDRES a maintenu son refus d'effectuer sa mission.

Le 15 juillet 2015 à 11 heures 50, son responsable lui a expliqué qu'il se plaçait, en raison de son refus, dans une situation irrégulière de travail.

Le 24 août 2015, il a été sanctionné par un blâme sans inscription et une retenue sur salaire d'un montant de 100,60 € pour absence irrégulière.

Par requête en date du 25 septembre 2015, il a saisi le Conseil des prud'hommes de Bayonne aux fins d'obtenir l'annulation du blâme, la restitution de la retenue de type C apparaissant sur son bulletin de salaire et l'octroi d'une somme de 3.000,00 € à titre de dommages et intérêts.

La tentative de conciliation s'est révélée vaine et l'affaire a été renvoyée devant le bureau de jugement.

Par jugement en date du 18 octobre 2016, le Conseil des prud'hommes a :

- jugé que Monsieur Bruno CENDRES avait exercé un droit de retrait en toute légalité conformément à l'article L.4131-1 du Code du travail,
- annulé les sanctions disciplinaires, consistant en un blâme, sans inscription au dossier, outre la retenue sur salaire de 100,60 € opérée par son employeur dans le cadre d'une procédure disciplinaire,
- condamné la SNCF à payer à Monsieur Bruno CENDRES les sommes de :
 - 100,60 € ;
 - 1.000 € à titre de dommages et intérêts pour le préjudice subi du fait des sanctions notifiées,
 - 1000 € sur le fondement de l'article 700 du Code de Procédure Civile, le tout avec intérêts au taux légal à compter du 31 août 2015.

Par déclaration en date du 25 octobre 2016, la SNCF a interjeté appel de cette décision.

PRETENTIONS DES PARTIES :

*Par conclusions en date du 30 novembre 2017, auxquelles il convient de se reporter pour un plus ample exposé des faits, prétention et moyens, la **SNCF MOBILITES** demande à la Cour de :*

- ▶ la déclarer recevable et bien fondée en son appel dirigé contre le jugement attaqué ;
- ▶ réformer le jugement attaqué en ce qu'il a annulé le blâme et la retenue sur salaire effectuée et alloué à l'intéressé 1.000 € à titre de dommages et intérêts.

Statuant à nouveau,

- ▶ déclarer illégitime le droit de retrait exercé par Monsieur CENDRES le 15 juillet 2015, après avoir relevé qu'il n'existe aucun danger grave et imminent à cette date-là et sur la portion de ligne pour laquelle il a été commandé ;
- ▶ juger par conséquent légitime le blâme sans inscription qui lui a été infligé par SNCF Mobilités ;
- ▶ juger légitime et non prohibée, la retenue sur salaire effectuée sur son bulletin de paie au regard de son absence irrégulière le 25 juillet 2015 et d'un montant de 100,60 € ;
- ▶ dire n'y avoir lieu en toute hypothèse à l'allocation de dommages et intérêts ;
- ▶ réformer la décision entreprise en ce qu'elle a assorti ses condamnations des intérêts au taux légal à compter du 31 juillet 2015 ;
- ▶ condamner Monsieur CENDRES à lui payer une somme de 1.000 € au titre de l'article 700 du Code de Procédure Civile.

*Par conclusions en date du 28 septembre 2017, auxquelles il convient de se reporter pour un plus ample exposé des faits, prétention et moyens, **Monsieur CENDRES** demande à la Cour de :*

- ▶ débouter la SNCF MOBILITES de l'ensemble de ses demandes ;
- ▶ confirmer le jugement rendu par le Conseil de Prud'hommes de Bayonne le 18 octobre 2016 en ce qu'il a jugé que le droit de retrait de Monsieur Bruno CENDRES était justifié sur le fondement de l'article L.4131-1 et suivants du Code du Travail et qu'il y avait lieu également d'annuler la retenue sur salaire qui constituait une sanction disciplinaire déguisée ;
- ▶ annuler en conséquence ces sanctions et condamner la SNCF MOBILITES à lui rembourser le montant de la retenue sur salaire, outre des dommages et intérêts à hauteur de 3.000 € ;
- ▶ condamner la SNCF MOBILITES à lui payer une somme de 3.000 € sur le fondement de l'article 700 du Code de Procédure Civile outre condamnation aux entiers dépens de première instance et d'appel.

L'ordonnance de clôture a été prononcée le 7 décembre 2017.

SUR QUOI

I - SUR LE DROIT DE RETRAIT :

En application des articles :

- L. 4131-1 du Code du travail :
“Le travailleur alerte immédiatement l'employeur de toute situation de travail dont il a un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé ainsi que de toute défectuosité qu'il constate dans les systèmes de protection.

Il peut se retirer d'une telle situation.

L'employeur ne peut demander au travailleur qui a fait usage de son droit de retrait de reprendre son activité dans une situation de travail où persiste un danger grave et imminent résultant notamment d'une défectuosité du système de protection. “

- L. 4131-2 du même code pris dans sa rédaction applicable au litige :
“Le représentant du personnel du comité d'hygiène de sécurité et des conditions de travail qui constate qu'il existe une cause de danger grave et imminent, notamment par l'intermédiaire d'un travailleur, en alerte immédiatement l'employeur selon la procédure prévue au premier alinéa de l'article L. 4132-2“.

Il en résulte que le salarié peut exercer son droit de retrait dès lors qu'il a un motif raisonnable de penser que la situation de travail dans laquelle il se trouve présente un danger grave et imminent.

Il lui appartient alors de démontrer :

- d'une part l'existence d'un danger tout à la fois grave - c'est-à-dire susceptible de produire un accident ou une maladie entraînant la mort ou paraissant devoir entraîner une incapacité permanente ou temporaire prolongée - et imminent - c'est-à-dire susceptible de se réaliser brutalement dans un délai rapproché,

- d'autre part le motif raisonnable selon lequel il s'estime en danger.

Il est acquis :

- qu'une erreur d'estimation de sa part n'est pas en soi fautive dès lors que le motif raisonnable existe,

- que le danger le conduisant à exercer son droit de retrait n'a pas nécessairement à être effectif et réel, qu'il suffit qu'il ait pu penser « raisonnablement » qu'il existait un danger pour sa santé et sa sécurité apprécié à l'aulne de ses fonctions, de ses compétences, de ses connaissances et de son expérience et qu'il importe donc peu de ce fait que le rapport d'un expert ou de l'inspecteur du travail ait exclu par la suite l'existence d'un danger réel et prévisible.

En l'espèce, la SNCF prétend que les conditions d'exercice du droit de retrait ne sont pas réunies, que le droit de retrait tel qu'il a été exercé est illégal, qu'il s'agit de l'exercice pur et simple d'un droit de grève détourné par le salarié et par l'interprétation qu'en a faite le premier juge qui a considéré qu'il avait été demandé aux agents de conduire un train sur la ligne Dax/Hendaye et non sur la ligne Dax/Bordeaux, qu'en tout état de cause, ce droit de retrait a été dévoyé dans la mesure où le refus de conduire le train litigieux obéirait à une consigne syndicale.

Cependant, contrairement aux affirmations de la SNCF, il résulte des pièces versées au dossier que Monsieur CENDRES pouvait s'estimer raisonnablement en danger.

En effet, il est conducteur de trains depuis 1994, année de son embauche par la SNCF, soit depuis plus de vingt ans. De ce fait, de part son expérience de la conduite des machines et sa connaissance du réseau ferré du Sud-Ouest qui ne lui sont pas contestées, il savait pertinemment :

- que la cause véritable de l'incident n'avait encore été trouvée et que les investigations se poursuivaient,
- que seuls les déshuntages intervenus sur le tronçon de la ligne Hendaye /Dax pouvaient être découverts dans la mesure où un système de surveillance n'existait que sur cette portion de ligne, à l'exclusion de ceux pouvant survenir sur la portion Dax/Bordeaux qui, elle, ne bénéficiait d'aucun système de surveillance, que de ce fait, rien ne permettait d'affirmer qu'il n'y avait pas eu de déshuntage supplémentaire sur ce tronçon,
- qu'aucune mesure de sécurité - notamment par l'équipement des passages à niveaux de pédale d'aide au shuntage - n'avait été mise en place entre le 11 janvier et le 15 juillet 2015 - confirmée par la SNCF (pièce 16 SNCF) et le courrier de l'inspecteur du travail du mois d'octobre 2015 (pièce 11 salarié) - ,
- que le conducteur du train ne peut pas - pratiquement - se rendre compte des déshuntages depuis sa cabine et qu'il ne dispose d'aucun moyen de déclencher à distance la fermeture du passage à niveau.

De surcroît, il avait à l'esprit l'accident survenu à la suite d'un déshuntage en 2006 à la Roche Maurice (44) au cours duquel la collision entre une motrice de type X73500 arrivant à pleine vitesse et une voiture engagée sur un passage à niveau dont les barrières ne s'étaient pas abaissées avait provoqué la mort de la conductrice de l'automobile.

L'ensemble de ces éléments démontre qu'il pouvait raisonnablement se considérer en danger d'autant que l'inspecteur du travail dans son courrier du 28 mai 2015 avait mentionné que *"... le danger grave généré par cet incident est réel et notable.. Qu'il est susceptible de provoquer un grave accident.. "* même si le même avait pu conclure son courrier en indiquant qu'il considérait *"...qu'il s'agissait d'un incident isolé, que (de ce fait) l'imminence ne pouvait être retenue... qu'au 28 mai 2015, la situation de danger grave et imminent n'était pas constituée en raison de l'absence d'imminence mais que l'alerte du CHSCT avait mis en lumière un risque grave et sérieux pour la santé et la sécurité des salariés..."* (pièce 5 SNCF).

Par ailleurs, le caractère grave du danger encouru est établi dans la mesure où le déshuntage entraîne de façon générale la mise hors service de la signalisation ferroviaire (aiguillages, passages à niveau, etc.) et de la gestion des espacements entre les trains et était donc dans ce cas particulier susceptible d'entraîner un accident lors de la circulation du train sur la ligne Dax/Bordeaux, accident pouvant avoir de graves conséquences pour les salariés de la SNCF, les usagers du train, les personnes et les biens présents à ce moment-là sur les voies. Son caractère imminent l'est aussi dans la mesure où ce danger pouvait se matérialiser brutalement dans un délai rapproché puisque la cause exacte du dysfonctionnement n'avait pas été encore identifiée et qu'aucun système de sécurité supplémentaire n'avait été mis en place pour y pallier.

Soutenir qu'il n'y avait pas de danger imminent dans la mesure où l'inspecteur du travail avait conclu à son inexistence est inopérant car la conjonction de l'utilisation d'une locomotive X 73500 sur le circuit de voies envisagé sur la ligne Dax/Bordeaux - alors qu'il n'a jamais été contesté que les dysfonctionnements naissaient toujours dans cette configuration - pouvait conduire à la réalisation d'un déshuntage suivi d'un accident pour les raisons qui viennent d'être exposées.

En conséquence, au vu des principes sus rappelés et des éléments du dossier existants c'est à bon droit que Monsieur CENDRES a exercé son droit de retrait.

Le jugement attaqué sera donc confirmé.

II - SUR LES CONSEQUENCES DU DROIT DE RETRAIT :

En application de l'article L. 4131-3 du Code du travail :

“Aucune sanction, aucune retenue de salaire ne peut être prise à l'encontre d'un travailleur ou d'un groupe de travailleurs qui se sont retirés d'une situation de travail dont ils avaient un motif raisonnable de penser qu'elle présentait un danger grave et imminent pour la vie ou pour la santé de chacun d'eux.”

Il en résulte qu'en l'espèce, le blâme sans inscription au dossier dont a fait l'objet Monsieur CENDRES pour l'exercice de ce droit de retrait légitime doit être annulé.

La SNCF sera également condamnée à lui verser la somme de 100,60 € correspondant à la retenue sur salaires dont il a fait l'objet.

Monsieur CENDRES soutient qu'il a subi non seulement un préjudice moral alors qu'il poursuivait un objectif légitime reconnu par la loi qui a trait au respect de l'obligation de sécurité de résultat mais également un préjudice d'anxiété.

Il réclame à ce titre une somme de 3.000 € à titre de dommages intérêts.

Cependant, il ne caractérise pas les préjudices qu'il prétend avoir subis, et notamment pas le préjudice d'anxiété dans la mesure où il s'est précisément retiré de la situation susceptible de le générer.

En conséquence, il doit être débouté de sa demande formée de ce chef.

Le jugement ayant fait droit à ses demandes sera donc infirmé.

III - SUR LES DEMANDES ACCESSOIRES :

Les dépens seront supportés par la SNCF.

Il n'apparaît pas inéquitable de condamner la SNCF à verser à Monsieur CENDRES une somme de 1.200 € en application de l'article 700 du Code de procédure civile.

PAR CES MOTIFS

La Cour statuant publiquement, contradictoirement et en dernier ressort,

CONFIRME le jugement prononcé par le Conseil des prud'hommes de Bayonne le 18 octobre 2016, sauf en ce qu'il a condamné la SNCF à verser à Monsieur CENDRES une somme de 1.000 € à titre de dommages intérêts ;

INFIRMANT de ce dernier chef ;

STATUANT à nouveau,

DEBOUTE Monsieur CENDRES de sa demande de dommages intérêts ;

Y AJOUTANT,

CONDAMNE la SNCF à verser à Monsieur CENDRES une somme de 1.200 € en application de l'article 700 du Code de procédure civile ;

CONDAMNE la SNCF aux dépens.

Arrêt signé par Madame THEATE, Présidente, et par Madame LAUBIE, greffière, à laquelle la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

LA GREFFIÈRE,

LA PRÉSIDENTE,