

COUR D'APPEL D'AIX EN PROVENCE

1^{ère} Chambre C

**ARRÊT
DU 12 SEPTEMBRE 2013**

**N° 2013/581
A. J.**

Décision déferée à la Cour :

Ordonnance de référé rendue par Monsieur le Président du tribunal de grande instance d'AIX-EN-PROVENCE en date du 02 Octobre 2012 enregistrée au répertoire général sous le N° 12/00964.

Rôle N° 12/20275

**C.H.S.C.T. DE
L'UNITÉ TRACTION
PACA MIRAMAS DE
LA SNCF**

C/

**SOCIÉTÉ
NATIONALE DE
CHEMIN DE FER
FRANCE (S.N.C.F.)**

Grosse délivrée
le :
à :

Maître LABARE

Maître JOLIN

APPELANT :

C.H.S.C.T. DE L'UNITÉ TRACTION PACA MIRAMAS DE LA SNCF,
dont le siège est 7, rue du Maréchal Juin - 13140 MIRAMAS

représenté et plaçant par Maître Anne LABARE, avocat au barreau
d'AIX-EN-PROVENCE

INTIMÉE :

SOCIÉTÉ NATIONALE DE CHEMIN DE FER FRANCE (S.N.C.F.),
dont le siège est 4, rue Léon GOZLAN - CS 70014
13331 MARSEILLE CEDEX 03

représentée et plaçant par Maître Yves JOLIN, avocat au barreau
d'AIX-EN-PROVENCE, substitué par Maître Marie-Anne COLLING, avocat
au barreau d'AIX-EN-PROVENCE

*_*_*_*_*

COMPOSITION DE LA COUR :

En application des dispositions des articles 785, 786 et 910 du Code de Procédure Civile, l'affaire a été débattue le **17 Juin 2013** en audience publique, les avocats ne s'y étant pas opposés, devant **Monsieur André JACQUOT, conseiller, et Madame Laure BOURREL, conseiller**, chargés du rapport.

Monsieur André JACQUOT, conseiller, a fait un rapport oral à l'audience, avant les plaidoiries.

Ces magistrats ont rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la Cour,

Composée de :

Monsieur Serge KERRAUDREN, président
Monsieur André JACQUOT, conseiller
Madame Laure BOURREL, conseiller

Greffier lors des débats : Monsieur Serge LUCAS.

Les parties ont été avisées que le prononcé public de la décision aurait lieu par mise à disposition au greffe le **12 Septembre 2013**.

ARRÊT :

Contradictoire,

Prononcé par mise à disposition au greffe le **12 Septembre 2013**.

Signé par **Monsieur Serge KERRAUDREN, président, et Monsieur Serge LUCAS, greffier** auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

*_*_*_*_*_*_*

EXPOSE DU LITIGE

_____ Le 30 mai 2012 la SNCF a consulté le CHSCT de l'Unité PACA Miramas sur un projet de rattachement des agents de l'unité traction à d'autres entités de la direction Fret Auto Chem. A l'issue de la réunion, le CHSCT a voté le recours à un expert extérieur en la personne du cabinet Degest. Sur assignation de la SNCF, le juge des référés d'Aix en Provence a annulé la délibération du CHSCT par ordonnance contradictoire du 2 octobre 2012, motif pris de ce que l'employeur avait apporté des réponses circonstanciées au projet de réorganisation envisagé.

Appelant de cette décision, le CHSCT expose dans ses conclusions récapitulatives du 14 juin 2013 que :

- aucun texte n'impose une motivation de la décision désignant un expert, le débat étant circonscrit à la seule question de savoir si le projet litigieux est un projet important modifiant les conditions d'hygiène et de sécurité ou les conditions de travail ;
- tel est le cas de l'espèce s'agissant d'un projet de réorganisation de l'unité de traction PACA de plus de 150 pages prévoyant le rattachement hiérarchique des conducteurs de lignes locales à l'unité Fret Méditerranée, celui des conducteurs de grandes lignes à l'unité Rhône Méditerranée située à Lyon et la suppression de l'unité traction PACA ;
- la mutualisation des locaux va entraîner un apport important d'agents présents à l'unité traction PACA et particulièrement lors des changements d'équipes ;
- aucun agrandissement n'est prévu ce qui a une incidence directe sur l'aménagement des postes de travail, la sécurité du personnel notamment en cas d'évacuation ou de confinement du fait de la circulation de matières dangereuses sur le périmètre du CHSCT ;
- la gestion des absences, congés des conducteurs et de tous les aléas de production se fera à Lyon uniquement par téléphone, situation néfaste à la sécurité des circulations ferroviaires ;
- les conducteurs désormais sans lien physique seront totalement isolés par cette commande à distance ;
- le projet casse la ligne managériale existante, les conducteurs n'ayant plus les mêmes formations alors que les prescriptions en matière de sécurité sont identiques ;
- la suppression de l'unité traction implique la disparition de 14 postes sans garantie de reclassement et affecte 200 salariés.

Le CHSCT conclut à l'infirmerie de l'ordonnance déferée et au paiement par le SNCF d'une indemnité de 11.960 euros au titre des frais de conseil exposés en première instance et appel ;

Dans ses dernières écritures du 13 juin 2013, la SNCF fait valoir en réplique que :

- le projet constitue un mouvement purement administratif où seul le dirigeant d'unité est déplacé sur son accord, à Lyon et il est sans conséquence pour les agents ;
- la structure administrative unité de traction PACA devenant une coquille vide, serait alors supprimée ;
- l'absence de l'inspecteur et du médecin du travail, dûment convoqués n'est pas de son fait ;

- la question des locaux a fait l'objet de très larges concertations lors de deux réunions du CHSCT et de réaménagements pour un montant de plus de 700.000 euros ;
- l'augmentation d'agents présents simultanément sera de cinq et n'a aucune incidence sur le risque incendie, hygiène, l'évacuation des locaux et le confinement;
- les 13 agents administratifs dont le poste est supprimé sont reclassés à leur demande et les conditions de travail des conducteurs ne sont pas modifiées ;
- le projet ne modifie finalement que la localisation du bureau de commande et du dirigeant d'unité étant observé qu'à l'heure actuelle sur les 115 conducteurs de l'unité traction PACA, 47 d'entre eux prennent déjà leur service sur les sites de Nîmes ou Avignon ;
- la sécurité des transports reste assurée puisque la ligne de métier reste inchangé;
- le projet critiqué concernant aussi l'unité traction Rhône-Loire, le Président du tribunal de grande instance de Lyon a considéré par ordonnance du 15 octobre 2012 qu'il ne nécessitait pas de recours à une expertise ;
- le montant réclamé par le CHSCT au titre des frais de procédure est disproportionné au regard de la nature du litige.

La SNCF conclut à la confirmation de l'ordonnance déférée et au paiement par le CHSCT d'une indemnité de 1.000 € en application de l'article 700 du Code de procédure civile .

DISCUSSION

Il est admis par les parties que le projet en litige a pour objet d'optimiser l'organisation du travail afin d'accroître la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises dans un cadre concurrentiel avec le transport routier. Pour ce faire le projet met en oeuvre une gestion intégrée du transport.

L'article L4614-12-2° du code du travail dispose que le CHSCT peut recourir à un expert "en cas de projet important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail".

Le CHSCT reproche au premier juge d'avoir ajouté au texte en exigeant une modification "significative" des conditions de travail pour justifier l'expertise. Il n'en est rien.

En effet, sans qu'il y ait lieu ici à une lecture exégétique de l'article L4614-12 précité, il va de soi que la modification "importante" s'entend d'un critère quantitatif et qualitatif et que le nombre de salariés concernés par le projet n'en caractérise pas à lui seul l'importance.

En l'espèce :

- le CHSCT a été informé en amont de la consultation du 30 mai 2012 et destinataire des dossiers et enquêtes sécurité (GAME),
- des réunions préparatoires ont eu lieu et l'inspecteur comme le médecin du travail ont été régulièrement convoqués,

- l'unité Traction PACA étant supprimée, par affectation des conducteurs à d'autres structures, les 14 emplois administratifs qu'elle intégrait ont été réaffectés sur des postes équivalents en fonction, grade et horaires, les mutations étant effectuées à la demande des agents et réalisées sur Miramas et Marseille,
- seul le dirigeant d'unité est affecté, avec son accord, à Lyon,
- les conducteurs ne sont concernés que par un rattachement hiérarchique et leur "délocalisation" est déjà actuelle puisque bon nombre d'entre eux (47 sur 115) prennent leur service à Nîmes et Avignon et donc les commandes à distance par entretien téléphonique mais il est acquis que l'ensemble des conducteurs prennent leur service aux mêmes endroits, conduisent les mêmes locomotives sur les mêmes parcours dans les mêmes conditions d'horaires et sécurité et ne subissent aucune modification dans le déroulement de leur carrière,
- la SNCF a engagé des travaux d'aménagement des locaux à hauteur de 700.000,00 euros suivis par un groupe de travail auquel le CHSCT a été associé et l'apport de cinq agents supplémentaires sur une surface de 600 m² est sans incidence sur le risque incendie, l'hygiène, l'évacuation, le confinement et le plan d'urgence interne qui en outre fait déjà l'objet d'une expertise confiée à un cabinet extérieur,
- la formation des conducteurs est inchangée.

Il s'évince de ces éléments que le projet de réorganisation fonctionnelle dont s'agit, d'une part ne peut être qualifié d'important, d'autre part a reçu des réponses appropriées notamment par le reclassement des 14 agents concernés et qu'enfin n'a connu aucun incident de quelque nature que ce soit depuis sa mise en oeuvre en décembre 2012. C'est donc à bon droit que le premier juge a considéré qu'il ne nécessitait pas de recours à une expertise.

L'article L4614-13 du code du travail met à la charge de l'employeur le coût de l'expertise. Par extension, l'employeur supporte également les frais de conseil que le CHSCT s'est adjoint pour assurer sa représentation et sa défense à l'action en annulation de sa décision engagée par l'employeur, car bien que doté de la personnalité morale il ne dispose d'aucun budget propre. Cette obligation s'impose quand bien même la décision rendue est favorable à l'employeur sauf abus caractérisé qui n'est nullement démontré en l'espèce.

En revanche, la SNCF plaide utilement que le CHSCT, "partie intégrante de l'entreprise, doit adopter une attitude responsable à l'égard des deniers de l'entreprise" et qu'elle ne peut se voir imposer la prise en charge de frais unilatéralement fixés par le conseil du CHSCT dont la présence, en première instance tout du moins, n'est justifiée qu'au regard de la complexité du litige, ce qui n'est pas le cas de l'espèce. Enfin si la prise en charge par l'employeur des frais et honoraires de conseil a pour objet d'assurer la défense en justice des droits conférés au CHSCT, elle ne saurait avoir pour effet contraire de priver l'employeur de cette même prérogative contraint d'y renoncer dans la perspective d'une tarification imprévisible et non critiquable.

PAR CES MOTIFS

La Cour,

Confirme l'ordonnance déferée,

Y ajoutant,

Condamne la SNCF à payer à Maître A. Labare, avocat, la somme de 5.000,00 euros au titre de ses frais et honoraires tant en première instance qu'en appel,

Laisse les dépens à la charge de la SNCF.

LE GREFFIER

LE PRESIDENT