

# COUR D'APPEL DE BORDEAUX

## CHAMBRE SOCIALE - SECTION A

-----

**ARRÊT DU : 10 AVRIL 2012**

(Rédacteur : Madame Raphaëlle Duval-Arnould, Conseiller)  
(PH)

N° de rôle : **11/01393**

**Société Nationale des Chemins de Fer Français**

c/

**Monsieur François Lavaud**

**Monsieur Martial Maitre**

Nature de la décision : **SUR RENVOI DE CASSATION**

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 déférée à la Cour : arrêt rendu le 1<sup>er</sup> février 2011 par la Cour de Cassation cassant l'arrêt de la Cour d'Appel de Bordeaux - chambre sociale section B - en date du 08 octobre 2009, suite à un jugement rendu le 13 novembre 2006 par le Conseil de Prud'hommes de Bordeaux, suivant déclaration de saisine en date du 02 mars 2011,

### **DEMANDERESSE SUR RENVOI DE CASSATION :**

**Société Nationale des Chemins de Fers Français (SNCF)**, agissant en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité au siège social, 34, rue du Commandant Mouchotte - 75014 Paris,

Représentée par Maître Hélène Pujol substituant Maître Albin Taste de la SCP cabinet Lexia, avocats au barreau de Bordeaux,

### **DÉFENDEURS SUR RENVOI DE CASSATION :**

**Monsieur François Lavaud**, né le 26 décembre 1964, demeurant 2, allée de la Futaie - 33610 Canéjan,

**Monsieur Martial Maitre**, né le 19 avril 1969, demeurant 1, Chaudron, 33710 Teuillac,

Représentés par la SCP Didier Bats & Thierry Lacoste, avocats au barreau de Bordeaux,

### **COMPOSITION DE LA COUR :**

L'affaire a été débattue le 05 décembre 2011 en audience publique, devant la Cour composée de :

**Madame Brigitte Roussel, Président,**  
**Madame Maud Vignau, Président,**  
**Madame Raphaëlle Duval-Arnould, Conseiller,**

qui en ont délibéré.

**Greffier** lors des débats : Madame Anne-Marie Lacour-Rivière.

### **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.

Salariés de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) depuis respectivement 1981 et 1986, M. Lavaud et M. Martial Maitre exercent, au sein de l'établissement traction de Bordeaux, depuis 1998, les fonctions de conducteurs de manoeuvre et de lignes locales (CRML), position TA, affectés notamment à la conduite des trains entre Bègles-Hourcade et Bassens. M. Lavaud est devenu conducteur de ligne position TB en janvier 2008.

Jusqu'en juin 2005, ils relevaient du titre I relatif au personnel roulant du référentiel ressources humaines RH 0077 résultant du décret du 29 décembre 1999.

À compter de cette date, la SNCF a considéré que la section de ligne sur laquelle ils conduisaient des trains relevait du trafic de "navette", ce qui les plaçait partiellement sous le régime du titre II relatif au personnel sédentaire. Elle a mis en place, de juin 2005 à janvier 2007, une indemnité temporaire dégressive pour les salariés se trouvant dans cette situation.

Invoquant avoir subi une diminution de rémunération et de droits à repos, M. Lavaud et M. Maitre ont saisi, le 14 février 2006, le Conseil de Prud'hommes de Bordeaux, qui, par jugement du 13 novembre 2006, a, considérant que ceux-ci relèvent exclusivement du titre I du règlement interne, condamné la SNCF à leur restituer et à leur payer, rejetant toute autre demande :

- à M. Lavaud, restitution de 17 jours de repos, 700 € d'indemnité correspondant au salaire de ces 17 jours et 125 € de complément de prime,

- à M. Maitre, restitution de 11 jours de repos, 714 € d'indemnité correspondant au salaire de ces 11 jours.

Sur appel de la SNCF, la Cour d'Appel de Bordeaux a, par arrêt en date du 8 octobre 2009, dit que 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 et que la SNCF ne pouvait rémunérer, sauf à porter atteinte au principe "travail égal, salaire égal" des conducteurs de "train navette" selon le grade (TA/TB) des agents de conduite.

La Cour a condamné la SNCF à verser les sommes réactualisées suivantes :

- à M. Lavaud, 523,92 € à titre de perte de rémunération et 1.738,50 € à titre d'indemnisation de jours de repos perdus,

- à M. Maitre, 1.555 € à titre de perte de rémunération et 2.348,50 € à titre d'indemnisation de jours de repos perdus, ces sommes avec intérêts au taux légal et capitalisation des intérêts,

- à chacun, une somme de 1.500 € au titre de l'article 700 du Code de procédure civile, rejetant toute autre demande.

Sur le pourvoi de la SNCF, la chambre sociale de la Cour de Cassation a, par arrêt en date du 1er février 2011, cassé et annulé en toutes ses dispositions l'arrêt rendu par la Cour d'Appel de Bordeaux, au visa de l'article 3 § 5 du décret n° 99-1161 du 29 décembre 1999 relatif à la durée du travail du personnel de la SNCF, aux motifs que "pour faire partiellement droit aux demandes en paiement des salariés, l'arrêt retient

qu'eu égard à son emplacement dans le titre relatif au personnel sédentaire, à sa proximité, avec les termes "remonte de manoeuvre ou de dépôt", et à sa définition, le terme "navette" correspond à une activité brève, manoeuvrière et technique et non pas à une activité de transport et de déplacement et qu'il ne peut donc correspondre à une ligne ferroviaire normale sur laquelle circule des trains conduits par des agents relevant normalement du titre I,

Qu'en statuant ainsi, alors qu'un service de navette s'entend du mouvement aller retour entre deux gares d'une section de ligne déterminée et pouvant se reproduire à plusieurs reprises au cours de la journée, la Cour d'appel a violé les textes susvisés". La Cour a, en outre, condamné M. Lavaud et M. Maitre aux dépens.

La SNCF a saisi la Cour d'Appel de Bordeaux, Cour de renvoi autrement composée, le 3 mars 2011.

Entendue en ses observations au soutien de ses conclusions auxquelles il est fait expressément référence, la SNCF demande de réformer le jugement entrepris, de débouter M. Lavaud et M. Maitre de l'intégralité de leurs demandes et de les condamner à lui payer, chacun, la somme de 2.000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

Par conclusions développées oralement auxquelles il est fait expressément référence, M. Lavaud et M. Maitre demandent de condamner la SNCF à leur payer les sommes suivantes:

- à M. Lavaud, 523,92 € au titre de la perte salariale et 1.738,50 € à titre d'indemnisation de jours de repos perdus,

- à M. Maitre, 3.615,32 € au titre de la perte salariale et 3.851,54 € à titre d'indemnisation de jours de repos perdus, ces sommes avec intérêts de droit à compter de la saisine du Conseil de Prud'hommes et capitalisation des intérêts,

- à chacun, une somme de 2.500 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

Pour plus ample exposé des circonstances de fait, de la procédure et des prétentions des parties, il convient de se référer au jugement déferé et aux conclusions des parties.

### **MOTIFS DE LA DÉCISION**

Il n'est pas discuté que M. Lavaud et M. Maitre exercent depuis 1998 les fonctions de conducteurs de manoeuvre et de lignes locales (CRML), position TA, dont les principales tâches sont, selon le RH 0263 (dictionnaire des filières), la conduite de manoeuvres pour la formation des trains, la conduite d'évolutions et la conduite de trains selon les principes définis au plan national, alors que le conducteur de ligne CRL, position TB, est chargé de la conduite en ligne des trains et des opérations y afférents, fonction exercée par M. Lavaud à compter janvier 2008, que leur affectation principale, en tant que CMRL, l'est à la conduite des trains entre Bègles-Hourcade et Bassens, qu'ils relevaient jusqu'en 2005 du titre I relatif au personnel roulant du référentiel ressources humaines RH 0077 (décret du 29 décembre 1999).

Le référentiel RH 0077 réglemente de façon spécifique la durée du travail des agents du cadre permanent de la SNCF, selon la catégorie à laquelle ils appartiennent figurant au titre I : personnel roulant et au titre II : personnel sédentaire, le régime des repos journaliers et de la rémunération différant en fonction du titre dont ils relèvent, outre un titre III non en cause.

En ce qui concerne le “*personnel roulant*”, le titre I prévoit, au chapitre IV, article 4, que “les dispositions du présent titre sont applicables, *quel que 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 service de navette*, de remonte, de manoeuvres ou de dépôt ou l’accompagnement des trains omnibus de marchandises”.

En ce qui concerne le “*personnel sédentaire*”, le titre II prévoit, au chapitre VIII, article 22, que “les dispositions du présent titre sont applicables, aux agents autres que ceux visés aux titres I et III du présent décret, ainsi qu’au personnel assurant l’accompagnement des trains omnibus de marchandises et au personnel de conduite des machines lorsqu’ils assurent *exclusivement, au cours de la journée, des services de navette*, de remonte, de manoeuvres ou de dépôt”.

Le litige est né du fait que, jusqu’en juin 2005, M. Lavaud et M. Maitre étaient régis par le titre I relatif au personnel roulant et qu’à compter de cette date la SNCF ayant considéré que la section de ligne Hourcade-Bassens, relevait du trafic de “navette”, cette modification les a placés partiellement sous le régime du titre II relatif au personnel sédentaire.

La SNCF soutient qu’elle n’a pas modifié sa réglementation, mais seulement fait une application à la lettre de ses dispositions, et n’avait dès lors pas à dénoncer sa réglementation, que la réglementation applicable repose sur un système de binôme indissociable sujétion/avantage, que la subtilité et la complexité de l’application de la réglementation SNCF réside dans le fait que certains agents, notamment les agents relevant de qualification TA, peuvent avoir un roulement mixte, c’est-à-dire contenant à la fois des journées relevant du titre I et des journées relevant du titre II.

Or, l’article 3 § 5 du référentiel RH 0077 relatif à la durée du travail du personnel de la SNCF définit ainsi la “navette” comme étant “un mouvement aller retour pouvant circuler entre deux gares d’une section de ligne déterminée et pouvant se reproduire à plusieurs reprises au cours de la journée”.

Au vu de cette définition, M. Lavaud et M. Maitre ne sauraient, sans ajouter au texte dans un sens restrictif, soutenir que c’est l’unicité de mouvement d’une même machine sur une même et seule portion de voie, à l’exclusion de toute autre circulation concomitante qui caractérise la spécificité de la navette.

En effet, il résulte de la définition de la navette à l’article susvisé que le service de navette s’applique à la section de ligne, et non de façon plus étroite à une seule portion voie et à l’exclusion de toute autre circulation sur cette voie, ce qui implique nécessairement un parcours suffisamment court et dans un temps suffisamment bref pour permettre dans une même journée le mouvement de plusieurs aller-retour, sans que le RH 0077 n’apporte plus de précision à ce sujet sur les sections de ligne concernées susceptibles de recevoir un trafic en navette.

Toutefois, M. Lavaud et M. Maitre invoquent la directive pour les études de signalisation DES n° 256 établie le 6 avril 2000 qui dispose, en son article 11 “dispositions générales”, que “l’exploitation en navette consiste à n’avoir qu’un seul mouvement en circulation sur une section de ligne concernée, le mouvement revenant toujours à son point de départ (principe du mouvement en navette)”. Ils donnent comme exemple la section de ligne de la Pointe de Grave - le Verdon, exploitée en navette et n’ayant qu’une seule voie.

Or, si cette “exploitation en navette” rentre dans la définition de l’article 3-5 du référentiel RH 0077, il convient de constater que l’application qui en est faite dans la directive qui n’a pas valeur réglementaire, est plus restrictive que la définition susvisée du référentiel établi par décret.

La SNCF réplique, à juste titre, au vu de la définition du RH 0077, que l’exemple donné par les intimés de la section Pointe de Grave - le Verdon n’est pas significative des critères de la navette en général, s’agissant d’une ligne à voie unique, la majorité des parcours de navettes pouvant être effectuée sur des portions de lignes utilisées par d’autres circulations.

Cependant, M. Lavaud et M. Maitre ne peuvent soutenir qu’il s’agissait d’un usage qui n’a pas été régulièrement dénoncé, alors que l’application et l’interprétation d’un texte réglementaire ne saurait constituer un usage. Pas plus, la SNCF ne saurait invoquer l’erreur non constitutive d’un droit, alors qu’elle a procédé à un changement d’interprétation de la définition de la navette, après un nombre important d’années.

Dès lors, si, comme elle l’invoque en soutenant qu’elle n’a fait que renommer correctement le parcours Hourcade-Bassens en navette, sans changer la réglementation, la SNCF pouvait changer la dénomination du parcours, il convient de constater que ce changement de dénomination a eu pour conséquence de placer M. Lavaud et M. Maitre, non plus exclusivement sous le régime du titre I, mais également sous celui du titre II, et pour effet une diminution de leur rémunération et de leurs droits à repos, alors que leurs fonctions et tâches étaient restées les mêmes.

Il s’ensuit, que la SNCF ne pouvait le faire qu’après consultation du comité d’établissement de région (CER), ce qu’elle n’a pas fait avant mai 2006, contrairement à ce qu’elle soutient. En effet, le procès-verbal du 27 octobre 1998 de la séance plénière du CER, produit en extrait, ne fait pas mention des parcours de navette, comme le soutiennent justement les intimés, mais se rapporte au transfert de charges de TB vers TA, sans qu’il ne soit question spécifiquement des navettes, étant, par ailleurs, observé que la directive DES 256-R2 susvisée est postérieure en date.

En outre, l’extrait de la consigne régionale TR3 D2 n° 3 du 28 octobre 1998 ne fait mention en son article 4 que des “parcours sur lesquels les agents de la qualification TA peuvent assurer des trains”, parmi lesquels figure le parcours en cause Bordeaux-Bassens, alors que, dans le “projet de mise en circulation de navettes”, document d’information du CER du 25 avril 2006, à l’annexe II au titre des “parcours sur lesquels les agents de la qualification TA peuvent assurer des trains”, il est ajouté que “ces parcours, lorsque le service le permet, sont susceptibles de comporter des circulations de type navette”.

Ainsi que l'admettent M. Lavaud et M. Maitre, il ressort des procès-verbaux des séances des 25 avril et 23 mai 2006 du CER, que la direction a consulté le comité d'établissement de région à l'ordre du jour sur "les lignes susceptibles de comporter des circulations de type navette tel que défini au point de l'article 5 du RH 077", étant ajouté par l'employeur dans le procès-verbal "pouvant être parcourues par des CRML en tant que navette", qu'après discussions, les membres du comité d'établissement ont donné un avis défavorable.

Il s'ensuit, d'une part, qu'en l'absence de consultation du CER sur la mise en circulation de navettes avant mai 2006, la SNCF ne pouvait alors dénommer navette le parcours Bordeaux-Bassens et modifier en conséquence la rémunération et les droits à repos des deux salariés dès juin 2005 en les rémunérant désormais sur la base du titre II du RH 0077, même avec l'attribution d'une indemnité de transition, d'autre part, que, si le CER a été consulté en avril et mai 2006 sur les parcours de navette, il n'a pas été valablement été consulté sur l'impact du changement de qualification des parcours sur la rémunération et les droits à repos des agents concernés.

Dans ces conditions, il y a lieu de constater que la baisse de rémunération et de droits à repos, qui n'est pas contestée, la SNCF ayant d'ailleurs mis en place une indemnité temporaire de transition dégressive en 2005 et 2006, est constitutive d'une modification du contrat de travail qui ne pouvait intervenir qu'après consultation régulière du CER et du CHSCT sur ce point, ce qui n'a pas été fait. Dès lors, sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres moyens soulevés, il apparaît que M. Lavaud et M. Maitre, qui se sont vus relever du titre II, et non plus du titre I, ont droit à un rappel de salaire à l'indemnisation des jours de repos non attribués.

A l'appui de leurs demandes, M. Lavaud et M. Maitre produisent des décomptes détaillés avec des tableaux récapitulant leurs états individuels, eux-mêmes produits pour les périodes concernées, ainsi que les états des indemnités temporaires de transition venant en déduction. Au vu de ces documents et des sommes réclamées, non contestées dans leur montant par la SNCF, il apparaît que les demandes sont justifiées dans leur entier montant, ainsi que précisé au dispositif du présent arrêt.

Ces sommes à caractère salarial portent intérêts au taux légal, en application de l'article 1153 du code civil, à compter de la saisine en date du 14 février 2006 du Conseil de Prud'hommes pour les sommes qui y étaient demandées, soit 700 € et 125 € pour M. Lavaud et 714 € pour M. Maitre, et pour le surplus des créances à compter des demandes en paiement en justice au fur et à mesure du dépôt de celles-ci dès lors que les intérêts sont dus à compter de la demande ou des demandes en justice valant mise en demeure, étant précisé qu'il ne peut être dues des sommes non encore échues.

La demande de capitalisation des intérêts échus sur les condamnations prononcées est de droit, pourvu qu'il s'agisse d'intérêts dus au moins pour une année entière.

La SNCF qui succombe en appel doit supporter la charge des dépens et voir rejeter sa demande au titre de l'article 700 du code de procédure civile. Il convient d'accorder à M. Lavaud et M. Maitre une indemnité pour participation à ses frais irrépétibles.

***PAR CES MOTIFS,  
LA COUR,***

Vu l'arrêt de la chambre sociale de la Cour de Cassation en date du 1<sup>er</sup> février 2011,

✓ Confirme le jugement en date du 13 novembre 2006 du Conseil de Prud'hommes de Bordeaux sur le principe des demandes.

✓ Le réforme pour le surplus.

Et statuant à nouveau :

✓ Condamne la SNCF à payer les sommes suivantes :

- **à M. François Lavaud,**

. 523,92 € (cinq cent vingt trois euros et quatre vingt douze centimes) à titre de rappel de salaire,

. 1.738,00 € (mille sept cent trente huit euros) au titre des jours de repos non attribués.

- **à M. Martial Maitre,**

. 3.615,32 € (trois mille six cent quinze euros et trente deux centimes) à titre de rappel de salaire,

. 3.851,54 € (trois mille huit cent cinquante et un euros et cinquante quatre centimes) au titre des jours de repos non attribués.

✓ Dit que ces sommes portent intérêts au taux légal à compter de la saisine en date du 14 février 2006 du Conseil de Prud'hommes à hauteur de 700 € (sept cents euros) et 125 € (cent vingt cinq euros) pour M. François Lavaud et de 714 € (sept cent quatorze euros) pour M. Martial Maitre, et pour le surplus, à compter des demandes en paiement en justice au fur et à mesure du dépôt de celles-ci.

✓ Dit que les intérêts échus des sommes, objet des condamnations prononcées, produisent eux-mêmes des intérêts, pourvu qu'il s'agisse d'intérêts dus au moins pour une année entière.

✓ Condamne la SNCF à payer à M. François Lavaud et à M. Martial Maitre, à chacun, la somme de 1.500 € (mille cinq cents euros) au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

✓ Condamne la SNCF aux dépens.

Signé par Madame Brigitte Roussel, Président, et par Madame Anne-Marie Lacour-Rivière, Greffier, auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

A-M. Lacour-Rivière

B. Roussel



