

**TRIBUNAL DE GRANDE
INSTANCE DE
BESANCON****N° RG : 10/00255****N° Minute : 7****Code Affaire : 82D****ORDONNANCE EN LA FORME DES REFERES**

Rendue le **QUATRE JANVIER DEUX MIL ONZE** par le Président du Tribunal de Grande Instance de BESANCON,

ENTRE :

- **Monsieur le Directeur de la S.N.C.F.(EPIC)**, en son siège, 34, rue du Commandant Mouchotte - 75014 PARIS

ayant pour avocat **Maître Jean-Paul LORACH**

DEMANDEUR d'une part,

ET :

- **Le C.H.S.C.T. TRACTION FRANCHE-COMTE**, dont le siège social est à l'Unité de Production Traction de BESANCON, 4 Avenue de la Paix - 25000 BESANCON

- **Monsieur Michael VANDERNOOT**, mandaté pour représenter le CHSCT devant toute instance judiciaire par délibération du 10-08-2010, demeurant Lotissement des Tuileries - 13 rue des Lys - 25870 VIEILLEY

ayant pour avocat **Maître Catherine MABILLE**, 8 rue Baulant- 75012 PARIS, substituée à l'audience par **Maître Claire COGLU**

DEFENDEURS d'autre part,

DEBATS :

L'affaire a été débattue le **14 décembre 2010**, en audience publique, tenue par :

- **Dominique MARTIN SAINT LEON** Président du Tribunal de Grande Instance de BESANCON, assisté de :

- **Christine MOUCHE**, Greffier;

ORDONNANCE CONTRADICTOIRE et en PREMIER RESSORT, prononcée en audience publique le **QUATRE JANVIER DEUX MIL ONZE**

rendue par mise à disposition au Greffe, les parties ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au 2^{ème} alinéa de l'article 450 du CPC

-2-

La SNCF a fait assigner en référé, sur le fondement des articles L.4614-13, R.4614-19 et R.4614-20 du code du Travail, le CHSCT Traction Franche Comté de l'Etablissement Traction Bourgogne Franche Comté aux fins d'annulation de la délibération qu'il a prise le 20 août 2010 en décidant d'une expertise confiée à la société DEGEST sur les conséquences de la mise en place d'un projet SIRIUS (Système Informatique Regroupant les Informations Utiles au Service).

La SNCF s'y oppose en faisant valoir pour l'essentiel d'une part que cet outil informatique destiné aux conducteurs de trains n'a qu'un faible impact sur leurs conditions de travail en substituant une documentation dématérialisée à une documentation papier et d'autre part qu'une expertise a déjà été effectuée au niveau national par le cabinet SECAFY qui s'est vu confier une mission dont le cahier des charges a été négocié avec les organisations syndicales représentatives.

Le CHSCT Traction Franche Comté de l'Etablissement Traction Bourgogne Franche Comté soulève tout d'abord une exception d'incompétence d'attribution en relevant que la juridiction compétente pour statuer sur une telle demande n'est pas le juge des référés, mais le Président du Tribunal de grande instance, statuant en la forme des référés.

Sur le fond il conclut au rejet de la demande en soutenant que cet outil modifie de façon importante la façon de travailler des conducteurs de train et qu'il a des conséquences sérieuses sur l'organisation, la santé, la sécurité et les conditions de travail de ces agents.

Il demande par ailleurs :

- la condamnation de la SNCF à lui payer la somme de 5.896,28 € TTC au titre des honoraires de son avocat outre celle de 128,00 € au titre de ses frais de déplacement.
- l'exécution provisoire de la décision à intervenir au seul vu de la minute.

SUR CE

1. Sur l'exception d'incompétence :

Il ressort des dispositions des articles R.4614-19 et R.4614-20 du Code du travail que le Président du Tribunal de grande instance, statuant en la forme des référés, est compétent pour statuer sur les contestations de l'employeur relatives à la nécessité de l'expertise voulue par le CHSCT lorsqu'il estime qu'il lui est soumis un projet important modifiant les conditions de santé, et de sécurité ou les conditions de travail.

L'assignation a été délivrée à comparaître devant le président du tribunal de grande instance sur le fondement des articles susdits et avec indication *in fine* (P. 12) que la décision est rendue "en la forme des référés" si bien qu'il convient de considérer comme une simple erreur matérielle les mentions "assignation en référé" ou "juge des référés" portées sur la première page.

C'est donc bien en qualité de Président du Tribunal de grande instance, statuant en la forme des référés, que le contentieux sera tranché.

2. Sur la demande d'annulation de la délibération prise le 10 août 2010 par le CHSCT :

Cette délibération a été prise sur le fondement de l'article L.4614-12 du code du travail qui ouvre au CHSCT la faculté de faire appel à un expert agréé "en cas de projet important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail, prévu à l'article L.4612-8 du Code du Travail.

Ce texte prévoit la consultation du CHSCT "avant toute décision d'aménagement important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail et, notamment, avant toute transformation importante des postes de travail découlant de la modification de l'outillage, d'un changement de produit ou de l'organisation du travail, avant toute modification des cadences et des normes de productivité liées ou non à la rémunération du travail".

La question qui se pose est donc de savoir si le projet SIRIUS constitue ou non un projet important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail.

-3-

Ce projet a pour objet la dématérialisation de la documentation papier indispensable aux agents de conduite (ADC) afin de préparer et conduire leurs missions, en leur procurant un outil informatique communiquant, un PDA, équipé d'applications permettant notamment une connexion avec un intranet et donc le téléchargement des données utiles à chaque trajet.

Le CHSCT Traction Franche Comté considère que l'introduction de cet outil va modifier de façon très conséquente le métier de conducteur de train et en veut tout d'abord pour preuve les observations faites par le cabinet SECAFI qui considère que "doter les conducteurs d'un outil informatique communiquant et mobile représente en fait une évolution majeure du métier d'agent de conduite : renforcer ses missions de gestion de l'information. Mais cette évolution fait apparaître des tensions fondamentales, tant avec des exigences Métier (insertion de nouvelles charges de travail), Sécurité (concomitance avec d'autres tâches) qu'avec les limites d'un outil mobile".

Il est manifestement clair pour cet expert choisi par la SNCF que le recours à cet outil informatique communiquant va modifier de façon importante les conditions de travail des conducteurs de train.

Mais cet avis ne constitue toutefois qu'un élément d'appréciation dont le juge ne peut se dispenser de vérifier s'il est ou non fondé.

Pour la SNCF, il ne s'agit que d'un outil permettant de récupérer autrement les informations techniques, soit par leur réception, soit par leur saisie par l'utilisateur, par exemple pour compléter le bulletin de service autrement rédigé à la main.

A supposer qu'il n'y ait finalement qu'une substitution d'un écran informatique à des documents papiers, et que les seules nouvelles obligations imposées à l'utilisateur soient liées à la maintenance et à la bonne conservation de l'outil (chargement de la batterie en temps utile notamment), il reste que son éventuel dysfonctionnement, quelle qu'en soit la cause, va contraindre l'agent, par définition alors démuní du "dossier papier" à utiliser une procédure de relais, inévitablement nouvelle puisque directement liée à l'apparition de cet outil.

L'employeur admet d'ailleurs l'existence d'un référentiel complémentaire qui a pour vocation de définir les procédures à appliquer par le conducteur lorsque celui-ci constate une anomalie de fonctionnement du PDA dans la phase de conduite active.

Ce nouveau protocole lui impose, dans ce cas, alors qu'il ne dispose plus de toutes les informations dont on peut raisonnablement penser qu'elles sont nécessaires à l'exécution de sa mission -sans quoi on devrait se poser la question de l'utilité de l'appareil- de garantir la bonne marche du train et de déterminer sur une distance limitée à 50 km (sauf sur LGV), le point d'arrêt d'où il pourra recevoir les informations utiles au moyen d'un autre mode de transmission.

La gestion de cet aléa constitue une modification incontestable de l'organisation du travail des conducteurs.

L'importance de cette nouveauté pourrait être appréciée en fonction de la plus ou moins grande fréquence de tels dysfonctionnements. Mais comme ces données ne sont pas produites, il convient simplement de relever l'existence de cet aléa qui génère une nouvelle pratique bien spécifique.

L'expertise de SECAFI met par ailleurs en évidence des difficultés d'utilisation liées à l'ergonomie de l'appareil et notamment à la petitesse de son écran qui empêche d'accéder dans le même champ de vision à des informations dont la perception était globale dans la version "papier". L'expert constate que les manipulations de l'appareil pour obtenir ou rapprocher les informations utiles risquent d'induire une moindre réactivité de la part des conducteurs dont l'attention doit être principalement concentrée sur la conduite même du train. Ce n'est pas le passage à l'informatique qui est en cause, mais et le choix de la taille de l'écran et celui de la présentation des données par le logiciel qui oblige à faire défiler les informations pour accéder à des endroits différents à celles utiles à un instant donné. Le temps consacré à ces opérations constitue, selon l'expert, un facteur d'inattention. Il préconise donc une phase de formation hors cabine puis en cabine afin d'acquiescer de nouveaux gestes métiers, l'objectif étant de combiner de façon optimale et l'utilisation de cet outil qui fournit des renseignements en temps réel, notamment de géo-localisation, et la conduite même du train impliquant la surveillance des autres signaux.

- 4 -

L'agent devra également vérifier la pertinence des informations fournies par l'appareil et procéder aux recalages nécessaires entre la position réelle du train et le positionnement de la FT (fiche train) sur le PDA.

L'introduction de cette nouvelle technologie est ainsi accompagnée par la mise en place de formations qui sont prévues et dont le renforcement a été conseillé par le cabinet SECAFI qui préconise la mise en oeuvre d'un "programme de formation/ préparation des agents de conduite conséquent qui dépasse la seule initiation à la manipulation technique de l'outil." Cet expert estime que "la durée prévue de formation ... (initialement de 3,5h qui auraient été passées à 6h par personne) est nettement insuffisante puisqu'elle ne permet pas de traiter de l'ensemble des items nécessaires à une appropriation réelle et sécuritaire de l'outil, notamment:

- la découverte du PDA
- la découverte de l'application
- l'apprentissage des fonctions de l'application
- l'apprentissage de l'utilisation de SIRIUS en contexte réel de travail (avant la conduite, pendant la conduite, après la conduite) en mode normal et dégradé
- l'apprentissage des « nouveaux gestes métiers en contexte réel de travail (avant la conduite, pendant la conduite, après la conduite), en marche normale et dégradée
- l'apprentissage du nouveau contexte organisationnel logistique induit par l'introduction de SIRIUS
- la prise de connaissance des futurs développements possibles".

Il ressort de ces éléments d'appréciation que l'agent de conduite devra utiliser cet outil du début à la fin de sa journée de travail, de la préparation de sa mission en passant par son exécution et son compte rendu. Il modifie donc incontestablement et son environnement professionnel quotidien et sa façon de travailler en impliquant l'acquisition de nouveaux schémas mentaux et de nouveaux réflexes.

Il est donc certain qu'il va générer un changement important dans les conditions de travail de chaque conducteur de train qui sera doté de cet outil.

Il reste donc à examiner la question de savoir si l'expertise du cabinet SECAFI satisfait à l'exigence d'information du CHSCT Traction Franche Comté ou, s'il est légitime de recourir à une nouvelle expertise.

Dans sa délibération du 10 août 2010, le CHSCT a décidé d'y recourir dans le but d'une part d'être éclairé "sur les choix, les enjeux et les conséquences de ce projet en termes d'organisation, de conditions de travail, d'hygiène, de santé et de sécurité des salariés" et d'autre part d'être assisté dans la formulation de l'avis qu'il devra rendre sur le projet, conformément à l'article L.4612-8 du Code du Travail.

Dans ses conclusions, la mission est présentée de façon plus détaillée :

- "l'impact qu'aura SIRIUS sur l'organisation de l'UP de Besançon au regard notamment des problèmes liés à la charge de la batterie que ce soit sur le site de Besançon ou l'annexe de Dole, la charge de travail des GM et MS,
- le risque de perte de savoir faire des agents de conduite (ex: ils effectuaient tous leurs calculs manuellement. SIRIUS effectuera dorénavant les calculs à leur place),
- la gestion de nouvelles difficultés liées à l'utilisation du système: bugs de l'outil, ruptures de séquence, zones de mauvaise réception notamment sur les zones géographiques parcourues par les Adé de l'UP, etc
- la formation dont bénéficieront les agents de l'UP de Besançon,
- les problèmes médicaux que va engendrer SIRIUS, notamment les TMS liés au poids de la sacoche SIRIUS qui pèse 750 grammes alors que la liasse de papiers que SIRUS va intégrer ne pèse que quelques grammes, les problèmes de vision des agents astigmatas ou presbytes par exemple, les problèmes de santé liés à l'éclairage ou la luminosité de l'écran du PDA, notamment pour les personnes épileptiques, etc.
- les risques psychosociaux que SIRIUS va engendrer (perte du collectif du travail, stress lié au cybercontrôle de leur vie professionnelle et de leur vie privée, envahissement de la sphère privée et familiale, le stress lié à la confidentialité des données contenues dans le PDA lorsqu'ils le transportent en dehors de leur lieu de travail et au risque qu'une personne extérieure à la SNCF ne télécharge les informations et ne les diffuse, etc.) ;
- les risques en termes de sécurité pour les agents et pour les circulations durant la conduite des trains, puisque l'agent de conduite passera plus de temps à chercher les informations qui lui sont utiles pour sa conduite de train sur le PDA qu'il n'en passe sur ses feuilles actuelles, que le PDA peut

- 5 -

tomber en panne, se décharger, ou ne pas fonctionner en raison de la localisation du train, notamment lorsqu'il sera sur le territoire Suisse";

La SNCF considère que le rapport du cabinet SECAFI répond à ces problématiques et qu'il vaut pour l'ensemble des établissements dotés d'un CHSCT dans la mesure d'une part où il a été commandé au niveau national, selon un cahier des charges élaboré par la Direction conjointement avec les Organisations Syndicales représentatives, et dans la mesure d'autre part où il n'est pas justifié de particularismes spécifiques à l'établissement du CHSCT défendeur.

Il ressort du rapport du cabinet SECAFI que le cadrage de sa mission a été réalisé avec les représentants de la Direction de la Traction et les représentants du Personnel des 4 Organisations Syndicales représentatives, membres de la Commission Fonctionnelle Traction du CNHSCT.

Autrement dit, cette expertise est le fruit d'une décision conjointe de l'employeur et du comité national HSCT de la SNCF, ce en raison de l'ampleur nationale du projet. Il ne peut donc être considéré qu'elle n'existe pas et qu'elle est sans incidence sur le périmètre de la mission que les CHSCT locaux souhaitent confier à un expert.

Il eût, certes, été préférable, afin que les choses soient claires, de prendre au niveau national les mesures nécessaires à la coordination de l'activité des différentes structures locales, comme cela est rendu possible par l'article L 4613-4 du code du travail, mais cette carence sur ce point n'interdit pas au juge d'adapter la mission de l'expert à ce qui reste nécessaire sur le plan local compte tenu des réponses déjà apportées par l'expertise "nationale" amiablement décidée et définie au sein du CNHSCT qui a aussi la faculté de recourir à ce type d'investigation.

Il importe en effet de rappeler qu'en application de l'article R 4614-19 du code du travail, le juge statue sur les contestations relatives "à la nécessité de l'expertise, la désignation de l'expert, le coût, l'étendue ou le délai de l'expertise". L'inutilité de l'expertise découlant, selon l'employeur, du recoupement de la mission voulue par le CHSCT avec celle exécutée par SECAFI, le juge est bien saisi de la question de la définition de cette mission.

Ainsi, compte tenu des conclusions et recommandations faites par le cabinet SECAFI qui est au nombre des experts agréés, il convient, non pas d'annuler la délibération ordonnant l'expertise, mais d'en définir, dans le dispositif de la présente ordonnance, des contours plus restreints s'attachant aux seules problématiques locales.

Enfin, comme il est considéré que le recours à l'expertise est justifié dans son principe, il convient de mettre les frais de l'expertise à la charge de l'employeur, conformément aux dispositions de l'article L.4614-13 du Code du travail.

Il en sera de même des frais du Conseil du CHSCT.

Il y a lieu d'ordonner l'exécution provisoire, compatible avec la nature de l'affaire.

PAR CES MOTIFS

Statuant en la forme des référés, par mise à disposition au greffe, par ordonnance contradictoire et en premier ressort :

REJETTE l'exception d'incompétence d'attribution,

DIT n'y avoir lieu d'annuler la délibération du 10 août 2010 prise par le CHSCT Traction Franche Comté de l'Etablissement Traction Bourgogne Franche Comté ;

DIT que la société **DEGEST**, expert choisi par le CHSCT Traction Franche Comté de l'Etablissement Traction Bourgogne Franche Comté, aura mission de l'éclairer sur les seuls points suivants :

- la formation dont les agents de l'UP de Besançon doivent bénéficier,
- l'impact qu'aura SIRIUS sur l'organisation de l'UP de Besançon au regard notamment des problèmes liés à la charge de la batterie que ce soit sur le site de Besançon ou l'annexe de Dole, la charge de travail des GM et MS,
- la gestion des difficultés liées à l'utilisation du système en cas de dysfonctionnement (bugs de

- 6 -

l'outil, ruptures de séquence) dans les éventuelles zones de mauvaise réception sur les zones géographiques parcourues par les Ade de l'UP,

- les problèmes médicaux que va engendrer SIRIUS, notamment les TMS liés au poids de la sacoche SIRIUS qui pèse 750 grammes alors que la liasse de papiers que SIRIUS va intégrer ne pèse que quelques grammes, les problèmes de vision des agents astigmatiques ou presbytes par exemple, les problèmes de santé liés à l'éclairage ou la luminosité de l'écran du PDA, notamment pour les personnes épileptiques, etc.

- sur les choix, les enjeux et les conséquences de ce projet au seul plan local (organisation locale, conditions de travail, hygiène, santé et sécurité des salariés) qui n'auraient pas été abordées par SECAFI dans son rapport ;

DIT que l'expert aura également mission d'assister le CHSCT dans la formulation de l'avis qu'il devra rendre sur la déclinaison locale du projet SIRIUS ;

RAPPELLE que l'expertise doit être faite **dans le délai d'un mois et au maximum dans le délai de 45 jours** ;

DIT que les frais de l'expertise seront supportés par la SNCF ;

ORDONNE l'exécution provisoire des dispositions qui précèdent ;

CONDAMNE la SNCF à payer au CHSCT Traction Franche Comté de l'Etablissement Traction Bourgogne Franche Comté, la somme de **CINQ MILLE HUIT CENT QUATRE VINGT SEIZE EUROS VINGT HUIT CENTIMES** (5.896,28 € TTC) au titre des honoraires de son avocat outre **CENT VINGT HUIT EUROS** (128,00 €) au titre des frais de transport ;

CONDAMNE la SNCF aux dépens ;

Ainsi fait et jugé le **QUATRE JANVIER DEUX MIL ONZE**

La présente ordonnance a été signée par D. Martin Saint Léon, Juge des Référé, et Christine Mouche, Greffière présente lors de la mise à disposition ;

LE GREFFIER

Le PRESIDENT du TRIBUNAL de GRANDE INSTANCE,

