

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE VERSAILLES

ORDONNANCE DE REFERE

05 Janvier 2012

DOSSIER N°: 11/00792

AFFAIRE : SNCF C/ CHSCT ACHERES DE L'ETOF

DEMANDERESSE

SNCF

Société Nationale des Chemins de Fer Français, Etablissement Public à caractère industriel et commercial, dont le siège social est sis 34 rue du Commandant Mouchotte - 75014 PARIS, agissant poursuites et diligences de sa Directrice Juridique, Madame Henriette CHAUBON, domiciliée en cette qualité 10 Place de Budapest - 75009 PARIS

représentée par **Me Michel BERTIN**, avocat au barreau de PARIS, vestiaire : R 77

DEFENDEUR

CHSCT ACHERES DE L'ETOF

(CHSCT d'Achères de l'Etablissement Traction Ouest Francilien Paris Saint-Lazare), dont le siège social est sis Route Forestière des Papillons - 78260 ACHERES, pris en la personne de son Secrétaire, Monsieur Fabien BENARD, domicilié en cette qualité audit siège ou encore 4 boulevard de Seine - 78480 VERNEUIL SUR SEINE

représenté par **Me Catherine MABILLE**, avocat au barreau de PARIS, vestiaire : C 468 substituée par **Me Maryline SOFTLY**, avocat

Débats tenus à l'audience du : 21 Novembre 2011

Nous, **Françoise NESI, Première Vice-Présidente adjointe**, assistée de Aurélie LEPRINCE, Greffière,

Après avoir entendu Me BERTIN, pour la SNCF, Me SOFTLY, pour le CHSCT ACHERES DE L'ETOF, l'affaire a été mise en délibéré au 5 janvier 2012, date à laquelle l'ordonnance suivante a été rendue ;

Le 2 mars 2011 l'agent de conduite du train n° 13596 circulant de Cergy le Haut à Paris Saint Lazare a constaté, vers 16h40, la mise en action du signal d'alarme à l'approche de la gare de Cergy Pontoise. Il a été avisé par un client qu'un voyageur avait eu la main coincée entre les portes d'un wagon au cours du trajet Cergy Saint Christophe/ Cergy Préfecture.

A la suite de cet incident, des membres des CHSCT de l'UP ACHERES, de PARIS ST LAZARE et de MANTES LA JOLIE ont déposé les 6 et 7 mars 2011 un droit d'alerte pour risque de choc psychologique grave.

Au cours d'une réunion du 9 mars 2011 le CHST a décidé le recours à une mesure d'expertise en application de l'article L.4614-12 du code du travail et a désigné le cabinet SECAFI CTS pour réaliser la mission conformément aux dispositions des articles L.4612-1 et suivants et L.4614-12 (premier alinéa) du code du travail, dans le souci de préserver la santé physique, psychique et la sécurité des salariés et dans la perspective d'une amélioration des conditions de travail et de prévention des risques professionnels.

Par acte d'huissier du 30 mai 2011 la SNCF a fait assigner le CHSCT de l'Unité de Production d'Achères de l'Etablissement Traction Ouest Francilien de Paris devant le Président statuant en la forme des référés, sur le fondement des articles L.4614-10 et L.4614-12 du code du travail, et au visa de la circulaire du 5 juin 1993, afin de voir dire et juger mal fondée la décision du CHSCT du 9 mars 2011 de recourir à une expertise et, en conséquence, prononcer son annulation.

La SNCF sollicite l'exécution provisoire de la décision à intervenir et demande que les éventuels dépens et frais irrépétibles soient laissés à la charge du CHSCT au motif que sa demande d'expertise constituerait un véritable abus de droit.

Elle fait valoir, à l'appui de sa demande, que le CHSCT n'apporte pas la preuve d'un risque grave tel que défini par la jurisprudence et que l'expertise ne peut être qu'un ultime recours, en cas d'inertie de réponses de l'employeur aux problématiques exposées par le CHSCT, ce qui ne saurait pas le cas au regard de la problématique ayant motivé la décision d'expertise.

Elle fait également observer que cette problématique est beaucoup trop large, relève du ressort national et ne rentre donc pas dans le champ de compétence du CHSCT. Enfin elle considère, au vu des termes de la mission confiée au cabinet CECALDI, que le CHSCT a procédé à une véritable délégation d'attribution de ses fonctions consistant notamment à faire des propositions à l'employeur.

Elle estime que cette décision est en fait le reflet du désaccord du Président du CHSCT avec les préconisations de ses membres qui souhaitaient voir l'arrêt de l'exploitation des trains en Equipement Agent Seul (EAS).

Dans ses conclusions en défense déposées le 21 novembre 2011, le CHSCT de l'UNITE DE PRODUCTION ACHERES de l'Etablissement Traction Ouest Francilien (ETOF) expose que depuis plusieurs années, ses membres constatent que de nombreux agents sont victimes d'accidents de travail et d'arrêts de travail pour cause de maladie survenus en raison de chocs traumatiques liés, notamment, à des accidents de voyageurs dans les trains qu'ils conduisent et des incivilités, agressions physiques et verbales à leur encontre.

Dans les circonstances particulières de la présente affaire il fait valoir que la découverte de l'incident a beaucoup perturbé le conducteur du train qui ne s'était aperçu de rien et n'avait pas été alerté par les signaux lumineux qui sont censés s'allumer lorsqu'un obstacle gêne la fermeture des portes des rames. Il précise que ce système, en place depuis 1976 selon la SNCF, n'a pas empêché les agents de conduite d'être victimes d'accidents du travail et de chocs traumatiques liés à la survenance d'accidents de personnes restées coincées entre deux portes. Il souligne que le risque grave n'est pas seulement celui qui pèse sur la sécurité ou la santé physique du salarié, mais qui peut affecter également sa santé mentale.

Enfin il fait valoir que les mesures qui ont été prises par la SNCF n'ont pas fait cesser ce risque grave, ce qui justifie l'exercice, par le CHSCT, de son droit légal de faire appel à un expert agréé, l'article L.4614-12 ne subordonnant pas le recours à l'expert à l'absence de propositions ou de solutions internes à l'entreprise.

MOTIFS :

Aux termes de l'article L.4614-2 du code du travail le CHSCT peut faire appel à un expert agréé lorsqu'un risque grave, révélé ou non par un accident du travail, une maladie professionnelle ou à caractère professionnel est constaté dans l'établissement.

Il appartient au CHSCT de rapporter la preuve des risques qu'il allègue.

La délibération du CHSCT décidant le recours à une mesure d'expertise précise qu'elle « *permettra d'analyser les dispositions réglementaires et organisationnelles des ADC ainsi que les situations de travail des agents de conduite pouvant avoir une incidence sur la survenance de ces accidents de personnes en cours de conduite d'un train et d'identifier les facteurs et causes de ces risques susceptibles de dégrader la santé des travailleurs* ».

Dans ses conclusions le CHSCT insiste sur le fait que le problème n'est pas lié à la chute de voyageurs par elle-même, mais à la découverte d'accidents de voyageurs par l'agent de conduite, à laquelle il associe les incivilités et agressions verbales en raison des chocs psychologiques qu'elles entraînent pour les agents. Il en déduit que dès lors que de nombreux accidents de travail des agents de l'ETOF sont dus à des chocs psychologiques à l'occasion d'accidents de voyageurs, il y a risque grave avéré.

Pour conclure à l'annulation de la mesure d'expertise la SNCF fait valoir en premier lieu que le CHSCT, à qui incombe la charge de la preuve, ne caractériserait pas en l'espèce l'existence d'un risque grave, dans la mesure où, sur le périmètre du CHSCT, aucun accident de voyageur par chute du train ne s'est produit depuis plusieurs années, que le risque « accident voyageur » est un risque inhérent à la fonction de conducteur de train, et que si l'impact psychologique que peut avoir, sur un conducteur, la vision d'un voyageur accidenté est indéniable, des mesures de prévention et de prise en charge des agents sont d'ores et déjà mises en place par la SNCF.

Il résulte des pièces versées aux débats que le risque grave dénoncé repose exclusivement sur l'incident du 7 mars 2010, le CHSCT ne rapportant aucune preuve objective d'incidents du même type survenus dans son périmètre, et dont la fréquence ou la gravité auraient pu compenser l'imprécision des faits du 7 mars.

Sur ce point le rapport événement conduite, et surtout le bulletin de service rédigé par le conducteur du train ne permettent pas de déduire, d'un événement au demeurant mal défini, la preuve de circonstances de nature à faire craindre l'existence d'un risque grave, principalement psychologique, pour les agents de conduite dans le périmètre du CHSCT.

Il est en effet constant que le conducteur n'a pas trouvé la personne ayant eu, d'après la version d'un autre passager ayant tiré la sonnette d'alarme, la main coincée dans la porte gauche, côté piste. Il n'a donc pas vu "l'accidenté", alors que le traumatisme est relié, par le CHSCT, à la vision et à la constatation de l'accident.

Le conducteur indique également qu'aucune porte n'était ouverte côté gauche et qu'ensuite il a remonté la rame jusqu'à sa cabine de conduite et remis le train en état de marche, le temps perdu à l'occasion de cet incident étant évalué par ses soins à 4 minutes.

L'enquête effectuée n'a pas mis en évidence d'anomalie du matériel ou des systèmes d'alerte, qui se sont révélés conformes à la législation européenne applicable en l'espèce, tandis qu'il apparaît que le conducteur a pu bénéficier d'une prise en charge au sein de l'entreprise adaptée à cet événement.

Enfin le CHSCT a rattaché à l'incident du 7 mars 2010 la problématique générale des incivilités et agressions verbales alors que rien de tel ne s'est produit à cette date, et qu'aucun élément objectif ne permet d'étayer la réalité et la fréquence de tels faits dans son périmètre.

Dans ces conditions, en l'absence de preuve d'un risque grave au sens de l'article L.4614-12 du code du travail, il y a lieu d'annuler la délibération ayant décidé le recours à une mesure d'expertise, dont la mission, par son objet extrêmement général couvrant les accidents de personnes et les incivilités, excède à la fois le seul incident invoqué et le champ de compétence du CHSCT.

La décision du CHSCT, mal fondée, ne constitue cependant pas un abus de droit de nature à justifier que ses frais d'avocat ne soient pas pris en charge par la SNCF. Il convient de condamner cette dernière à lui verser 3.815,24 euros à ce titre. La SNCF devra également supporter les dépens.

L'exécution provisoire, compatible avec la nature de l'affaire, apparaît nécessaire.

PAR CES MOTIFS

Statuant en la forme des référés, par décision contradictoire et en premier ressort ;

- Déclarons non fondées et annulons les délibérations du CHSCT de l'Unité de Production d'Achères de l'Etablissement Traction Ouest Francilien de Paris des 7 et 9 mars 2011 ayant décidé l'instauration d'une mesure d'expertise et en ayant fixé la mission ;
- Ordonnons l'exécution provisoire ;
- Disons que la SNCF devra verser au CHSCT la somme de 3.815,24 euros au titre de ses frais d'avocat ;
- Laissons les dépens à la charge de la SNCF.

Prononcé par mise à disposition au greffe le **CINQ JANVIER DEUX MIL DOUZE** par Françoise NESI, Première Vice-Présidente adjointe, assistée de Aurélie LEPRINCE, Greffière, lesquelles ont signé la minute de la présente décision.

La Greffière

Aurélien LEPRINCE

La Première Vice-Présidente adjointe

Françoise NESI