

CONSEIL DE PRUD'HOMMES
' DE CAHORS
CONSEIL DE PRUD'HOMMES
Palais de Justice - Boulevard Gambetta
CS 30258
46005 CAHORS CEDEX 9

REPUBLIQUE FRANCAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

JUGEMENT

RG N° N° RG F 17/00096

SECTION Commerce

Audience du : 26 Octobre 2018

AFFAIRE

Cyril DESTRUEL, Stéphane
CANORD, Gilles TILLET,
Jean-François PENAR, Stéphane
LAGARRIGUE, Stéphane
TAILLADE, Olivier IVES
contre
EPIC SNCF

Monsieur Cyril DESTRUEL

Le Bourg
12260 FOISSAC
Assisté de Monsieur Christian TALOU (Défenseur syndical ouvrier)

Monsieur Stéphane CANORD

Lot le Couderc
12260 FOISSAC
Représenté par Monsieur Christian TALOU (Défenseur syndical ouvrier)

MINUTE N°

Monsieur Gilles TILLET

Malepeyre
12700 CAPDENAC GARE
Représenté par Monsieur Christian TALOU (Défenseur syndical ouvrier)

JUGEMENT DU
26 Octobre 2018

Monsieur Jean-François PENAR

Le Puech
46100 ST FELIX
Assisté de Monsieur Christian TALOU (Défenseur syndical ouvrier)

Qualification :
Contradictoire
premier ressort

Monsieur Stéphane LAGARRIGUE

Lieucamp
Chemin des Vignes
12700 SONNAC
Représenté par Monsieur Christian TALOU (Défenseur syndical ouvrier)

Notification le : 29/10/18

Date de la réception

par le demandeur :

par le défendeur :

Expédition revêtue de
la formule exécutoire
délivrée

le :

à :

Monsieur Stéphane TAILLADE

Le Causse Blanc
12700 CAPDENAC GARE
Assisté de Monsieur Christian TALOU (Défenseur syndical ouvrier)

Monsieur Olivier IVES

La Galaubie Basse
12260 SALLES COURBATIES
Représenté par Monsieur Christian TALOU (Défenseur syndical ouvrier)

DEMANDEURS

EPIC SNCF

Etablissement traction Midi Pyrénées

37 avenue de Lyon

31500 TOULOUSE

Représenté par Me Michel BARTHET (Avocat au barreau de TOULOUSE)

DEFENDEUR

- Composition du bureau de jugement lors des débats et du délibéré

Monsieur Vicent RAMETTE, Président, Juge Départementaire

Madame Muriel LEBOUVIER, Assesseur Conseiller (S)

Madame Marie SIMON, Assesseur Conseiller (S)

Monsieur Joël PERIE, Assesseur Conseiller (E)

Madame Guylaine GAILLARD, Assesseur Conseiller (E)

Assistés lors des débats de Madame GARAFAN, Greffier

PROCEDURE

- Date de la réception de la demande : 18 Septembre 2017

- Bureau de Conciliation et d'Orientation du 19 Octobre 2017

- Convocations envoyées le 18 Septembre 2017

- Renvoi à une autre audience

- Bureau de jugement du 21 Juin 2018

- Renvoi Juge départiteur

- Débats à l'audience de Départage section du 14 Septembre 2018
(convocations envoyées le 25 Juin 2018)

- Prononcé de la décision fixé à la date du 26 Octobre 2018

- Décision prononcée conformément à l'article 453 du code de
procédure civile en présence de Madame GARAFAN, Greffier

Messieurs DESTRUEL, CANORD, TILLET, PENAR, LAGARRIGUE, TAILLADE et IVES sont employés de la SNCF et exercent la fonction de conducteur de ligne au sein de l'établissement Traction Midi-Pyrénées. Ils sont basés sur le site de CAPDENAC (46).

Par requêtes déposées le 14/09/2017, ces salariés demandent le paiement d'un arriéré d'indemnité de modification de commande (IMC) sur la période allant du 01/12/2013 à juin 2017 soit respectivement, outre les congés payés afférents et les intérêts légaux à compter de la mise en demeure ou de la saisine du Conseil :

M. DESTRUEL : 2 115,52 euros;
M. CANORD : 1 305,96 euros;
M. TILLET : 1 918,60 euros;
M. PENAR : 1 918,60 euros;
M. LAGARRIGUE : 1 524,76 euros;
M. TAILLADE : 2 071,76 euros;
M. IVES : 1 590,40 euros;

Ils exposent que l'article 6 paragraphe 3 alinéa 5 de l'instruction d'application (référéncée RH 0677) du décret du 29/12/1999 relatif à la durée du travail du personnel SNCF dispose : *"en cas de modification de la commande à la résidence au plus tard lors de la prise de service et du fait de circonstances accidentelles, il y a lieu de verser à l'agent pour chaque journée concernée, une indemnité dont le montant est égal au taux b de l'indemnité de sortie reprise à la directive "rémunération du personnel du cadre permanent". Cette mesure s'applique à compter du 01/01/2002. Commission Nationale Mixte du 19/12/2001"*.

Ils font valoir que l'indemnité est due pour chaque modification de commande d'une journée d'un agent roulant, que cette lecture du texte a été confirmée par la Cour de Cassation au terme d'une longue procédure initiée par un salarié en 2008 devant le Conseil de prud'hommes de Nantes.

Ils insistent sur le fait que SNCF Mobilités a reconnu sa dette dans un courrier du 23/05/2017 faisant suite à cette décision de la Cour de cassation et à une évaluation par la direction au plan national du nombre d'IMC non payées, courrier ainsi libellé : *"la SNCF Mobilités a décidé de procéder au versement d'une indemnité rétroactive pour l'ensemble des agents présents. Je vous informe que le montant de cette indemnité sera calculé au prorata de l'utilisation sur la période du 01/12/2013 au 30/11/2016 sur la base d'un montant de 160 euros pour un agent présent sur les trois années considérées. Elle sera versée sur la solde de mai 2017"*.

Ils contestent la méthode d'évaluation du nombre d'IMC et estiment que la somme forfaitaire de 160 euros versée est bien inférieure à ce qui leur est légalement dû à chacun.

En outre, ils demandent chacun une somme de 5 000 euros à titre de dommages

et intérêts dès lors que la SNCF n'exécute pas de bonne foi le contrat de travail en persistant depuis les années 2000 à ne pas payer l'indemnité due malgré les textes en vigueur, les revendications syndicales et les décisions de justice. Ils dénoncent les procédés utilisés par l'employeur pour empêcher toute traçabilité des journées modifiées. Ils font valoir leur préjudice moral et financier ne serait-ce qu'en raison du jeu de la prescription.

Ils demandent encore chacun une indemnité de 800 euros au titre de l'article 700 du CPC et le prononcé de l'exécution provisoire.

En défense la SNCF soulève en premier lieu la prescription partielle de la demande en rappel d'indemnité sur le fondement du délai triennal à compter de la date de saisine du Conseil.

Sur le fond, elle rappelle que les demandeurs supportent la charge de la preuve, qu'ils doivent donc démontrer qu'il y a véritable modification de commande, notion qui ne se confond pas avec toute modification de journée de service, qu'ainsi la commande correspond à une confirmation du planning prévisionnel diffusé sur le logiciel d'emploi du temps PACIFIC, qu'en outre une modification de commande au sens du texte doit intervenir durant le dernier repos pris à résidence ou au plus tard lors de la prise de service, qu'enfin seules les modifications ayant pour origine une cause accidentelle donnent lieu à IMC.

L'employeur ajoute que l'arrêt de la Cour de cassation invoqué par les requérants précise qu'il y a modification de commande s'il y a modification horaire mais également s'il y a modification du contenu de la journée de service, que cette décision ne remet cependant pas en cause les autres conditions réglementaires conditionnant l'octroi de l'IMC.

L'employeur fait encore valoir que les "ETAT 31- 32", qui sont remis mensuellement aux salariés concernés et qui ont toutefois été à nouveau communiqués par la SNCF sur demande des requérants lesquels ne les produisent finalement pas au débat, utilisent le chiffre 9 comme marqueur pour signaler qu'une journée de travail a été modifiée, que toutefois on ne peut en déduire que chaque journée "en 9" correspond à une modification de commande car l'ETAT ne dit pas s'il s'agit d'une simple modification de planning de roulement (avant commande) ni à quel moment la modification est intervenue et il ne précise pas non plus la circonstance, accidentelle ou non, qui est à l'origine de la modification.

A titre reconventionnel, l'employeur demande la condamnation de chacun des requérants à lui payer une indemnité de 300 euros au titre de l'article 700 du CPC.

SUR CE

- Sur la jonction des procédures :

Il est constant que les sept requêtes ont le même objet et il y a lieu d'ordonner la jonction afin de statuer par un seul et même jugement.

- Sur la prescription partielle :

L'article L 3245-1 du code travail dispose : "l'action en paiement du salaire se prescrit par trois ans à compter du jour où celui qui l'exerce a connu ou aurait dû connaître les faits lui permettant de l'exercer".

En l'espèce, les requérants ont saisi le Conseil de prud'hommes le 14/09/2017 et c'est cet acte de saisine qui est en principe interruptif de prescription car il est par ailleurs manifeste que les demandeurs connaissent (ou auraient dû connaître) depuis de nombreuses années le texte réglementaire qu'ils citent eux-mêmes et qui fonde leur demande en paiement d'une indemnité de nature salariale. Cela résulte en particulier de leurs propres conclusions qui dénoncent les nombreuses revendications antérieures et l'entêtement de l'employeur à ne pas y faire droit en sorte qu'il est constant que l'objet du présent litige est connu des parties depuis bien avant l'année 2016.

Les salariés auraient pu saisir la juridiction en son temps mais ont clairement attendu l'issue d'une procédure pendante ayant le même objet qui avait été initiée par un autre salarié dans un autre ressort.

Sur cette base, leurs requêtes pourraient donc être prescrites pour toute demande en paiement d'indemnité afférente à la période antérieure au 14/09/2014.

Mais c'est à bon droit que les demandeurs soulèvent le moyen tiré du fait qu'ils contestent ici l'évaluation forfaitaire de sa dette par l'employeur lui-même dans un courrier en date du 23/05/2017 par lequel il reconnaît donc le principe de cette dette et se rapporte pour le calcul à une période de travail de référence allant du 01/12/2013 au 30/11/2016.

En effet, il est exact que la reconnaissance même partielle du droit du créancier par le débiteur est interruptive de prescription en application de l'article 2240 du code civil.

L'effet interruptif de la prescription a fait partir un nouveau délai de prescription de trois années au cours duquel le salarié créancier était recevable à agir pour le recouvrement de sa créance en tout ou partie reconnue par l'employeur débiteur.

Ayant pour objet pour tous les conducteurs SNCF de France la période remontant au 01/12/2013, cette reconnaissance de dette a eu pour effet de faire remonter au 01/12/2013 la recevabilité des prétentions salariales présentées en justice dans le délai de trois années à compter du 23/05/2017.

La fin de non-recevoir soulevée par la SNCF sera donc écartée.

- Sur le fond :

L'employeur SNCF soutient à raison que le salarié supporte en l'espèce la charge de la preuve de l'effectivité de l'obligation dont il réclame l'exécution en application de l'article 1315 du code civil devenu l'article 1353 dès lors que par son courrier du 23/05/2017, l'employeur n'a pas prétendu être libéré de sa dette d'IMC envers Messieurs DESTRUEL, CANORD, TILLET, PENAR, LAGARRIGUE, TAILLADE et YVES mais a seulement admis le principe de sa dette envers tous les conducteurs et versé à chacun une somme forfaitaire de 160 euros constituant une moyenne de nature selon la direction à être satisfaisante pour tous.

En conséquence, chaque salarié estimant ne pas être rempli de ses droits par ce forfait est tenu de démontrer le bien-fondé de sa prétention.

A cet égard, s'il est désormais acquis en droit positif que le versement de l'indemnité de modification de commande n'est pas limité aux hypothèses où la modification a pour effet de modifier l'heure de prise ou de fin de service si bien que les modifications du contenu de la journée de service peuvent aussi donner droit à IMC, il appartient quand même au salarié requérant de démontrer que les conditions d'octroi de l'IMC posées par l'article 6§3 bis du référentiel RH 00677 sont réunies à savoir prouver qu'il y a eu modification de commande à la résidence ou au plus tard lors de la prise de service et du fait de circonstances accidentelles.

Les parties s'accordent pour dire que des documents intitulés "états 31-32" sont établis par l'employeur et remis mensuellement aux salariés et que ces documents ont notamment pour vocation de dénombrer les modifications par un codage chiffré en "9" (ou en "8" ce que l'employeur ne conteste pas à l'audience, la réglementation interne ne prévoyant pas au demeurant de marqueur en "8" ce qui conforte la thèse suivant laquelle il s'agit d'une pratique qui a la même signification que le marqueur en "9") des journées travaillées et affectées par des modifications.

La SNCF prétend cependant que toute modification n'est pas nécessairement une modification de commande dès lors que le salarié n'est véritablement "*commandé*" pour un roulement que lors de la validation sur ordinateur de sa grille de roulement prévisionnelle.

Ainsi, la commande consiste en une officialisation d'une grille.

Toutefois, la SNCF expose elle-même que cette manipulation informatique dont elle ne produit au demeurant aucune illustration intervient en moyenne un mois avant le roulement considéré en sorte que cette nuance qu'elle met en exergue entre modification de grille prévisionnelle et modification de commande apparaît tout à fait spécieuse et artificielle dans la mesure où il est bien évident que l'état 31-32 élaboré mensuellement ne peut faire mention que de modifications

intervenues dans le mois venant de s'écouler lesquelles modifications sont dans ces conditions nécessairement des modifications de commande.

D'ailleurs, par essence, une modification intervient forcément une fois le planning du salarié programmé et commandé puisque ce planning s'élabore avec un délai de prévenance surtout s'agissant comme en l'espèce de conducteurs expérimentés qui sont affectés à un roulement bien défini et peu variable.

S'agissant de la condition afférente au moment de la modification de commande laquelle doit intervenir à la résidence ou au plus tard lors de la prise de poste, les salariés soutiennent avec raison que c'est logiquement le cas de la quasi-intégralité des modification de commande dès lors qu'il est rarissime qu'une circonstance oblige à modifier le déroulement d'une journée déjà commencée d'un conducteur.

En tout état de cause, c'est à l'employeur qui élabore les documents récapitulatifs mensuels de spécifier si certaines modifications (journées en "8" ou en "9") sont survenues après la prise de poste. S'il ne l'a pas fait comme en l'espèce, toute modification comptabilisée doit être considérée comme étant significative c'est à dire comme étant intervenue avant la prise de poste et donnant droit à IMC. En outre, c'est l'employeur qui dispose des informations de nature, le cas échéant, à apporter la preuve a posteriori que telle ou telle modification est intervenue après la prise de poste. Or le défendeur n'apporte ici aucune pièce au débat visant à faire cette démonstration.

S'agissant de la condition de l'existence de circonstance accidentelle à l'origine de la modification de commande, force est de constater que l'article 58 du référentiel RH 0677 applicable en l'espèce vient préciser que ce terme accidentel "doit être compris non seulement dans son sens étroit comme se rapportant à un événement ayant le caractère d'un accident de voie, de circulation ou de personne, mais encore dans son sens le plus large d'événement fortuit, inattendu ou d'incident". En conséquence, toute modification d'un roulement commandé établi ordinairement d'un mois sur l'autre comme en l'espèce relèvera de l'accidentel puisque dans le cas contraire il aurait été possible d'anticiper et d'éviter d'avoir recours à une modification. Ainsi définie, toute modification procède de l'accidentel ce qui est bien illustré par cet article 58 qui prend expressément pour exemples des situations extrêmement banales tel un agent commandé défaillant qui n'a pas prévenu suffisamment tôt ou une coupure de courant inopinée.

Certes ce texte précise aussi que les circonstances accidentelles "sont toujours fortuites, donc à l'origine imprévisibles". Mais ce rappel n'enlève rien à l'acception extrêmement large sur laquelle ce texte spécial insiste à titre principal en sorte que la SNCF ne peut valablement faire référence à d'autres textes non directement applicables à l'objet spécifique du litige, tel l'article L 1222-2 du code des transports, pour argumenter en faveur d'une conception plus restrictive de la notion d'imprévisibilité.

De plus, comme indiqué précédemment, il appartient à l'employeur de comptabiliser mensuellement et précisément non seulement le temps de travail de ses salariés mais encore les sujétions de nature à ouvrir droit à indemnité surtout lorsque comme en l'espèce ces salariés ne sont pas tous soumis au même rythme; en l'espèce, la SNCF a bien comptabilisé des journées modifiées dans les états 31-32 sans préciser l'origine des modifications laquelle doit dans ces conditions être présumée de nature accidentelle. Par ailleurs, il faut ici souligner que seul l'employeur dispose le cas échéant et a posteriori des moyens de démontrer que telle ou telle modification n'aurait pas une origine accidentelle puisque c'est forcément l'employeur qui est informé de manière complète et précise des événements rendant nécessaire une modification de commande.

Il suit de ces développements que c'est à bon droit que les demandeurs s'appuient sur les états 31-32 pour dénombrer les modifications ouvrant droit à IMC.

La SNCF, qui dispose de ces états qu'elle a elle-même remplis et versés au débat sur injonction n'a pas mis en exergue la moindre erreur de calcul quant au nombre de journées codée en "8" ou "9" repris par chaque salarié dans un tableau récapitulatif mois par mois sur la période triennale retenue ci-dessus.

Il convient donc de retenir le pointage ainsi opéré par les salariés pour faire droit à leurs demandes à hauteur du total résultant de leurs tableaux actualisés soit:

pour M. DESTRUEL : 1 137,76;
pour M. CANORD : 732,98 euros;
pour M. TILLET : 1 039,30 euros;
pour M. PENAR : 1 039,30 euros;
pour M. LAGARRIGUE : 842,38 euros;
pour M. TAILLADE : 1 115,88 euros;
pour M. IVES : 875,20 euros.

Il faudra toutefois déduire 160 euros déjà versés à chaque conducteur.

S'agissant de la demande des salariés visant à voir doubler ces sommes au motif invoqué que la direction de la SNCF adopte des pratiques aboutissant à éviter la traçabilité par codage chiffré de journées ayant pourtant elles-aussi été l'occasion d'une modification de commande, elle sera rejetée faute de preuve suffisante, les concluants admettant du reste en page 15 in fine de leurs écrits : *"il est opportun de signaler que pour certains il est difficile d'en apporter la preuve"*.

Les salariés ne peuvent en effet efficacement contourner le risque de la preuve qu'ils doivent supporter en leur qualité de demandeur en faisant référence à des estimations elles-mêmes tirées de réflexions figurant dans des tracts syndicaux qui présentent des calculs sommaires, généraux et qui manquent d'impartialité.

Certes, les demandeurs arguent également des chiffres nationaux présentés par la SNCF, notamment les 1 500 000 journées de service modifiées sur trois ans

répertoriées par l'entreprise pour servir de base de calcul et au final en arriver à proposer à chaque conducteur un forfait de 160 euros, et affirment qu'un tel nombre doit plutôt aboutir à considérer que c'est une journée de service sur 3 qui est modifiée ce qui justifierait l'octroi d'un cumul d'indemnités pour une somme plus importante que 160 euros.

Toutefois, leur argument ne les dispense pas d'apporter la preuve qu'ils ont personnellement accompli des journées après modification de commande non référencée et non indemnisée, le Conseil ne pouvant faire droit à une demande chiffrée par une méthode relevant exclusivement de l'extrapolation.

En outre, les tentatives de démonstration plus concrète des artifices prétendument utilisés par l'employeur se rapportent le plus souvent aux cas de salariés qui ne font pas partie des demandeurs tels M. LEBERT, M. Didier LAGARRIGUE ou encore M. TALOU. Ce seul constat rend ces moyens non opérants ce qui est d'autant plus inévitable que si l'on examine la situation qualifiée de caractéristique que dénonce avoir cette fois subie l'un des demandeurs en la personne de M. DESTRUDEL, il apparaît que la modification dénoncée ne remplissait pas les conditions de nature à ouvrir droit à IMC.

En effet, M. DESTRUDEL verse au débat deux courriels de sa direction relatifs à des journées de roulement qui ont été modifiées fin août 2016 afin qu'il se rende en formation régionale à TOULOUSE. Il dénonce le caractère imprévisible de la modification, l'absence d'indemnisation et le ton comminatoire utilisé lui indiquant *"qu'à défaut de formation, vous n'auriez plus les compétences de roulement"*. Mais force est de constater qu'un courrier de la direction versé au dossier en date du 06/07/2016 dont la réception effective par le salarié est aussi rappelée dans le courriel du chef de service du 26/08/2016 annonçait avec près de deux mois d'avance à M. DESTRUDEL que l'intégration d'un nouveau matériel Régolis rendait nécessaire une formation programmée du 22 au 25/08/2016. Ce courrier précisait encore qu'il s'agissait d'une planification *"afin que l'acquisition de cette nouvelle compétence se passe au mieux"*. En conséquence, le salarié ne peut valablement soutenir qu'il s'agirait d'une modification de commande intervenue peu de temps avant la prise de service pour une cause accidentelle. Il s'agit tout au contraire d'une modification de planning prévisionnel parfaitement anticipée, plus d'un mois avant l'événement qui en est à l'origine et qui ne saurait être qualifié d'imprévisible. Dans ces conditions, le fait que le salarié ait estimé ultérieurement devoir refuser de suivre cette formation et la confirmation par courriel de l'employeur en date du 26/08/2016 que cette session est obligatoire et peut tout au plus être décalée de quelques jours *"pour éviter toute situation conflictuelle"* ne peut bien sûr venir davantage justifier la prétention de M. DESTRUDEL.

Au final, seul M. PENAR Jean-François apporte la preuve d'une modification de commande supplémentaire non codée lui donnant droit à une IMC pour la journée référencée F535 correspondant au 29/07/2016. En effet, il est constant au vu des pièces produites (commande et modification de commande) que M. PENAR a vu

sa fin de service retardée de 16 H 40 à 19 H 00 à RODEZ suite à l'ajout d'une coupure. Certes, il était ce jour-là commandé dans le cadre d'une journée initialement programmée en service facultatif c'est à dire que son planning était vierge et qu'il se tenait à disposition pour toute mission. Cependant, la journée considérée est en l'occurrence indissociable de la suivante du 30/07/2016 car M. PENAR a assuré sur ces deux jours le roulement n° 182 de CAPDENAC. Il a donc reçu commande pour assurer sur deux jours consécutifs un roulement bien défini. La modification imprévue de ce roulement lui donnait droit à IMC à hauteur de 10,94 euros.

Par suite, si les salariés dénoncent une persistance de la SNCF à ne pas vouloir respecter la réglementation en vigueur ainsi qu'une exécution de mauvaise foi du contrat de travail par le biais de diverses manoeuvres, les développements qui précèdent conduisent à écarter cette notion de mauvaise foi car il n'est pas établi que la SNCF ait cherché sciemment et de manière systématique à dissimuler les situations ouvrant droit à IMC. En revanche, il est avéré que la SNCF a refusé malgré de multiples relances de payer un solde restant dû.

Les salariés n'apportent pas la preuve que ce manque à gagner durable les ait placés en situation économique délicate leur causant un préjudice qui ne soit déjà indemnisé par le cours des intérêts légaux. Si par ailleurs ils déplorent que le jeu de la prescription les prive d'éventuelles IMC antérieures au 01/12/2013, il a été exposé ci-dessus qu'ils étaient en mesure d'agir plus rapidement en justice et qu'ils ont préféré en connaissance de cause attendre de connaître l'issue d'une procédure prud'homale initiée dans un autre ressort.

Ils seront donc justement indemnisés par l'octroi à chacun d'une somme de 150 euros à titre de dommages et intérêts au titre du préjudice moral.

Il est par ailleurs conforme à l'équité de leur allouer, unis d'intérêts, une indemnité de 1 000 euros au titre de l'article 700 du CPC.

L'employeur défaillant sera débouté de ses demandes reconventionnelles.

PAR CES MOTIFS

Le Conseil de Prud'hommes de CAHORS, présidé par le Juge Départemental, statuant publiquement, par jugement mis à disposition au greffe, contradictoirement et en premier ressort, après en avoir délibéré conformément à la Loi,

Ordonne la jonction des procédures n°17/96, 17/97, 17/98, 17/99, 17/100, 17/101 et 17/102.

Rejette la fin de non-recevoir tirée la prescription partielle des demandes;

Condamne la SNCF Mobilités à payer les sommes de :

- Au titre du rappel sur indemnités de modifications de commandes (IMC) :

à M. DESTRUEL : 977,76 euros avec intérêts légaux à compter du 03/08/2017;
à M. CANORD : 572,98 euros avec intérêts légaux à compter du 14/09/2017;
à M. TILLET : 879,30 euros avec intérêts légaux à compter du 14/09/2017;
à M. PENAR : 1 039,30 euros + 10,40 euros - 160 euros = 889,70 euros avec
intérêts légaux à compter du 04/07/2017;
à M. LAGARRIGUE : 682,38 euros avec intérêts légaux à compter du
31/08/2017;
à M. TAILLADE : 955,88 euros avec intérêts légaux à compter du 14/09/2017;
à M. IVES : 715,20 euros avec intérêts légaux à compter du 03/08/2017;

- Au titre des congés payés afférents :

à M. DESTRUEL : 97,77 euros avec intérêts légaux à compter du 03/08/2017;
à M. CANORD : 57,29 euros avec intérêts légaux à compter du 14/09/2017;
à M. TILLET : 87,93 euros avec intérêts légaux à compter du 14/09/2017;
à M. PENAR : 88,97 euros avec intérêts légaux à compter du 04/07/2017;
à M. LAGARRIGUE : 68,23 euros avec intérêts légaux à compter du 31/08/2017;
à M. TAILLADE : 95,58 euros avec intérêts légaux à compter du 14/09/2017;
à M. IVES : 71,52 euros avec intérêts légaux à compter du 03/08/2017;

- Au titre des dommages et intérêts :

150 euros à chacun des demandeurs avec intérêts légaux à compter du présent
jugement;

- Au titre de l'article 700 du CPC :

1 000 euros aux demandeurs, unis d'intérêts;

Ordonne à la SNCF Mobilités d'adresser aux salariés demandeurs toute fiche de
paye rectifiée en conformité avec les termes du présent jugement,

Dit n'y avoir lieu à assortir cette injonction d'une astreinte,

Dit n'y avoir lieu à ordonner l'exécution provisoire au-delà des termes de l'article
R 1454-28 du code du travail,

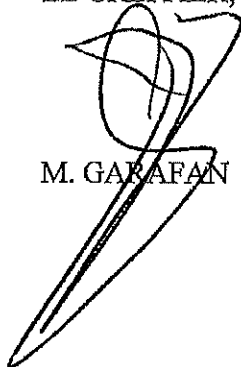
Fixe le salaire mensuel de référence pour les besoins de l'exécution provisoire aux
sommes de:

- 3 562,89 euros bruts pour Monsieur Cyril DESTRUEL
- 2 918,68 euros bruts pour Monsieur Stéphane CANORD
- 3 182,75 euros bruts pour Monsieur Gilles TILLET

- 3 870,57 euros bruts pour Monsieur Jean-François PENAR
- 3 372,61 euros bruts pour Monsieur Stéphane LAGARRIGUE
- 3 562,89 euros bruts pour Monsieur Stéphane TAILLADE
- 3 470,89 euros pour Monsieur Olivier IVES

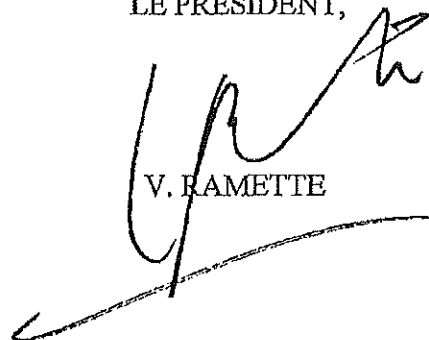
Condamne la SNCF Mobilités aux entiers dépens.

LE GREFFIER,



M. GARAFAN

LE PRESIDENT,



V. RAMETTE