

**Bruno GRACIANO**  
 Avoué près la Cour  
 de Besançon

ARRET N°  
 MFB/CB

74

Extrait

des Minutes du Greffe de la Cour d'Appel  
 de Besançon

**COUR D'APPEL DE BESANCON**  
 - 172 501 116 00013 -

**ARRET DU PREMIER FEVRIER 2012**

**DEUXIEME CHAMBRE CIVILE**

contradictoire  
 Audience publique  
 du 11 janvier 2012  
 N° de rôle : 11/00208

S'appel d'une décision  
 du TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE BESANCON  
 en date du 04 janvier 2011 [RG N° 10/255]  
 Code affaire : 82D  
 Demande en nullité d'une délibération d'une institution représentative

**EPIC SNCF C/ C.H.S.C.T TRACTION FRANCHE COMTE, Michael  
 VANDERNOOT**

**PARTIES EN CAUSE :**

La SNCF Etablissement Public industriel et Commercial-, ayant son siège  
 34 rue du Commandant Mouchotte - 75014 PARIS, représentée par son directeur demeurant  
 pour ce audit siège,

**APPELANTE**

Ayant Me Bruno GRACIANO, avocat au barreau de BESANCON  
 et Me Jean-Paul LORACH, avocat au barreau de BESANCON

**ET :**

C.H.S.C.T TRACTION FRANCHE COMTE, ayant son siège, Unité de  
 Production Traction de Besançon - 4 avenue de la Paix - 25000 BESANCON, prise en la  
 personne de ses représentants légaux en exercice demeurant pour ce audit siège,

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

**INTIMES**

Ayant Me Benjamin LEVY, avocat au barreau de BESANCON  
 et Me Claire GOGU, avocat au barreau de PARIS

Copie gratuite délivrée le 01/02/12  
 Grosse gratuite délivrée le 01/02/12  
 à la-

## COMPOSITION DE LA COUR :

Lors des débats, sans opposition des parties :

MAGISTRAT RAPPORTEUR : M.F. BOUTRUCHE, Conseiller,

GREFFIER : N. JACQUES, Greffier,

Lors du délibéré :

M. SANVIDO, Président de Chambre,

C. THEURLY-PARISOT et M.F. BOUTRUCHE, Conseillers,

qui en ont délibéré sur rapport du Magistrat Rapporteur.

L'affaire plaidée à l'audience du 11 janvier 2012 a été mise en délibéré au 01 février 2012. Les parties ont été avisées qu'à cette date l'arrêt serait rendu par mise à disposition au greffe.

\*\*\*\*\*

## FAITS ET PRETENTIONS DES PARTIES

Au cours d'une réunion du 10 août 2010, le CHSCT TRACTION FRANCHE-COMTE a été consulté sur le déploiement d'un nouvel outil informatique dénommé Sirius dans l'unité de production de Besançon et a décidé de recourir à une expertise dont la nécessité a été contestée par la SNCF.

Par ordonnance en la forme des référés le Président du Tribunal de Grande Instance de Besançon a :

- rejeté l'exception d'incompétence,
- dit n'y avoir lieu d'annuler la délibération du 10 août 2010 prise par la CHSCT TRACTATION FRANCHE-COMTE de l'Etablissement Tractation BFC,
- dit que la Société DIGEST, expert choisi par le CHSCT Tractation FC de l'Etablissement BFC aura pour mission d'éclairer les seuls points suivants :

\* la formation dont les agents de l'Unité de Production 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 l'outil, ruptures de séquence) dans les éventuelles zones de mauvaise réception sur les zones géographiques parcourues par les A.D.E. de l'unité de production,

\* les problèmes médicaux que va engendrer Sirius, notamment les T.M.S liés au poids de la sacoche sirius qui pèse 750 g alors que la liasse de papier que Sirius va intégrer ne pèse que quelques grammes, les problèmes de vision des agents astigmatés 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 choix, enjeux et 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,

- condamne la SNCF à payer au SHSCT 5.896,28 € TTC au titre de ses frais d'avocat et de transfert.

La SNCF a interjeté appel pour faire juger que la mesure d'expertise n'est pas justifiée, pour faire annuler la délibération du 10 août 2010, pour faire annuler la délibération du 10 août 2010, pour faire condamner le CHSCT à rembourser les frais et honoraires réglés à l'avocat de cet organisme, subsidiairement pour faire préciser la durée et le coût de l'expertise.

Sur ce dernier point elle souligne qu'il ne s'agit pas de demandes nouvelles.

Elle rappelle que l'outil a été conçu avec les conducteurs dont il vise à faciliter la tâche, a été expérimenté en 2008 sur 5 sites, a été présenté au Comité National d'Hygiène et de Sécurité en juin 2009 et septembre 2009, a fait l'objet d'une phase de déploiement qui a révélé la nécessité d'une expertise nationale qui après discussion avec les organisations syndicales a été confié au cabinet Secafi sur la base d'un cahier des charges élaboré avec lesdites organisations syndicales.

Elle indique que le coût de cette expertise s'est élevé à 262.280 € HT.

Elle fait d'abord valoir qu'elle n'était pas tenue de consulter le CHSCT car il ne s'agit pas d'un projet entraînant des changements significatifs des conditions de travail des agents de conduite puisque l'outil ne fait que reprendre la procédure et informations techniques imposées précédemment sur formulaires papier et que les agents conservent le même métier, le même poste de travail avec les mêmes engins, les mêmes horaires, la même organisation.

Elle ajoute :

- qu'une formation est prévue avec période de "marche en double" et d'accompagnement,
- que le métier d'agent de conduite reste inchangé,
- que le système Sirius fonctionne en Suisse,
- que l'outil ne générera pas plus de responsabilité de l'agent de conduite qu'auparavant,
- que les tâches listées n'ont pas à être effectuées à chaque prise de service,
- que l'outil ne peut servir à localiser l'agent,

- que les précautions d'emploi sont celles à prendre pour tout appareil électronique,

Elle estime que l'expertise locale n'est d'aucune utilité au regard de l'expertise nationale réalisée à la demande du CHSCT central par un cabinet extérieur à l'entreprise, agréé par le Ministère du Travail, en l'absence de spécificités locales alors que 4 sites pilotes ont été expérimentés.

Elle indique qu'il n'est pas nécessaire de recourir à une expertise pour déterminer où doivent être installés les systèmes de rechargement des batteries ou pour éclaircir tous les cas de dysfonctionnement.

Elle considère que le CHSCT doit conserver ses frais de procédure car il a commis un abus en exigeant une expertise locale.

Le CHSCT TRACTATION FRANCHE-COMTE a conclu :

- à l'irrecevabilité du Directeur de la SNCF qui n'a pas qualité pour agir,
- à l'irrecevabilité des demandes nouvelles,
- à l'incompétence de la Cour d'Appel pour statuer sur la bonne ou mauvaise exécution de la mission d'expertise confiée au cabinet DEGEST,
- à la confirmation,
- au paiement par la SNCF des honoraires de son avocat en cause d'appel et des frais de déplacement soit 3.468,40 € et 121 €.

Il fait valoir :

- que seul le juge de l'exécution peut connaître de l'exécution de la décision de première instance,
- que la SNCF est un établissement industriel et commercial qui dispose de la personnalité morale,
- que constituent des demandes nouvelles celles tendant à voir préciser la durée de l'expertise et son étendue ainsi que les modalités de paiement des frais d'expertise.

Il affirme qu'il doit être consulté avant toute décision d'aménagement important qui modifie les conditions de santé, de sécurité, l'organisation du travail et peut faire appel à un expert agréé ; que le juge ne peut apprécier si l'expertise est utile ou non dès lors qu'il constate l'existence d'un projet important, que le recours à un expert n'est pas subordonné à une absence ou une insuffisance d'informations, que le projet Sirius entraîne une évolution des métiers, un contrôle accru des salariés, de nouvelles responsabilités des agents de conduite, un changement d'outillage, qu'il peut être source de risques pour la santé et la sécurité, qu'il peut servir à infliger des sanctions disciplinaires, à modifier l'évolution de carrière.

Il ajoute que la nouvelle technologie ne fonctionne pas à l'étranger et se bloque sous un tunnel.



Il considère que l'expertise du cabinet Secafi est insuffisante en ce qui concerne l'unité de production de Besançon qui présente des spécificités, que la mission du cabinet Degest est différente en ce qui concerne la santé et la sécurité des agents.

Il souligne que la SNCF n'était pas tenue de signer la convention qui a fixé le coût, que les parties se sont mises d'accord après l'ordonnance déferée pour étendre la mission du cabinet Degest au périmètre de la Bourgogne, que dans ce cadre l'expert a respecté la mission donnée par le juge des référés.

Il soutient que les frais d'expertise et d'avocat sont à la charge de l'employeur dans la mesure où il n'a pas commis d'abus.

L'ordonnance de clôture a été rendue le 7 décembre 2011.

## SUR CE

Attendu que si la formulation est discutable, la procédure a bien été diligentée par la SNCF et non par le directeur de cet établissement à titre personnel ;

Attendu qu'aucune demande ne tend à faire statuer sur la bonne ou la mauvaise exécution de l'expertise décidée par le CHSCT et n'est nouvelle, seules certaines prétentions complètent les demandes initiales ;

Attendu que l'article L. 4614-13 al 2 du Code de Travail énonce le principe et les conditions du recours que l'employeur peut exercer contre la délibération du CHSCT désignant un expert agréé en vertu de l'article L. 4614-12 du même code ;

Que selon ce dernier texte et l'article L. 4614-8, le CHSCT doit être consulté et peut recourir au dit expert en cas "de projet important" de "décision d'aménagement important" modifiant les conditions de santé, de sécurité ou les conditions de travail, notamment avant toute transformation importante de postes de travail découlant de la modification de l'outillage, d'un changement de produits ou d'organisation, avant toute modification des cadences et des normes de productivité ;

Attendu que l'appréciation du juge, selon l'article L. 4614-13 et l'article R. 4614-19 du Code du Travail s'étend à la nécessité et à l'étendue de cette expertise, une fois établi que la contestation porte bien sur le point de savoir si le projet est important au regard des conditions de travail, de santé, de sécurité ;

Attendu que le projet Sirius tend à l'utilisation par le personnel d'un outil informatique à la place des supports papier, tant pour préparer et effectuer la conduite d'un train que pour en rendre compte, qu'il s'agisse de la fiche détaillant les vitesses, les horaires de départ des passagers, d'arrivée, les avis de travaux, les calculs de retard, d'avance ....., du bulletin de programmation des services ..... ; qu'il a fait l'objet l'objet d'une étude, d'expérimentation sur plusieurs sites, d'une expertise à l'échelon national confié au cabinet Secafi, lequel a rendu du rapport présenté au Comité National d'HSCT après consultation des organisations syndicales et d'un médecin du travail, enfin d'un commencement de déploiement sur 4 unités de production ;

Attendu que selon les pièces produites et selon le rapport du cabinet Secafi, missionné par la SNCF, ledit projet va "contribuer à la modification en profondeur du fonctionnement des unités "Traction" ; qu'il en ressort plus précisément :

- qu'il affecte non seulement la totalité des conducteurs mais aussi le personnel administratif sédentaire qui gère le réseau (16.000 conducteurs, 5.000 sédentaires) c'est-à-dire "ceux au coeur du métier de transporteur",

- qu'il est destiné à simplifier le schéma d'organisation du travail, à supprimer des tâches inutiles, puis des postes ce qui aura un impact social,

- qu'il va conduire au développement de fonctionnalités supplémentaires liées à l'évolution des matériels et procédés, qui ne sera pas nécessairement concomitante ce qui provoquera des tensions au travail,

- qu'il va entraîner une modification du métier d'agent de conduite qui verra son rôle de gestionnaire de l'informatique accru sans que sa responsabilité en matière de sécurité soit réduite,

- qu'il va remettre en cause l'organisation du travail, la prévention des risques, les cas de responsabilité des agents, la protection de la vie privée de ceux-ci,

- qu'il constitue une mise en oeuvre de mutations technologiques de grande ampleur, avec le stress lié aux dysfonctionnements de démarrage, la faible perception immédiate des avantages de la modernité alors qu'en contrepartie une attention plus soutenue et une adoption de nouveaux "gestes métier" seront requises de même qu'une faculté supérieure d'anticipation, une adaptation à un décalage de position du train entre la réalité et l'outil, à une information lente à obtenir, à une perte de géo-localisation dans les zones à forte concentration de souterrains ou de gares, à un système de préparation des missions et de rédaction des bulletins de fin de journée exigeant des manipulations, à l'insuffisance du dispositif en "mode dégradé" ("c'est-à-dire en cas d'avarie en l'absence de dossier papier et de certitude sur la procédure de substitution), à la petitesse de l'écran qui empêche une vision globale sans manipulations, et qui capte l'attention,

Attendu que ce rapport révèle également :

- \* que le temps consacré habituellement à la détente sera entamé par l'usage de ce dispositif qui par ailleurs supprimera les échanges informels entre agents ou les relations entre l'agent de conduite et le gestionnaire sédentaire, créant un risque psycho-social d'isolement des employés,

- \* que sont à craindre des fatigues visuelles ou atteintes à la sécurité compte tenu des manipulations détournant la vigilance de l'agent, du stress en raison des temps de réaction très courts,

- \* que le temps de formation nécessaire correspond à l'apprentissage d'un nouveau métier, à l'acquisition de nouveaux schémas mentaux et de nouveaux réflexes ;

Attendu dès lors qu'il n'est pas possible de considérer qu'il s'agit d'une simple dématérialisation de l'information alors qu'une transformation importante des conditions de travail des conducteurs et du rôle des sédentaires ainsi que des atteintes à la santé et à la sécurité des agents en résulteront ;

Attendu que les rédacteurs du cabinet Secafi admettent eux-mêmes avoir fait une analyse centrée sur les différentes étapes de l'activité des agents en signalant ne pas avoir approfondi les problèmes d'adaptation de l'outil à certaines situations comme par exemple le non fonctionnement de la géolocalisation en présence de souterrains ou sur certains trajets, les différences de configuration entre les types de transport ou les catégories de conducteurs ...

Qu'il peut en être déduit que restent à étudier les modalités d'application du système Sirius en Franche-Comté, tenant compte du personnel en place, de l'importance du réseau et de la circulation ferroviaire, de la nature montagneuse et froide de la région, de la présence de tunnels courbes, ouvrage d'art, passage des frontières, des lieux concernés pour la rupture des signaux G.P.S., du nombre des gares, de l'existence de lieux d'arrêts possibles pour que soient choisis les modes de conduite appropriés et définir les moyens de pallier les défaillances du système, ou la procédure en cas de passage à l'étranger ;

Attendu que l'expertise demandée par le CHSCT ne fait donc pas double emploi avec l'expertise du Cabinet Scafi à condition comme l'a fait le premier juge de limiter sa mission aux seuls problèmes locaux ;

Attendu qu'aucun abus n'étant établi à l'encontre du CHST pour avoir demandé cette expertise légalement possible, il y lieu en application de l'article 4614-13 du Code de Travail de confirmer les dispositions des premiers juges afférentes aux honoraires d'avocat et frais de transport à hauteur d'appel de condamner la SNCF à payer au CHSCT 3.468,40 € TTC et 121 € ainsi qu'aux dépens ;

### PAR CES MOTIFS

LA COUR, statuant publiquement, par arrêt contradictoire, après en avoir délibéré,

REJETTE l'exception d'irrecevabilité et d'incompétence,

CONFIRME l'ordonnance rendue le 4 janvier 2011 par le Président du Tribunal de Grande Instance de Besançon,

DIT n'y avoir lieu de statuer sur les modalités de mise en oeuvre de l'expertise déjà réalisée,

CONDAMNE la SNCF à payer au CHSCT TRACTION FRANCHE COMTE de l'Etablissement TRACTION BOURGOGNE FRANCHE COMTE la somme de TROIS MILLE QUATRE CENT SOIXANTE HUIT EUROS QUARANTE CENTIMES TTC (3.468,40 € TTC) au titre des honoraires d'avocat à hauteur d'appel et CENT VINGT ET UN EURO (121 €) au titre des frais de transport,

CONDAMNE la SNCF aux dépens avec possibilité de recouvrement direct au profit de la SCP LEVY, avocat, conformément aux dispositions de l'article 699 du code de procédure civile.

LEDIT arrêt a été signé par M. SANVIDO, Président de Chambre, ayant participé au délibéré et N. JACQUES, Greffier.

LE GREFFIER,

LE PRESIDENT DE CHAMBRE,

COPIE CERTIFIÉE CONFORME  
LE GREFFIER

