

**TRIBUNAL
JUDICIAIRE
DE PARIS**



34ème chambre

**N° RG 24/11283
N° Portalis
352J-W-B7I-C52SJ**

N° MINUTE :

**JUGEMENT
rendu le 13 Février 2025**

Assignation du :
20 Juin 2024

DEMANDEURS

**Syndicat FEDERATION TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT
(FGTE CGDT)**

47 - 49 avenue Simon Bolivar
75950 PARIS CEDEX 19

**Syndicat L'UNION FEDERALE CHEMINOTS CFDT (UFCAC
CFDT)**

Carré Pleyel - 2 immeuble Calliope
5 rue Pleyel
93200 SAINT DENIS

*représentés par Maître Céline COTZA, SELARL LPS AVOCATS
ASSOCIES, avocat au barreau de PARIS, vestiaire #P0392*

DÉFENDEURS

Société FRET SNCF

16 rue Simone Veil
93400 SAINT OUEN

Société SNCF

2 place aux Etoiles
93200 SAINT DENIS

*représentées par Maître Matthieu BROCHIER, Maître Henri
SAVOIE et Maître François KOPF, Darrois Villey Maillot Brochier
AARPI, avocats au barreau de PARIS, vestiaire #R0170*

Copies délivrées le :
Me COTZA - P0392 (certifiée conforme)
Me BROCHIER - R0170 (exécutoire)

COMPOSITION DU TRIBUNAL

Madame Laure ALDEBERT, 1ère Vice-présidente,
Madame Géraldine DETIENNE, Vice-Présidente,
Monsieur Paul RIANDEY, Vice-président,

assistés de Madame Alice LEFAUCONNIER, Greffière.

DEBATS

A l'audience du 19 décembre 2024 tenue en audience publique, avis a été donné aux parties que la décision serait rendue le 13 février 2025.

JUGEMENT

Rendu publiquement par mise à disposition au greffe
Contradictoire
En premier ressort

EXPOSÉ DU LITIGE

1-Fret SNCF est une société par actions simplifiée (SAS) filiale du groupe SNCF depuis le 1^{er} janvier 2020.

2-Elle était avant la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF une branche d'activité du groupe SNCF sans personnalité juridique propre.

3-La réforme ferroviaire a transformé, à compter du 1er janvier 2020, les trois anciens établissements industriels et commerciaux composant ce « groupe public ferroviaire », en un « groupe public unifié », constitué de cinq sociétés, dont la société nationale à capitaux publics SNCF, soumise aux dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes et dont le capital est incessible et intégralement détenu par l'Etat.

4-Dans ce nouvel ensemble Fret SNCF devenue une société commerciale, est rattachée du point de vue fonctionnel à l'entité Rail Logistics Europe -(ci-après RLE)- qui comprend les autres activités de transport logistique ferroviaires de marchandises.

5-Confrontée à des difficultés financières récurrentes, l'activité de transport ferroviaire de marchandises a longuement été soutenue financièrement par la SNCF.

6-Le 18 janvier 2023 la Commission européenne a informé la France de sa décision d'ouvrir une procédure formelle d'examen au titre de l'article 108(2) du Traité sur le fonctionnement de l' Union européenne afin de déterminer si certaines mesures, accordées entre 2007 et 2019 à Fret SNCF constituent des aides d'Etat illégales susceptibles d'avoir créé une distorsion de concurrence entre les opérateurs.

7-Le 23 mai 2023 par un courrier adressé au Président directeur général du groupe SNCF, le Ministre chargé des transports a exposé un ensemble de mesures relatives à l'activité du fret consistant à une transformation structurelle de Fret SNCF qui devait conduire au constat de discontinuité entre l'activité de Fret SNCF et deux nouvelles entités

créées et à l'absence d'extension à celles-ci d'une obligation de remboursement de toute aide passée.

8-Le plan de discontinuité consistait en substance à cesser l'activité de trains entiers dédiés qui seraient remis sur le marché dès la fin 2023 et à constituer deux filiales du groupe SNCF intégrées à RLE, l'une en charge de l'activité de fret sur les trains à moyens mutualisés et l'autre chargée de l'activité de maintenance du matériel roulant avec transfert à ces filiales des actifs nécessaires à la poursuite de ces activités et des personnels.

9-Le 29 mai 2023 Fret SNCF a ouvert une procédure de consultation du Comité social économique sur le projet de transformation.

10-Dans le cadre de cette consultation, le CSE a désigné le cabinet SECAFI pour diligenter une expertise.

11-Une commission d'enquête parlementaire sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir, a été ouverte le 4 juillet 2023.

12-En désaccord avec l'annonce de cette réforme, la CFDT a demandé au Ministre des Transports par courrier du 4 octobre 2023 renouvelé le 30 novembre 2023 de renoncer à la mise en oeuvre du plan de discontinuité faisant valoir qu'il s'agissait du plus mauvais choix pour les salariés, l'opérateur public et aussi pour le secteur et les territoires pour répondre aux défis de transition écologique fixés par la France et l'Union européenne aux motifs que la remise sur le marché de l'activité de trains entiers dédiés entraînerait des conséquences irréversibles sur les salariés de l'entreprise qui se séparait de son activité la plus rentable, que la discontinuité faisait courir un risque de report modal inversé vers la route en contradiction avec les impératifs de développement du fret ferroviaire et les objectifs climatiques contraignants.

13-La CFDT demandait au Ministre des transports de reprendre les échanges avec la Commission européenne sur une base plus ambitieuse de défense de la compatibilité des mesures de soutien octroyées à Fret SNCF par l'Etat avec le marché intérieur.

14-Par courrier du 29 décembre 2023, la CFDT a mis en demeure la SNCF sur le fondement de la loi du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et donneuses d'ordre de mettre à jour son plan de vigilance en prenant en compte les risques de report modal sur la route que faisait peser le plan de discontinuité.

15-C'est dans ce contexte que par exploit en date du 20 février 2024, autorisée par ordonnance du 7 février 2024 à assigner à jour fixe, la Fédération Transports et Environnement CFDT (FGTE CFDT) et l'Union Fédérale Cheminots CFDT (UFCAC CFDT) (ci-après la CFDT) ont fait assigner les sociétés SNCF SA et Fret SNCF à comparaître à l'audience du 4 avril 2024 devant le tribunal judiciaire de Bobigny afin que le tribunal fasse obligation à Fret SA de mettre à jour son plan de vigilance, lui enjoigne de suspendre la mise en oeuvre du projet de nouvelle structuration, ordonne si le tribunal s'estimait insuffisamment informé, une expertise pour analyser les risques concrets de report modal inversé au profit de la route lié au démantèlement de Fret SNCF.

16-Par jugement d'incompétence du 20 juin 2024, le tribunal judiciaire

de Bobigny a renvoyé l'affaire devant le tribunal judiciaire de Paris.

17-L'affaire enrôlée sous le n° RG 24/11283 a été appelée à une conférence de mise en état le 14 novembre 2024.

18-A cette date l'affaire a été fixée pour plaider à l'audience du 19 décembre.

19-Au cours de la procédure la SNCF et Fret SNCF ont déposé des conclusions adressées au juge de la mise en état tendant à l'irrecevabilité des demandes auxquelles la CFDT a répondu.

20-A l'audience du 19 décembre par mention au dossier il a été décidé de soumettre à la formation de jugement au fond l'examen des fins de non recevoir en application de l'article 789 du code de procédure civile et de tenir compte des conclusions déposées par les parties dans lesquelles l'incident était repris.

21-Selon leurs dernières conclusions en réponse à l'incident au fond notifiées par RPVA le 18 décembre 2024 la Fédération Transports et Environnement CFDT (FGTE CFDT) l'Union Fédérale Cheminots CFDT (UFCAC CFDT) demandent au tribunal de :

« - DEBOUTER FRET SNCF et la SNCF de ses demandes d'irrecevabilité

- ENJOINDRE la SNCF de mettre à jour son plan de vigilance au regard des conséquences de la mise en oeuvre potentielle du projet de nouvelle structuration de Fret SNCF et ce en mettant à jour:

- sa cartographie des risques sociaux et environnementaux,

- les actions d'atténuation de risques de report modal inversé et les risques psycho sociaux des salariés et agents en lien en raison du démantèlement de FRET SNCF

- et en ouvrant une concertation avec les organisations syndicales sur les mécanismes d'alerte et de recueil de signalements au regard du projet de nouvelles structuration de FRET SNCF

- CONDAMNER FRET SNCF à verser à l'UFCAC CFDT et à la FGTE CFDT la somme de 100.000 euros à titre de dommages et intérêts en raison de l'illégalité du projet de nouvelle structuration de FRET SNCF;

- CONDAMNER FRET SNCF à verser à l'UFCAC CFDT et à la FGTE CFDT la somme de 100.000 euros à titre de dommages et intérêts en raison de l'entrave à l'exercice de leurs prérogatives ;

- CONDAMNER FRET SNCF à verser à l'UFCAC CFDT et à la FGTE CFDT la somme de 10.000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile »

22-En réponse selon leurs dernières conclusions récapitulatives notifiées le 19 décembre 2024 la SCNF et Fret SNCF demandent au tribunal:

« - Juger que les demandes de l'Union Fédérale Cheminots CFDT et de la Fédération Transports et Environnement CFDT à l'encontre de Société Nationale SNCF et de Fret SNCF SAS sont irrecevables ;

En toute hypothèse :

- Juger qu'aucun manquement ne saurait être reproché aux sociétés

Société Nationale SNCF et à Fret SNCF ;

- Débouter l'Union Fédérale Cheminots CFDT et la Fédération Transports et Environnement CFDT de la totalité de leurs demandes et prétentions ;

En tout état de cause :

- Condamner solidairement l'Union Fédérale Cheminots CFDT et la Fédération Transports et Environnement CFDT à payer aux sociétés Société Nationale SNCF et Fret SNCF la somme de 10.000 euros chacune au titre de l'article 700 du Code de procédure civile et aux entiers dépens. »

MOTIFS DE LA DECISION

Sur les fins de non recevoir

Sur l'irrecevabilité de la demande relative à la mise à jour du plan de vigilance

23-La SNCF soutient que la demande de la CFDT est irrecevable faute d'avoir respecté le délai de 3 mois prévu par l'article L 225-102-4 du code de commerce entre la mise en demeure datée du 29 décembre 2023 et l'assignation délivrée le 20 février 2024 devant le tribunal judiciaire de Bobigny sans avoir laissé le temps de dialoguer avec les parties prenantes.

24-La CFDT s'y oppose en faisant valoir que le délai de trois mois s'entend du délai entre la mise en demeure et l'audience au cours de laquelle le juge statue.

25-A cet égard elle fait observer qu'un délai de 12 mois s'est en réalité écoulé entre la date de la mise en demeure et de la date de l'audience sans que la SNCF ait manifesté son intention de mettre à jour son plan de vigilance.

26-Elle ajoute que la situation étant régularisée au sens de l'article 126 du code de procédure civile, l'irrecevabilité doit être écartée.

Sur ce

27-La loi n°2017-399 du 27 mars 2017 a mis en place un devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre remplissant des conditions de seuil, codifié à l'article L 225-102-4 du code de commerce, qui impose d'établir et de mettre en oeuvre de manière effective un plan de vigilance. Ce plan doit comporter (I) *“ les mesures de vigilance raisonnable propres à identifier les risques et à prévenir les atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement, résultant des activités de la société et de celles des sociétés qu'elle contrôle au sens du II de l'article L233-16, directement ou indirectement, ainsi que des activités des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, lorsque ces activités sont rattachés à cette relation. [...] Le plan a vocation à être élaboré en association avec les parties prenantes de la société, le cas échéant dans le cadre d'initiatives pluripartites au sein des filières ou à l'échelle territoriale. Il comprend les mesures suivantes:*

1° Une cartographie des risques destinée à leur identification, leur analyse et leur hiérarchisation ;
2° Des procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, au regard de la cartographie des risques ;
3° Des actions adaptées d'atténuation des risques ou de prévention des atteintes graves ;
4° Un mécanisme d'alerte et de recueil des signalements relatifs à l'existence ou à la réalisation des risques, établi en concertation avec les organisations syndicales représentatives dans ladite société ;
5° Un dispositif de suivi des mesures mises en œuvre et d'évaluation de leur efficacité.
Le plan de vigilance et le compte rendu de sa mise en œuvre effective sont rendus publics et inclus dans le rapport de gestion mentionné au deuxième alinéa de de l'article L225-100.

Un décret en Conseil d'Etat peut compléter les mesures de vigilance prévues aux 1° à 5° du présent article. Il peut préciser les modalités d'élaboration et de mise en œuvre du plan de vigilance, le cas échéant dans le cadre d'initiatives pluripartites au sein de filières ou à l'échelle territoriale.

II. Lorsqu'une société mise en demeure de respecter les obligations prévues au I n'y satisfait pas dans un délai de trois mois à compter de la mise en demeure, la juridiction compétente peut, à la demande de toute personne justifiant d'un intérêt à agir, lui enjoindre, le cas échéant sous astreinte, de les respecter.

Le président du tribunal, statuant en référé, peut être saisi aux mêmes fins.

28-Selon les dispositions de l'article L 211-21 du code de l'organisation judiciaire issu de la loi n° 2021-1729 du 22 décembre 2021, *le tribunal judiciaire de Paris connaît des actions relatives au devoir de vigilance fondées sur les articles L 225-102-4 et L 225-102-5 du code de commerce.*

29-Il ressort de ces dispositions que ce n'est qu'après une mise en demeure d'avoir à respecter les obligations prévues au paragraphe I de l'article L 225-102-4 du code de commerce, restée vaine dans un délai de trois mois, que la juridiction compétente peut enjoindre au débiteur de l'obligation de vigilance de se mettre en conformité avec la loi.

30-En l'espèce il n'est pas contesté que c'est moins de trois mois après l'envoi de la mise en demeure de mettre à jour son plan de vigilance du 29 décembre 2023 que la CFDT a, selon la procédure à jour fixe, fait assigner la SNCF et Fret SNCF devant le tribunal judiciaire de Bobigny le 20 février 2024 pour qu'il enjoigne de mettre à jour le plan de vigilance de la SNCF.

31-Toutefois le tribunal judiciaire de Bobigny n'étant pas le juge compétent pour statuer sur cette demande, c'est par jugement du 20 juin 2024 que la juridiction compétente a été saisie, en l'occurrence le tribunal judiciaire de Paris pour statuer sur cette demande soit plus de trois mois après la mise en demeure du 29 décembre 2023 de sorte que l'action relative à la mise à jour du plan de vigilance sur le fondement de l'article L 225-102-4 I du code de commerce est recevable.

Sur l'irrecevabilité de la demande en réparation en raison de l'illégalité alléguée de la nouvelle structuration de FRET SNCF pour manquement aux obligations prévues par les articles 1833 du code civil, L. 2101-1 du code des transports et L. 225-102-4, I, du code de commerce sur le devoir de vigilance:

32-La SNCF et FRET SNCF soutiennent sur le fondement des articles 30 et 31 du code de procédure civile que n'étant pas à l'origine de la décision de mise en oeuvre du plan de discontinuité qui est une décision prise par l'Etat, elles n'ont pas qualité à défendre.

33-Elles soutiennent en conséquence que l'action de la CFDT dirigée à tort contre elles, est irrecevable.

34-La CFDT soutient que le plan de discontinuité est une décision propre de la SNCF qui engage sa responsabilité comme indiqué par le rapporteur public dans ses conclusions à l'audience du 14 décembre 2024 dans le cadre de la procédure parallèle que le syndicat a engagé devant le Conseil d'Etat tendant à ce que l'Etat renonce au plan de discontinuité mis en oeuvre et revienne sur sa recommandation de réforme du Fret SNCF.

Sur ce

35-Selon l'article 122 du code de procédure civile, constitue une fin de non-recevoir tout moyen qui tend à faire déclarer l'adversaire irrecevable en sa demande, sans examen au fond, pour défaut de droit d'agir, tel le défaut de qualité, le défaut d'intérêt, la prescription, le délai préfix, la chose jugée.

36-L'article 31 du code de procédure civile prévoit que l'action est ouverte à tous ceux qui ont un intérêt légitime au succès ou au rejet d'une prétention, sous réserve des cas dans lesquels la loi attribue le droit d'agir aux seules personnes qu'elle qualifie pour élever ou combattre une prétention, ou pour défendre un intérêt déterminé.

37-L'article 32 du code de procédure civile dispose qu'est irrecevable toute prétention émise par ou contre une personne dépourvue du droit d'agir.

38-En l'espèce les défenderesses soutiennent que la CFDT remet en cause une décision de l'Etat que la SNCF et Fret SNCF se sont seulement chargées de mettre en oeuvre comme le démontre le courrier décisoire du Ministre des transports du 23 mai 2023.

39-Il est constant que c'est sur la base d'un travail conjoint entre les services de l'Etat et la SNCF que des échanges se sont tenus avec la commission européenne au terme desquels il est apparu que le constat d'une discontinuité entre Fret SNCF et de nouvelles entités à créer qui reprendraient pour partie son activité pouvait conduire à obtenir de la Commission le constat de l'absence de continuité économique entre Fret SNCF et les nouvelles entités créées et l'absence d'extension à celles-ci d'une obligation de remboursement de toute aide passée.

40-C'est dans ce contexte que le 23 mai 2023 le ministre délégué aux transports a adressé un courrier au président directeur général du groupe SNCF présentant cette transformation structurelle du Fret SNCF.

41-Contrairement à ce que soutiennent les sociétés SNCF et Fret SNCF, ce courrier n'exprime pas une décision prise par l'Etat mais

manifeste seulement sa volonté de recommander une telle réforme dont la mise en oeuvre passe par la prise de décisions des instances des sociétés SNCF et Fret SNCF.

42-Il découle de ce qui précède que la décision contestée quand bien elle a été présentée par l'Etat, est une décision de gestion qui relève des sociétés commerciales SNCF et Fret SNCF qui ont en conséquence qualité à défendre.

43-La fin de non recevoir sera en conséquence écartée.

Sur l'irrecevabilité de la demande relative à l'entrave au fonctionnement du CSE

44-La SNCF et FRET SNCF soutiennent sur le fondement de l'article 2224 du code civil que cette demande indemnitaire est prescrite pour avoir été introduite plus de 6 ans après la connaissance des faits litigieux.

45-Elles font valoir que les organisations syndicales avaient connaissance de l'existence du risque d'illégalité des subventions versées à Fret SNCF depuis au moins 2018 comme en attestent leurs déclarations lors des réunions FRET CE du 28 février 2018, le 12 septembre 2023 et le 7 juin 2019.

46-La CFDT soutient que son action ne se heurte pas à la prescription pour avoir été seulement informée par le CSE Fret SNCF qui s'est tenu en mai 2023 au moment de la présentation de la nouvelle structuration que des plaintes avaient été engagées auprès de la Commission européenne et qu'une enquête était en cours.

Sur ce

47-En application de l'article 2224 du code civil les actions personnelles ou mobilières se prescrivent par cinq ans à compter du jour où le titulaire d'un droit a connu ou aurait dû connaître les faits lui permettant de l'exercer.

48-La CFDT reproche à SNCF et Fret SNCF un manque de loyauté et de transparence constitutif d'une entrave à leur fonctionnement et d'une faute sur le fondement des articles 1240 et 1241 code civil pour avoir dissimulé aux organisations syndicales et représentants du personnel le risque qui existait sur la licéité des aides d'Etat depuis 2016 et la réalité de la menace au moment de la filialisation de Fret SNCF en société commerciale dans le cadre de la réforme ferroviaire de 2018.

49-Pour opposer la prescription de l'action, les défenderesses soutiennent à l'appui de différents passages des procès verbaux de réunions Fret SNCF que cette question était connue de tous depuis au moins 2018.

50-Toutefois il ne ressort pas de la lecture des procès verbaux du CSE Fret SNCF du 20 février 2018 que le risque d'illégalité des aides reçues pouvant conduire à une décision de récupération des sommes de la part de la Commission européenne du fait des plaintes qui avaient été déposées, aît été abordé.

51-Les discussions ont été engagées sur les conclusions du rapport de la mission conduite par M. Spinetta, remis le 15 février 2018, sur l'avenir du transport ferroviaire et la compatibilité de la réforme

envisagée avec les exigences de la Commission européenne déjà intervenue en 2005 sur le volet financier de la précédente restructuration de Fret SNCF.

52-Les autres éléments visés par les défenderesses dans la déclaration générale de la CGT en prévision d'un CSE de Fret SNCF du 12 septembre 2023 qu'elle savait *en 2018 que la commission européenne était active* ou le procès verbal du Comité social économique FRET SNCF du 7 juin 2019 sur la structuration du Groupe SNCF au 1^{er} janvier 2020 conséquence de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, suivi de la réunion du 11 septembre 2019, sont également des échanges sur les inquiétudes que pouvait provoquer la réforme du ferroviaire par rapport aux exigences européennes.

53-Il convient en conséquence de rejeter la fin de non recevoir tirée de la prescription et de déclarer la demande recevable.

Sur le fond

Sur la demande de mise à jour du plan de vigilance de la SNCF

54-La CFDT demande au tribunal d'enjoindre à la SNCF de mettre à jour son plan de vigilance au regard de la mise en oeuvre potentielle du projet de nouvelle structuration du Fret SNCF notamment en actualisant:

-sa cartographie des risques sociaux et environnementaux,

- les actions d'atténuation de risques de report modal inversé et les risques psycho sociaux des salariés et agents en lien en raison du démantèlement de FRET SNCF et en ouvrant une concertation avec les organisations syndicales sur les mécanismes d'alerte et de recueil de signalements au regard du projet de nouvelle structuration de FRET SNCF,

55-La CFDT fait grief à la SNCF de ne pas prendre en compte dans son plan de vigilance le risque de report modal inversé vers la route consécutif à la mise en place du plan de discontinuité.

56-A cet égard le syndicat souligne qu'il résulte des études environnementales que le rapport de la commission parlementaire a confirmé, que le mode routier est à l'origine de la quasi totalité des émissions de gaz à effet de serre générées par le transport des marchandises auxquelles s'ajoutent de nombreuses externalités négatives telles que pollution de l'air, congestion, nuisances sonores, dégradation de la voirie, accidents de la route.

57-Les défenderesses soutiennent que le plan de discontinuité ne rentre pas dans l'objet du plan de vigilance de la SNCF; qu'en tout état de cause les risques d'un report modal à la route concernent désormais les cessionnaires et surabondamment que le plan de restructuration en l'absence de licenciement, est susceptible de poser les bases d'une meilleure concurrence en France et d'augmenter la part du fret ferroviaire en France, qu'il n'emporte aucun risque social ou environnemental justifiant l'identification de mesures de vigilance raisonnable au sens de l'article L 225-102-4 du code de commerce.

SUR CE

58-L'article L. 225-102-4, I, du code de commerce énonce que *le plan comporte les mesures de vigilance raisonnable propres à identifier les risques et à prévenir les atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement, résultant des activités de la société et de celles des sociétés qu'elle contrôle au sens du II de l'article L. 233-16, directement ou indirectement, ainsi que des activités des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, lorsque ces activités sont rattachées à cette relation.*

Il comprend les mesures suivantes:

1° Une cartographie des risques destinée à leur identification, leur analyse et leur hiérarchisation ;

2° Des procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, au regard de la cartographie des risques;

3° Des actions adaptées d'atténuation des risques ou de prévention des atteintes graves ;

4° Un mécanisme d'alerte et de recueil des signalements relatifs à l'existence ou à la réalisation des risques, établi en concertation avec les organisations syndicales représentatives dans ladite société ;

5° Un dispositif de suivi des mesures mises en œuvre et d'évaluation de leur efficacité.

59-En l'espèce la CFDT après avoir mis en demeure le 29 décembre 2023 la SNCF de mettre à jour son plan de vigilance qui «*ne semble pas intégrer la dimension fret avec le report modal sur la route suite au plan de discontinuité ce qui entraîne un risque non négligeable sur l'environnement*» demande au tribunal d'enjoindre à la SNCF d'actualiser la cartographie des *risques sociaux et environnementaux* et d'en tirer les conséquences sur les actions d'atténuation de risques de report modal et psycho sociaux des salariés et agents, en ouvrant une concertation avec les organisations syndicales sur les mécanismes d'alerte et de recueil de signalements au regard du projet de nouvelles structuration de FRET SNCF.

60-Toutefois cette demande formée de manière générale sur le risque écologique inhérent au transport routier de marchandises à partir des études environnementales sur les émissions de gaz à effet de serre dans le domaine du transport, sans identifier de manière précise et concrète les risques et les atteintes graves à prévenir sur l'environnement, sur la santé ou la sécurité des personnes par rapport à la cartographie des risques du plan de vigilance SNCF, ne saurait prospérer.

61-Par ailleurs il n'est pas contesté que depuis l'introduction de l'instance, en exécution du plan de transformation, Fret SNCF s'est à ce jour désengagée des flux dédiés au profit d'entreprises tierces ferroviaires dont elle ne contrôle pas l'activité de sorte qu'aucune demande de mise à jour du plan de vigilance concernant le risque de report modal inversé consécutif à la cession opérée ne peut prospérer contre la SNCF.

62-La demande sera en conséquence écartée.

Sur la demande en réparation pour illégalité prétendue du plan de discontinuité

63-Compte tenu de l'avancée de la réorganisation, la CFDT ne demande plus la suspension du plan mais soutient à l'appui des mêmes griefs le caractère illicite de la discontinuité qui engage selon elle la responsabilité civile de Fret SNCF qui doit réparation du préjudice subi.

64-Au soutien notamment du rapport du cabinet d'expertise SECAFI désigné par le CSE, des auditions parlementaires et du rapport final de la commission d'enquête parlementaire elle fait valoir que la décision de restructuration a été prise sans examen de sa compatibilité avec les engagements souscrits par la France au regard de la stratégie nationale du fret ferroviaire et aux obligations prévues par la loi climat en visant notamment l'article 131 de la loi du 22 août 2021.

65-Elle soutient que cette décision prise en l'absence de toute analyse sur le risque de report modal inversé dans le plan de vigilance en contravention avec l'article L. 225-102-4, I, du code de commerce, n'a pas non plus été précédée d'une analyse sérieuse des enjeux sociaux et environnementaux en violation des obligations de l'article 1833 du code civil renforcées par l'article L 2101-1 du code des transports.

66-Elle ajoute pour ces raisons que le plan de discontinuité démontre une absence totale de gestion avisée qui va obérer la viabilité économique de l'activité fret sans garantir que cette solution permettra d'échapper à toute décision de récupération de la part de la Commission européenne des aides perçues.

67-Les défenderesses soutiennent que les dispositions l'article L 225-102-4 du code de commerce relatives au plan de vigilance ont été respectées et que leur responsabilité sur le fondement des articles 1833 alinéa 2 du code civil et L 2101-1 du code des transports ne peut être recherchée du fait de la mise en oeuvre d'un plan de discontinuité qui leur a été imposée.

68-Elles font valoir que la CFDT ne rapporte pas la preuve des manquements allégués aux textes précités qui ont été respectés.

69-Elles soutiennent que le plan de transformation était la seule solution possible pour éviter le risque de remboursement des aides d'Etat supérieur à 5 milliards d'euros qui aurait entraîné la liquidation de l'entreprise, et qu'il répond au triple objectif d'éviter tout report modal inversé sur la route, préserver l'outil industriel spécifique de Fret SNCF et protéger ses salariés.

70-Elles ajoutent qu'elles ne peuvent se voir reprocher une violation de l'article 131 de la loi du 22 août 2021 qui fait référence à un objectif pris par la France.

SUR CE

71-Il appartient à la CFDT de rapporter la preuve du caractère illégal du plan de discontinuité constitutif d'une faute susceptible d'engager la responsabilité de Fret SNCF et d'ouvrir droit à réparation.

72-La CFDT soutient en substance que le plan de discontinuité a été décidé par Fret SNCF sans analyse sérieuse du risque qu'il fait peser sur le report modal inversé sur la route en contradiction avec la stratégie nationale sur le développement du fret ferroviaire et en violation des

obligations prescrites par les dispositions des articles L. 225-102-4, I, du code de commerce, 1833 du code civil et L. 2101-1 du code des transports.

Sur la violation des dispositions prévues par l'article 131 de la loi du 22 août 2021

73-L'article 131 de la loi du 22 août 2021 n° 2021-1104 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets énonce que « La France se fixe pour objectif de tendre vers le doublement de la part modale du fret ferroviaire et l'augmentation de moitié du trafic fluvial dans le transport intérieur de marchandises d'ici 2030, en mobilisant l'ensemble des acteurs publics et privés concernés».

74-Il s'agit d'un engagement de l'Etat dont la prétendue violation ne peut être reprochée à Fret SNCF qui est devenue une société commerciale dont les décisions sont prises en fonction de son intérêt social quand bien même ses décisions doivent prendre en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité et s'inscrire dans un objectif de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique selon les dispositions prévues par l'article 1833 du code civil et l'article L 2101-1 du code des transports indiqués ci-après.

Sur le non respect des dispositions des articles 1833 du code civil, L. 2101-1 du code des transports et L. 225-102-4, I, du code de commerce sur le devoir de vigilance

75-Selon l'article 1833 du code civil toute société doit avoir un objet licite et être constituée dans l'intérêt commun des associés. La société est gérée dans son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité.

76-L'article L. 2101-1 du code des transports énonce que « La société nationale à capitaux publics SNCF et ses filiales directes et indirectes constituent un groupe public unifié qui remplit des missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité et exerce des activités de logistique et de transport ferroviaire de marchandises, dans un objectif de développement durable, de lutte contre le réchauffement climatique, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale.»

77-La CFDT prétend que la décision de discontinuité est illicite aux motifs qu'elle n'a pas été précédée d'une analyse des risques dans le plan de vigilance ni d'une réflexion sérieuse sur les enjeux sociaux et environnementaux et qu'en privant Fret SNCF de ses activités rentables elle met directement en cause sa viabilité économique, en violation des obligations prescrites par les dispositions légales ci-dessus rappelées.

78-Toutefois pour les raisons exposées plus haut, le grief selon lequel la SNCF n'aurait pas mis à jour son plan de vigilance en conformité avec les dispositions de l'article L 225-102-4 du code de commerce pour tenir compte du risque de report modal inversé consécutif au projet n'est pas établi.

79-Par ailleurs, il ressort des pièces et notamment du dossier d'information et de consultation du CSE sur *le projet de transformation de fret SNCF dans le contexte de l'ouverture d'une procédure européenne*, que parmi les motivations du plan de discontinuité, en

s'appuyant sur la jurisprudence européenne figure le risque élevé d'une décision de la Commission d'enjoindre à Fret SNCF de rembourser le montant des aides reçues qui s'élève à plus de 5 milliards d'euros dont il n'est pas contesté, que cette décision aurait conduit à sa liquidation judiciaire avec des conséquences économiques, sociales et environnementales majeures, *Fret SNCF envisageant dans ce cas la rupture des contrats de travail de l'ensemble des salariés et le report modal inversé (entre 100 000 et 150 000 camions supplémentaires sur la route).*

80-La prise en compte des bénéfices environnementaux du fret ferroviaire figure expressément dans l'exposé de la nouvelle structuration de Fret SNCF et parmi *les points clés* du plan présenté le 28 juin 2023 qui fait état des mesures spécifiques au moyen desquelles, *Fret SNCF devra faciliter la reprise des flux par des entreprises ferroviaires tierces en vue d'éviter un report modal inversé.*

81-Il ne ressort pas du rapport parlementaire enregistré à la présidence de l'Assemblée Nationale le 13 décembre 2023 ni du rapport d'expertise du cabinet SECAFI qui formulent tous deux des recommandations sur les mesures d'accompagnement nécessaires en cas de poursuite du plan, la preuve que la décision de se séparer des flux dédiés et de constituer deux filiales qui reprennent l'activité des trains à moyens mutualisés et la maintenance du matériel roulant avec transfert des actifs correspondants mettent en péril la viabilité économique des futures entreprises.

82-Si comme le relève la CFDT, le rapporteur déclare en page 123 *« vu la situation financière déjà fragile de Fret SNCF, il ne faisait aucun doute que la nouvelle entreprise ne serait pas viable économiquement si elle n'en conservait que les activités déficitaires ou peu rentables »* celui-ci qui se dit choqué par le caractère déséquilibré des négociations, dénonce en réalité *la volonté délibérée de la Commission de priver Fret SNCF de ses activités rentables*, sans nier en conclusion que *la mise à exécution du remboursement des aides revenait à détruire l'ensemble du secteur et à provoquer un report massif du transport de marchandises vers la route.* (conclusions page 130)

83-Enfin la CFDT ne démontre pas non plus précisément à partir du rapport du cabinet SECAFI qu'elle invoque de manière générale, en quoi Fret SNCF n'aurait pas suffisamment pris en considération les enjeux sociaux et environnementaux consécutifs à sa transformation.

84-Ce rapport composé de trois volets, politique, économique et social, présente sur le plan politique la faiblesse de la part du fret ferroviaire en France en soulignant l'impératif climatique. Sur le plan économique, il s'interroge sur *« l'efficacité du modèle économique projeté »* relevant que *la sortie des 23 flux sans être pleinement profitables, contribuaient à couvrir les coûts fixes de l'entreprise et que leur sortie implique une transformation assez significative du modèle et une forte volonté de développement.*

85-Il conclut sur ce volet par des recommandations susceptibles d'asseoir la robustesse du fret ferroviaire en France et assurer sa pérennité sur le long terme préconisant notamment *de créer les conditions nécessaires à ce que les futures entreprises si elles ont vocation à se mettre en place, s'inscrivent dans la durée et contribuent activement au développement du fret ferroviaire, conformément à la stratégie bas carbone de l'Etat.*

86-Le troisième volet, sur les aspects sociaux, s'il relève un fort rejet de la situation et un sentiment d'injustice à l'égard de ceux qui ont contribué à préserver Fret SNCF ces dernières quinze années, mentionne une volonté forte d'accompagnement des salariés concluant par cinq recommandations *pour préserver leur santé et leur sécurité, garantir l'émergence d'un socle social en continuité avec l'existant* que l'absence de licenciement et l'accord signé avec les syndicats selon le communiqué syndical du 6 décembre 2024 confirment.

87-Il ne ressort de cette expertise établie pour que le CSE fournisse son avis sur le projet de transformation dont le tribunal n'a pas eu connaissance, aucun élément démontrant que la décision de restructurer Fret SNCF aî été prise sans que l'entreprise prenne sérieusement en considération l'impact de sa décision sur les enjeux sociaux et environnementaux.

88-La CFDT faute d'établir la preuve de ses allégations sera déboutée de sa demande.

Sur l'entrave au fonctionnement du CSE

89-La CFDT reproche à Fret SNCF à laquelle elle demande réparation, d'avoir en contravention avec les dispositions des articles L 2312-24 du code du travail, commis une entrave en empêchant d'assurer l'effectivité du droit des salariés de participer à la détermination de leurs conditions de travail via leurs représentants, en omettant dans les cadre des orientations stratégiques de donner aux organisations syndicales et au CSE une information portant sur le risque que soit ouverte une procédure par la Commission européenne sur la légalité des mesures de soutien de l'Etat susceptible de remettre en cause la pérennité de l'activité fret.

90-Elle expose au soutien de sa demande que la SNCF, suivie dans son comportement par Fret SNCF ont toujours volontairement dissimulé aux organisations sociales et aux représentants du personnel l'information selon laquelle il existait un doute sur la licéité des aides d'Etat depuis 2016 et la réalité de la menace, qui étaient des informations déterminantes au moment de la procédure de la filialisation de l'activité FRET en 2018.

91-Les défenderesses contestent la demande en faisant valoir que les avances de la SNCF à sa filiale et le sujet de leur remboursement ne constituent pas un «projet stratégique» devant faire l'objet d'une procédure d'information et de consultation du CSE, qu'en tout état de cause les risques afférents aux mesures de soutien de la SNCF que ce soient les prêts ou l'annulation de la dette lors de sa filialisation ont été abordés depuis 2018 comme en attestent le procès verbal du CSE du 20 février 2018, et ceux du 27 mars 2018 et 11 septembre 2019 de sorte que la CFDT en était bien informée.

SUR CE

92-Selon les articles L. 2312-8 et L. 2312-37 du code du travail, le comité social et économique est consulté sur les questions intéressant l'organisation, la gestion et la marche générale de l'entreprise, notamment sur la modification de son organisation économique ou juridique ou en cas de restructuration et compression des effectifs.

93-Aux termes de l'article L. 2312-24 du même code, le comité social et économique est consulté sur les orientations stratégiques de

l'entreprise, définies par l'organe chargé de l'administration ou de la surveillance de l'entreprise, et sur leurs conséquences sur l'activité, l'emploi, l'évolution des métiers et des compétences, l'organisation du travail, le recours à la sous-traitance, à l'intérim, à des contrats temporaires et à des stages. Cette consultation porte, en outre, sur la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, sur les orientations de la formation professionnelle et sur le plan de développement des compétences. Le comité émet un avis sur les orientations stratégiques de l'entreprise et peut proposer des orientations alternatives. Cet avis est transmis à l'organe chargé de l'administration ou de la surveillance de l'entreprise, qui formule une réponse argumentée. Le comité en reçoit communication et peut y répondre.

94-En l'espèce la demande de la CFDT, bien qu'elle mette en cause le comportement de la SNCF au moment de la réforme ferroviaire est seulement dirigée contre la société Fret SNCF.

95-Pour condamner Fret SNCF au paiement d'une certaine somme à titre de dommages et intérêts pour entrave, la CFDT soutient en substance que la SNCF lors de la filialisation de l'activité du Fret en 2018 puis Fret SNCF ont manqué à leur obligation de loyauté et de transparence dans la conduite de la consultation sur les orientations stratégiques les privant d'intervenir en amont sur le projet de restructuration arrêté par la suite par la société Fret SNCF.

96-Cependant la CFDT ne peut rechercher la responsabilité de Fret SNCF créée le 1^{er} janvier 2020 pour des faits prétendument fautifs commis par la SNCF qui se seraient déroulés antérieurement à la filialisation de cette activité.

97-La responsabilité de la société Fret SNCF ne peut être mise en cause que pour des manquements commis à l'occasion des consultations de son comité social économique au sujet desquelles la CFDT n'a produit aucune pièce, étant observé qu'il n'est pas établi que le CSE lui-même ait relevé une méconnaissance de ses attributions.

98-Il résulte ainsi de ce qui précède la demande de la CFDT sera rejetée.

Sur les dépens et les frais irrépétibles

99-La CFDT qui succombe principalement dans ses demandes gardera la charge des dépens.

100-L'équité commande de ne pas faire droit aux demandes formées sur le fondement l'article 700 du code de procédure civile.

PAR CES MOTIFS

Par jugement contradictoire et en premier ressort, statuant publiquement, par mise à disposition au greffe,

1- **Dit** recevables les demandes formées par la Fédération Transports et Environnement CFDT (FGTE CFDT) l'Union Fédérale Cheminots CFDT (UFCAC CFDT) ;

2- **Déboute** la Fédération Transports et Environnement CFDT (FGTE CFDT) l'Union Fédérale Cheminots CFDT (UFCAC CFDT) de toutes leurs demandes ;

3- **Condamne** la Fédération Transports et Environnement CFDT (FGTE CFDT) L'Union Fédérale Cheminots CFDT (UFCAC CFDT) aux dépens ;

4- **Dit** n'y a voir lieu au paiement d'une somme sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile.

Fait et jugé à Paris le 13 Février 2025

La Greffière
Alice LEFAUCONNIER

La Présidente
Laure ALDEBERT