

## DEVOIR DE VIGILANCE

86 Le risque de dévoiement  
du devoir de vigilance

Décision du tribunal judiciaire de Paris du 13 février 2025

**WILLIAM FEUGÈRE,***avocat associé,  
Feugère Moizan Avocats (Paris)***CÉCILE AMADO-FISCHGRUND,***counsel,  
Feugère Moizan Avocats (Paris)*

**T**he decision handed down on 13 February 2025 by the 34th Chamber of the Paris Court of First Instance is the second substantive decision to date on the duty of vigilance introduced by Act n° 2017-399 of 27 March 2017, following the La Poste ruling of 5 December 2023. It clarifies the conditions for implementing the law, with particularly interesting details on the scope of the law and the relationship between social interests and social and environmental issues, the latter not necessarily involving the responsibility of a commercial company.

TJ Paris, 34<sup>e</sup> ch., 13 févr. 2025, n° 24/11283

La décision rendue le 13 février 2025 par la 34<sup>e</sup> chambre du tribunal judiciaire de Paris constitue la deuxième décision au fond à ce jour relative au devoir de vigilance instauré par la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017, après l'arrêt La Poste du 5 décembre 2023 (*W. Feugère, C. Amado-Fischgrund et A. Rodriguez-Briceno (Feugère Moizan Avocats), Les contours du devoir de vigilance : état de la jurisprudence après la décision La Poste du 5 décembre 2023 : Journal du Management juridique*, n° 97, p. 88). Elle vient préciser les conditions de mise en œuvre de la loi, avec des précisions particulièrement intéressantes sur le périmètre de celle-ci, l'articulation entre intérêt social et enjeux sociaux et environnementaux, ces derniers n'impliquant pas nécessairement la responsabilité d'une société commerciale.

**Le contexte politique et syndical.** - L'activité de fret était confiée par la SNCF à une de ses branches, FRET SNCF. Entre 2007 et 2019 la SNCF a été contrainte de soutenir financièrement cette branche, soumise à des difficultés récurrentes. En 2020, FRET SNCF, jusqu'alors dépourvue de personnalité morale, a pris la forme de société par actions simplifiée. En janvier 2023, la Commission européenne a informé la France de sa décision d'ouvrir une procédure pour déterminer si les aides financières versées, s'élevant à plus de 5 milliards d'euros, étaient susceptibles de constituer des aides d'État illégales, dont le remboursement serait alors exigé.

En mai 2023, l'État propose une restructuration de l'activité de fret, appelée « *plan de discontinuité* », consistant à créer deux nouvelles filiales avec discontinuité d'activité entre celles-ci et FRET SNCF, et absence d'obligation de remboursement des aides passées.

FRET SNCF a alors ouvert une procédure de consultation du CSE sur ce projet de transformation. La CFDT, en désaccord, a soulevé que la réforme serait contraire aux intérêts des salariés et qu'elle présenterait des risques sociaux et environnementaux. Le syndicat a mis en demeure la SNCF de mettre à jour en conséquence son plan de vigilance, puis assigné le 20 février 2024 la SNCF et FRET SNCF devant le tribunal judiciaire de Bobigny. Par jugement du 20 juin 2024, le tribunal s'est déclaré incompétent et a renvoyé l'affaire devant le tribunal judiciaire de PARIS, auquel la loi n° 2021-1729 du 22 décembre 2021 avait donné compétence exclusive sur le devoir de vigilance.

## 1. Sur la demande de mise à jour du plan de vigilance

La CFDT soulève que le plan de discontinuité risque de provoquer un report modal vers la route, avec des conséquences sociales et environnementales lourdes.

Le tribunal a jugé que cette demande ne pouvait prospérer, étant formée « *de manière générale sur le risque écologique inhérent au transport routier de marchandises [...], sans identifier de manière précise*

et concrète les risques et les atteintes graves à prévenir [...] par rapport à la cartographie des risques du plan de vigilance SNCF ». On rejoint ici la décision du tribunal judiciaire de Paris en date du 5 décembre 2023 La Poste.

On peut s'interroger sur une telle exigence de précision, en termes de mécanique d'élaboration d'un plan de vigilance, notamment de la cartographie qui en est le socle. Il est délicat d'exiger d'emblée l'actualisation des actions d'atténuation des risques de report modal et des risques psycho-sociaux, alors que la mise à jour du plan de vigilance n'a pas eu lieu, puisque c'est précisément cette mise à jour qui permettra de les déceler après notamment analyse des processus révisés et entretiens avec les parties prenantes. Il aurait été plus pertinent pour les organisations syndicales de pointer, dans le dernier plan de vigilance, les éléments qui nécessitaient une mise à jour au regard du plan projeté.

Mais, en l'espèce, cette question méthodologique ne se pose pas : la SNCF et FRET SNCF se sont désengagées des activités concernées, c'est le principe même de la discontinuité. On revient ici au périmètre même d'application de la loi sur le devoir de vigilance : le plan doit porter sur les risques et atteintes « 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 ». Or précisément, les défenderesses n'ont plus aucun contrôle ni sur l'activité concernée, ni sur les sociétés qui l'exercent. L'obligation légale de vigilance ne s'applique donc plus sur ces activités.

## 2. Sur la demande en réparation pour illégalité du plan de vigilance

La CFDT soulève que la discontinuité est illicite et engagerait la responsabilité civile de FRET SNCF, selon une approche intégrée reposant sur plusieurs textes.

**Sur la violation des dispositions de l'article 131 de la loi du 22 août 2021.** - Le plan de discontinuité aurait en premier lieu, selon la CFDT, été décidé en contrariété avec les engagements souscrits par la France au regard de l'article 131 de la loi Climat du 22 août 2021.

Le tribunal répond que les engagements susvisés sont des engagements de l'État et non de FRET SNCF, qui ne saurait en être tenue responsable alors qu'elle doit veiller en premier lieu à son intérêt social.

**Sur les articles 1833 du Code civil et L. 2101-1 du Code des transports.** - La CFDT soulève par ailleurs que la discontinuité contreviendrait tant à l'article 1833 du Code civil qu'à l'article L. 2101-1 du Code des transports.

L'article 1833, alinéa 2, du Code civil dispose : « La société est gérée dans son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité » ; l'article L. 2101-1 du Code des transports précise quant à lui que la SNCF (et ses filiales) « 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 ».

La décision du 13 février 2025 va répondre par une forme de hiérarchie entre les deux éléments de l'article 1833, alinéa 2, à savoir l'intérêt social, d'une part, et la prise en considération d'enjeux sociaux et environnementaux, d'autre part. C'est l'intérêt social qui doit nécessairement primer, à tout le moins en l'espèce : le remboursement des 5 milliards d'euros d'aide aurait conduit à la liquidation judiciaire de la société. La prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux, aussi importants soient-ils, ne peut venir que dans un second temps, après avoir sécurisé la pérennité de l'entreprise.

En outre, la CFDT ne prouve pas que ces enjeux n'auraient pas été pris en compte. Cette absence de preuve est d'ailleurs relevée pour la plupart des demandes dans cette décision.

**Sur le délit d'entrave.** - Enfin la CFDT fonde sa demande de réparation à l'encontre de FRET SNCF sur le délit d'entrave, faute pour l'entreprise d'avoir fourni aux organisations syndicales et au CSE une information portant sur le risque que soit ouverte une procédure par la Commission, susceptible de remettre en cause la pérennité de l'activité. Le tribunal rejette la demande, l'action n'étant dirigée que contre FRET SNCF, alors que celle-ci n'avait pas la personnalité morale à l'époque des faits allégués.

**Un rappel des règles en matière de responsabilité civile.** - Enfin, le tribunal renvoie la CFDT aux règles élémentaires de la responsabilité civile, qui s'appliquent également en matière de compliance : il incombe à la partie demanderesse de démontrer un fait générateur, un dommage et un lien de causalité, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. Le juge exige une preuve précise et actuelle des atteintes graves, en lien direct avec les activités de la société. Le devoir de vigilance reste un outil de compliance, mais son invocation contentieuse suppose un dossier rigoureusement constitué.

**Conclusion.** - La loi sur le devoir de vigilance a prévu que les plans de vigilance soient élaborés avec les parties prenantes, ce qui inclut les représentants du personnel. C'est la reconnaissance de la valeur du dialogue social. Mais, en l'espèce, les arguments soulevés en demande n'évoquent que peu ou pas le contenu du plan de vigilance de la SNCF, à la différence de la décision La Poste.

Sauf à porter atteinte aux buts monumentaux de la loi du 27 mars 2017, le devoir de vigilance n'a pas vocation à être utilisé pour remettre en cause une décision de gestion préservant l'intérêt social ni pour fonder une contestation sociale sans preuve tangible.