



**TRIBUNAL DE PRUD'HOMMES
DE L'ADMINISTRATION CANTONALE**

Palais de justice de Montbenon
1014 Lausanne

DS09.012848

DÉCISION

rendue par le

TRIBUNAL

DE PRUD'HOMMES DE L'ADMINISTRATION

CANTONALE

le 31 mars 2014

dans la cause

██████████ / ETAT DE VAUD

Recours DECFO SYSREM

* * * * *

Audience : 18 novembre 2013

Présidente : Mme Christine Sattiva Spring, v.-p.

Assesseurs : Mme Gabrielle L'Eplattenier et M. Denis Sulliger

Greffière : Mme Sandy Gallay

Statuant au complet et à huis clos sur le recours interjeté par [REDACTED] (ci-après : le recourant) contre la décision rendue le 17 mars 2011 par la Commission de recours DECFO-SYSREM dans la cause divisant le recourant d'avec l'Etat de Vaud (ci-après : l'intimé), le Tribunal de prud'hommes de l'Administration cantonale retient ce qui suit :

EN FAIT :

1. Par décision du 17 mars 2011, notifiée aux parties le 16 août 2011, la Commission de recours DECFO-SYSREM (ci-après: la Commission) a rejeté le recours d'[REDACTED] dans la mesure où il était recevable (I) et rendu sa décision sans frais (II).

L'état de fait de cette décision est le suivant:

1. Monsieur [REDACTED] (...) travaille au [REDACTED] [REDACTED] ([REDACTED], ...) au sein du Département [REDACTED] [REDACTED], depuis le 1^{er} novembre 1995.

2. A teneur de l'ancien système de rémunération, il occupait la fonction d'« inspecteur A Auto », colloquée en classe 18-21, dont le salaire annuel maximum se situait à CHF 101'532.-.

3. Par avenant du 29 décembre 2008, [REDACTED] a été informé de sa nouvelle classification, soit qu'il exerce l'emploi-type d'« inspecteur technique des véhicules » et que son poste est colloqué dans la chaîne 121, niveau 8, dont le salaire annuel maximum s'élève à CHF 96'850.-.

A noter que le libellé de cet emploi-type a changé; il porte désormais le nom d'« expert technique des véhicules », tout en gardant exactement le même contenu dans la fiche emploi-type.

4. Par acte du 13 février 2009, [REDACTED], représenté par son conseil, Maître Eric Stauffacher, conteste la collocation de son poste dans l'emploi-type « inspecteur technique des véhicules » (actuellement expert technique des véhicules), chaîne 121, niveau 8. Il revendique l'emploi-type « expert de la circulation

chargé des examens de conduite et des contrôles de véhicules », selon le libellé des articles 65 ss de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière du 27 septembre 1976. [REDACTED] estime dès lors que son poste doit être colloqué au niveau 9 ou 10 de la chaîne 122.

5. *Dans ses déterminations du 16 novembre 2010, la Délégation du Conseil d'Etat aux ressources humaines (ci-après : DCERH) propose de rejeter le recours et maintient sa décision de colloquer le poste d'[REDACTED] au niveau 8 de la chaîne 121.*

6. *[REDACTED] a déposé des déterminations finales adressées le 24 janvier 2011 à la Commission de céans.*

Il maintient ses conclusions, en mentionnant que « l'affirmation de l'intimée selon laquelle le recourant serait principalement un inspecteur de conduite ne correspond pas à la réalité ». Il considère que la fonction d'expert n'a pas été suffisamment ni correctement analysée et indique qu'il ne souscrit pas à l'appréciation que l'intimée fait du poste d'expert de la circulation, au vu des responsabilités qui lui incombent en termes de sécurité publique et de la gestion des candidats recalés et de leur famille, toujours plus récalcitrants et agressifs.

En droit, la Commission a comparé de manière systématique les différences existant entre les emplois-types d'« inspecteur technique des véhicules » et d'« expert de la circulation » et a rejeté la conclusion du recourant à être colloqué selon ce deuxième emploi-type au motif qu'il effectuait, selon son cahier des charges en vigueur au moment de la bascule, 66% de contrôles de véhicules. Elle a, dans un second temps, expliqué la méthodologie GFO pour conclure que la chaîne 121 appliquée à [REDACTED], soit la branche « inspection et traitement » sous catégorie « traitement » n'était pas satisfaisante mais qu'elle ne pouvait pas colloquer ce dernier dans la chaîne 122 car il n'effectuait pas uniquement des expertises d'apprentis conducteurs. Cette autorité de première instance a enfin confirmé la collocation de ce dernier au niveau 8 de la chaîne 121.

A titre d'obiter dictum, la Commission a relevé qu'il lui paraissait indispensable de tenir compte des différentes activités effectivement exercées par le recourant. Il conviendrait ainsi, selon elle, de changer la grille des fonctions en y

ajoutant une chaîne entre les chaînes 121 et 122, ou en ajoutant un niveau à la chaîne 121. Cette autorité a également proposé d'établir deux contrats de travail en fonction des deux activités distinctes du recourant.

2. a) Par mémoire de recours immédiatement motivé du 16 septembre 2011, [REDACTED], par l'intermédiaire de son conseil Maître Eric Stauffacher a recouru contre la décision précitée en prenant les conclusions suivantes:

« I.- Le recours est admis.

PRINCIPALEMENT :

II.- *La dénomination de l'emploi-type d'[REDACTED] est : « Expert de la circulation chargé des examens de conduite et des contrôles de véhicule » selon le libellé de l'art. 65 OAC.*

III.- *[REDACTED] est colloqué en chaîne 122 de la grille des fonctions, classe salariale 10, subsidiairement 9.*

IV.- *[REDACTED] bénéficie des ajustements de salaire correspondants.*

SUBSIDIAIREMENT :

V.- *La décision rendue le 17 mars 2011 par la Commission de recours DECFO-SYSREM est annulée, la cause lui étant renvoyée pour nouvelle instruction et nouvelle décision dans le sens des considérants.*

b) Par courrier du 23 mars 2012, la Commission a confirmé les motifs de sa décision du 17 mars 2011.

c) Dans son mémoire de réponse du 16 avril 2012, la Délégation du Conseil d'Etat aux ressources humaines a conclu, pour le compte de l'intimé, au rejet du recours déposé par [REDACTED].

3. a) Par courrier du 16 janvier 2013, l'intimé a requis la suspension de la présente cause jusqu'à droit connu dans l'affaire [REDACTED] c/Etat de Vaud (DS09.010538) en raison des similitudes existant entre ces dossiers.

b) Le Tribunal a proposé aux parties, par courrier du 14 février 2013, de joindre la présente cause avec les dossiers [REDACTED] c/Etat de Vaud (DS09.008972) et [REDACTED] c/Etat de Vaud (DS09.008952).

L'intimé a déclaré, par courrier du 18 février 2013, ne pas s'opposer à cette jonction à la condition que ces causes soient suspendues jusqu'à droit connu dans la cause [REDACTED]. Par courrier 22 février 2013, le recourant a déclaré, par l'intermédiaire de son conseil, ne pas s'opposer à la jonction de la cause [REDACTED]. Il a également confirmé le 28 mars 2013, sous la plume de son conseil, ne pas s'opposer à la jonction de la cause [REDACTED].

c) L'intimé a, à nouveau, requis la suspension de la présente cause jusqu'à droit connu dans la cause [REDACTED] par courrier du 17 mai 2013.

d) Le Tribunal de céans a informé les parties par lettre du 23 mai 2013 de la jonction pour l'instruction de la présente cause à celle de [REDACTED].

4. Le Tribunal de céans a rendu son verdict dans la cause [REDACTED] c/Etat de Vaud (DS09.010538) le 14 juin 2013. Le recours de [REDACTED] a été rejeté et la décision de la Commission de recours du 17 mars 2011 confirmée. Ce jugement n'a pas fait l'objet d'un recours et est donc devenu définitif et exécutoire dès le 19 juillet 2013.

5. L'intimé a produit le 28 octobre 2013 un bordereau de pièces contenant notamment le témoignage de [REDACTED] intervenu dans la cause [REDACTED]. Ce témoignage avait en substance la teneur suivante :

[REDACTED], responsable de domaine au Service du personnel de l'Etat de Vaud (ci-après: SPEV), a dans un premier temps expliqué la méthodologie DECFO-SYSREM. Il a confirmé que la méthode a été appliquée à l'identique pour les métiers de l'expertise en véhicules et circulation. Ainsi, deux études ont été réalisées dans le cadre du GET 3 (groupe d'étude) puis un groupe de cohérence sur les métiers de l'inspection a été mené. Celui-ci a confirmé la grille des fonctions.

Selon ce témoin, les experts véhicules qui effectuent des expertises « standards », soit relatives aux véhicules légers et sans spécialisation sont colloqués au niveau 7. Les experts véhicules avec spécialisation donc ayant des contrôles plus spécifiques et plus complexes à effectuer sont classés au niveau 8, de même que les experts de la circulation et les personnes combinant ces deux fonctions. Si, dans un cahier des charges, des tâches d'expert de la circulation sont attendues, même à moins de 50%, le niveau 8 sera appliqué au collaborateur. Ce témoin a précisé que l'expert technique des véhicules fait référence à une tâche très protocolée et assistée par des machines. [REDACTED] a encore précisé que la collocation des experts de la circulation en chaîne 122 était une erreur car le niveau de formation requis par cette chaîne est de niveau ES.

La possibilité d'attribuer deux contrats de travail en fonction des deux emplois-types respectifs a été écartée car le [REDACTED] (ci-après: [REDACTED]) a besoin, selon les explications du témoin, d'avoir un pool d'experts de la circulation. Dès lors, la part affectée à cette fonction sur le cahier des charges varie et n'est jamais constante. Cette spécificité implique qu'un expert de véhicules colloqué au niveau 8 effectuant également des expertises de conduite de niveau 8 ne peut prétendre au titre du cumul à un niveau 9. Dans les deux cas, la fonction a été évaluée de niveau 8, ce qui implique qu'on ne peut pas les additionner. Pour les niveaux supérieurs, tel que le niveau 9, le niveau de formation requis, la prise de décisions ainsi que les conséquences de celles-ci sont plus considérables.

S'agissant plus particulièrement des fiches emploi-type, [REDACTED] a expliqué qu'elles étaient le résultat d'un travail réalisé avec les gens du métier qui avaient d'ailleurs eu la tâche de les rédiger sur le fond. Les fiches ont été systématiquement validées par le service de référence. Il s'agit d'une spécificité de l'Etat de Vaud qui souhaitait remettre en exergue les métiers disparus au fil des années dans l'ancien système. La fiche emploi permet ainsi de se situer d'un point de vue métier et pas uniquement sur l'axe d'une fonction qui n'a pas de libellé, qui est un numéro et qui renvoie à des modalités de rémunération. Ainsi, dès lors que les activités d'un cahier des charges correspondent pour plus de 50% à une fiche emploi-type, ce poste se verra attribuer ce libellé d'emploi.

A titre de comparaisons transversales, [REDACTED] a déclaré que les agents de détention qui doivent être au bénéfice d'un CFC et d'un brevet fédéral

sont colloqués au niveau 7. Au niveau 8, il y a les assistants sociaux et les infirmiers qui doivent disposer d'un bachelors. Enfin, la fonction de maître généraliste qui nécessite un bachelors et une formation complémentaire à la HEP est classée au niveau 9.

Ce témoin s'est également exprimé sur la fonction d'expert poids et mesures colloquée en chaîne 122 au niveau 9. Selon lui, les exigences et responsabilités attendues de ce type d'expert ont probablement été jugées plus grandes que celles requises pour les experts véhicules et de la circulation. Il a expliqué la différence de collocation entre les inspecteurs en denrées alimentaires (niveau 9) et les experts véhicules et de la circulation par l'impact des décisions prises, l'autonomie et la marge de manoeuvre, en précisant toutefois qu'il fallait le vérifier.

6. a) Lors de l'audience d'instruction du 18 novembre 2013, les témoins [REDACTED], [REDACTED] et [REDACTED] ont été entendus. Leurs propos sont repris, en substance ci-après:

aa) [REDACTED], chef du [REDACTED] depuis le 1^{er} juillet 2008, a expliqué que les exigences pour devenir expert du domaine technique étaient prévues dans l'OAC. La formation est coordonnée par l'ASA (Association des services des automobiles). Il faut, pour pouvoir se présenter au cours de base expert, un CFC dans le domaine de la mécanique ou mécatronique. Cette formation de base s'effectue en cours d'emploi et dure environ un semestre.

Le témoin a ensuite précisé qu'en 1998, l'ASA délivrait un diplôme mixte qui est aujourd'hui scindé en deux diplômes séparés (l'un pour l'expertise technique et l'autre pour les examens de conduite). Ce diplôme mixte était délivré à la suite de deux séries d'examens portant sur respectivement sur l'expertise technique et sur les examens de conduite.

S'agissant de la collocation des experts au sein du [REDACTED], [REDACTED] a tout d'abord expliqué qu'en 2008, les experts étaient engagés préalablement comme expert technique avant de pouvoir se diriger dans plusieurs filières, dont notamment celle des expertises de conduite. A l'heure actuelle toutefois, le [REDACTED] peut engager directement des experts de la circulation. Les experts

techniques sont colloqués dans la chaîne 121 qui comprend les niveaux 6 à 8. Actuellement, personne n'est colloqué au niveau 6 mais les experts nouvellement engagés sont colloqués au niveau 7A et mis au bénéfice d'un contrat de durée déterminée jusqu'au moment où ils ont réussi le cours de base de l'ASA. Dès qu'ils ont obtenu ce diplôme, ils sont promus au niveau 7 et mis au bénéfice d'un contrat de durée indéterminée. Les experts de la circulation sont colloqués, quant à eux, dans la chaîne 122 qui comprend les niveaux 8 à 10. Un expert nouvellement engagé uniquement pour les examens de conduite sera mis au bénéfice d'un contrat de durée déterminée et colloqué au niveau 8A jusqu'à l'obtention de son diplôme de base ASA en expertise de la circulation. Dès ce moment, il sera promu au niveau 8 et mis au bénéfice d'un contrat de durée indéterminée. Il restera au niveau 8 même après l'ajout de plusieurs modules de formations complémentaires. Seul le niveau 8 est utilisé au SAN pour les experts permanents.

Le témoin a encore précisé que les personnes colloquées au niveau 9 le sont dans la chaîne 124. Il s'agit d'experts ayant de la conduite directe de personnel. Selon lui, ces différents niveaux doivent être maintenus pour la cohérence de l'ensemble et pour permettre une progression au cours de la carrière.

A l'heure actuelle, le [REDACTED] engage, selon les explications fournies par ce témoin, des experts pour l'expertise technique, des experts pour les examens de conduite et des experts polyvalents comme les recourants. Il y a actuellement environ une dizaine d'experts techniques qui sont colloqués au niveau 7 de la chaîne 121. Il s'agit d'experts avec une à cinq années de pratique.

S'agissant encore de la proposition, émise par la Commission dans sa décision du 17 mars 2011, de mettre les experts polyvalents au bénéfice de deux contrats, [REDACTED] a expliqué que cela n'aurait pas changé l'enclassement de ces experts mais aurait compliqué le travail administratif. Les deux métiers, soit l'expertise technique et l'expertise de la circulation ont été évalués de même niveau, soit le 8. Tous les experts polyvalents sans conduite de personnel ont été colloqués au niveau 8 au moment de la bascule. Leurs chefs de groupe, soit leurs responsables directs sont colloqués au niveau 9. Ces chefs de groupe ne sont pas polyvalents car il s'agit de spécialistes dans leur domaine d'activité. Ils sont les référents métier par rapport à leur groupe d'experts. Les recourants peuvent, selon

ce témoin, devenir chefs de groupe mais ils doivent pour cela renoncer à une partie de leurs activités.

██████████ a enfin déclaré que les recourants sont des experts polyvalents en matière de contrôle des véhicules. Ils font également passer des examens de conduite. Le témoin ne sait toutefois pas s'ils disposent de tous les modules en expertise de la circulation. A l'époque de la bascule, les recourants effectuaient, selon le témoin, principalement des examens de conduite contrairement à ce qui était prévu dans leur cahier des charge ; ce qui est toujours le cas actuellement. De l'avis du témoin, la polyvalence est valorisante professionnellement.

ab) ██████████, expert chef de groupe des examens techniques au ██████, a indiqué être colloqué au niveau 9 de la chaîne 124 et avoir eu environ cinq à sept subordonnés sous ses ordres au moment de la bascule. A son avis, l'expertise technique est un domaine vaste et en constante évolution qui fait appel à des directives européennes. Il s'agit d'un domaine, selon lui, probablement plus compliqué que la circulation routière. Les décisions des experts techniques peuvent être lourdes de conséquences même s'ils ont la possibilité de faire appel à leur hiérarchie.

Le témoin a également confirmé que les recourants sont des experts polyvalents. Selon lui, depuis 2010, ██████████ fait surtout passer des examens de conduite. Le témoin a d'ailleurs indiqué ne plus s'occuper de l'évaluation du recourant puisqu'il passe moins de temps avec l'équipe technique qu'avec celle des examens de conduite. Avant 2010, ██████████ occupait environ 40% à 50% de son temps de travail aux examens de conduite. La situation de ██████████ est similaire, selon ce témoin, à celle de ██████████.

██████████ a ajouté qu'à son avis la polyvalence est utile dans la mesure où elle apporte un complément par rapport aux équipements des véhicules notamment. Cette polyvalence est un domaine particulier qui demande des hautes compétences tant en expertise technique qu'en expertise de la circulation. Il y a autant de formations continues dans chacun de ces deux domaines. Les recourants font ainsi, selon les explications fournies par ce témoin, également de la formation continue dans le domaine de l'expertise technique mais dans une proportion moindre

que celle relative aux examens de conduite en fonction de la répartition de leur temps de travail. Selon lui, les experts polyvalents restent à un niveau souvent plus basique en terme d'étendue de formation. Ce témoin a encore précisé que les recourants ont été engagés sans mention particulière s'agissant des véhicules à expertiser. Ils ont donc la formation de base pour tous les véhicules. Ultérieurement des modules ont été introduits avec comme conséquence que les experts qui font de la circulation routière n'expertisent plus tous les types de véhicules.

██████████ a encore indiqué qu'à l'heure actuelle au █████, il y a 8 experts polyvalents, 8 experts permanents chargés des examens de conduite et 54 experts techniques. Le témoin a enfin expliqué que la planification du temps de travail des experts est élaborée par un planificateur. En qualité de chef de groupe, le témoin a précisé être responsable de la bonne marche du service, de l'annonce des défauts, de la prise de décision notamment par rapport au client, entre autres tâches.

ac) ██████████, expert chef de groupe des examens de conduite au █████ depuis le 1^{er} août 2010, a confirmé avoir été un expert polyvalent, selon la formule proposée actuellement par l'ASA et être actuellement colloqué au niveau 9 de la chaîne 124. Il a indiqué avoir environ onze experts permanents et huit experts polyvalents sous ses ordres.

Le témoin a indiqué que le pourcentage de travail relatif aux examens de conduite a été en constante augmentation surtout à partir des années 2009-2010. Les experts polyvalents ont été engagés depuis lors à hauteur de 80% à 90% pour cette tâche. Il ne peut toutefois déterminer ce pourcentage avant 2010 car il n'était pas encore chef de groupe à ce moment-là.

S'agissant plus particulièrement du domaine de l'expertise de conduite, le témoin a précisé que les experts de conduite doivent avoir des compétences psychologiques et personnelles importantes vis-à-vis de la clientèle. Ils doivent garantir la sécurité des usagers de la route et en même temps évaluer le comportement et les compétences de l'apprenti conducteur. Ces experts doivent ainsi, de l'avis du témoin, pouvoir s'adapter rapidement et être résistants au stress. Ils doivent également avoir un certain courage en lien avec les réactions des examinés notamment au moment de la communication du résultat de l'expertise. La

décision d'admission ou non à la conduite est prise en s'appuyant sur une directive de l'ASA. Il est également nécessaire que ces experts suivent deux à trois cours de formation complémentaire par de l'ASA par année.

██████████ a encore précisé que les recourants ont actuellement la compétence pour les expertises de conduite sur tous les véhicules à l'exception des trolleybus et des cars. Le témoin a enfin précisé qu'à son avis les expertises techniques et les expertises de conduite font appel à des compétences totalement différentes mais qui s'équilibrent.

b) A l'issue de l'instruction, les causes du recourant et de celle de ██████████ ont été disjointes.

En plaidoirie, le défendeur a confirmé les conclusions prises à l'appui de son recours du 16 septembre 2011 tandis que l'intimé a conclu au rejet des conclusions précitées.

7. L'instruction effectuée par le Tribunal de céans permet de compléter l'état de fait de la décision entreprise de la façon suivante :

Le recourant a suivi le cours de formation de base comme inspecteur spécialisé pour le contrôle technique des véhicules de toutes catégories et le cours de base comme inspecteur spécialisé pour l'examen des candidats conducteurs de véhicules de toutes catégories du 17 septembre 1976 au 17 janvier 1997. Il a passé avec succès les examens relatifs à l'expertise technique le 27 février 1997 et ceux relatifs aux examens de conduite le 24 avril 1998. Le recourant s'est ainsi vu délivrer par l'ASA le diplôme de formation de base d'inspecteur chargé des examens de conduite et des contrôles techniques des véhicules le 24 avril 1998.

Afin de justifier et de démontrer la répartition de son temps de travail entre l'expertise technique et les examens de conduite, le recourant a produit, à l'appui de son recours devant la Commission, des graphiques représentant l'attribution de ses tâches pour les années 2007 à 2010. Ces documents ont été établis par le planificateur du ██████████. Celui concernant l'année 2008 a la teneur suivante :

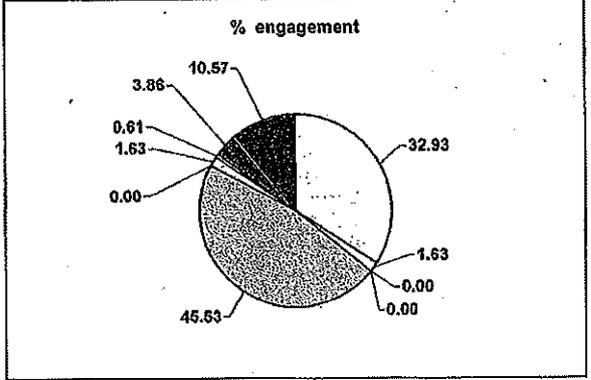
Attributions des tâches 2008

Inspecteur : [REDACTED]

User [REDACTED]

	LE1	LE2	LE3	LE4	CM1	CM2	CM3	CM4	LO1	LO2	LO3	LO4	AG	TM	TMS	TL	EX	CN	EC1	EC2	EC3	EC4	EA/EM	TH	EN	TS	FO	AF	AE	AI	SM	RE	Abs	VA	MA			
Janv	4.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	19.0		
Fév.	2.0	0.0	7.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0	0.0	4.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	21.0			
Mars	3.0	0.0	4.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0	0.0	4.0	0.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	18.0		
Avril	2.0	0.0	6.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	0.0	5.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	2.0	22.0	
Mai	2.5	0.0	1.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.0	0.0	18.0
Juin	1.0	0.0	6.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	3.0	0.0	4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0	4.0	21.0
Juile	0.0	0.0	7.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0	0.0	23.0	
Août	1.0	0.0	2.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0	0.0	2.0	0.0	4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.5	5.0	0.0	20.0	
Sept	2.0	0.0	5.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.0	0.0	3.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	21.0
Oct.	3.0	0.0	6.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	6.0	0.0	3.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	23.0		
Nov.	2.5	0.0	6.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	4.0	0.0	6.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.5	1.0	20.0	
Déc.	2.0	0.0	8.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	7.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	18.0	
Total	25.0	0.0	56.0	0.0	4.0	0.0	4.0	0.0	0.0	0.0	4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	31.0	0.0	55.0	0.0	28.0	0.0	0.0	4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	1.5	28.0	8.0	248		

	Jours	%
1. Contrôle technique LE	81.0	32.93 %
Contrôle technique CM	8.0	3.25 %
2. Contrôle Technique LO	4.0	1.63 %
3. Itinérants AG + TM	0.0	0.00 %
4. Navigation CN et EN	0.0	0.00 %
5. Examen de conduite EC + EA/EM	112.0	45.53 %
7. Formation AF et FO	4.0	1.63 %
8. [REDACTED]	1.5	0.61 %
9. [REDACTED]	9.5	3.86 %
10. Vacances	28.0	10.57 %
Jours ouvrables	248.0	100.00 %
		100.00 %



Soit un rapport de 56,2 % conducteur et 43,2 % techniques

EN DROIT:

I. a) Selon l'article 6 du Décret du 25 novembre 2008 relatif à la nouvelle classification des fonctions et à la nouvelle politique salariale de l'Etat de Vaud (ci-après: le Décret ; RSV 172.320), le collaborateur dont la fonction n'a pas fait l'objet d'une transition directe peut déposer un recours auprès de la Commission.

Aux termes de l'article 7 du Décret, les décisions de la Commission peuvent faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal de céans dans les trente jours suivant la notification de la décision attaquée. La législation sur la procédure administrative est applicable pour le surplus. Le Décret renvoie ainsi implicitement aux articles 73 et suivants de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (ci-après : LPA-VD ; RSV 173.36), dont il sera fait application ci-

dessous en complément aux règles générales de procédure administrative vaudoise (art. 23 ss LPA-VD).

b) En l'espèce, la décision attaquée est une décision finale rendue par la Commission dans un cas de transition indirecte. Le recourant a pris part à la procédure devant l'autorité de première instance et est atteint par la décision attaquée. Il dispose également d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Ces points ne sont d'ailleurs pas contestés par les parties. Le recours en réforme et le recours en nullité sont ainsi ouverts (art. 90 LPA-VD). Interjeté en temps utile (art. 77 LPA-VD) par une partie qui y a intérêt (art. 75 LPA-VD), le recours motivé, en nullité et en réforme, dont les conclusions ne sont pas nouvelles, est recevable en la forme (art. 79 LPA-VD).

II. a) Le recourant soutient, en premier lieu, que la Commission a mal apprécié les faits pertinents puisque son cahier des charges ne reflète pas les activités effectivement réalisées.

b) Aux termes de l'article 3 alinéa premier lettre b et c de l'Arrêté relatif à la mise en œuvre de la nouvelle politique salariale de l'Etat de Vaud du 28 novembre 2008 (ci-après : ANPS ; RSV 172.320.1), le cahier des charges produit par l'autorité d'engagement permet de déterminer le niveau à l'intérieur de la chaîne dans les cas de transition semi-directe ou indirecte. Le Tribunal de céans est toutefois d'avis qu'il est nécessaire de s'assurer que les activités effectivement exercées par le recourant au moment de dite bascule correspondent à son cahier des charges et ainsi de garantir une collocation cohérente de sa fonction.

c) Il ressort de l'instruction établie par le Tribunal de céans et notamment des témoignages de MM. ██████████, ██████████ et ██████████ ██████████ que le recourant est un expert polyvalent effectuant tant des expertises techniques de véhicules que des examens de conduite. Cette spécificité se retrouve dans son cahier des charges valable au moment de la bascule, soit celui du mois de juillet 2005. Toutefois, les pourcentages affectés aux différentes tâches y figurant ne semblent pas correspondre aux activités effectivement exercées par le recourant au moment de la bascule. Il ressort, en effet, du tableau récapitulatif la répartition des tâches du recourant pour l'année 2008, établi par le planificateur, que le recourant a travaillé durant 112 jours sur les 246 jours ouvrables (soit 45,5% de son temps de

travail) aux examens de conduite contre 93 jours aux contrôles des véhicules (soit 37,8% de son temps de travail). Ces proportions ont été corroborées tant par le témoin [REDACTED] que par le chef de service du [REDACTED], M. [REDACTED]. [REDACTED] fait état d'une répartition à hauteur de 40% à 50% du temps de travail du recourant en faveur des examens de conduite. Il ressort d'ailleurs également de ce témoignage que les experts polyvalents ont été et sont encore actuellement principalement affectés aux examens de conduite. Enfin, le Tribunal de céans tient à relever qu'un projet de cahier des charges, soumis au recourant en juillet 2009, soit juste après la bascule, faisait état d'une répartition à hauteur de 55% du temps de travail en faveur des examens de conduite contre 40% en faveur des expertises techniques. L'instruction n'a pas permis de relever que les activités du recourant ont changé après la bascule, de sorte qu'il s'agit d'un indice supplémentaire permettant de conclure que le recourant effectuait principalement des examens de conduite au moment de la bascule et que son autorité d'engagement a voulu rectifier son cahier des charges en conséquence.

A la lumière de ce qui précède, l'emploi-type du recourant doit être modifié afin de correspondre aux activités effectivement exercées. Le recourant doit, en conséquence, être colloqué dans la fonction d' « expert de la circulation » avec effet rétroactif au 1^{er} décembre 2008 et ainsi être colloqué dans la chaîne 122. Pour le surplus, la conclusion du recourant visant à lui faire obtenir l'emploi-type d'« expert de la circulation chargé des examens de conduite et des contrôles de véhicule » sera rejetée au motif que ce libellé de fonction n'a pas été prévu par l'intimé et que le Tribunal de céans ne dispose pas de la compétence de le faire au vu de la grande marge de manœuvre dont jouit l'intimé en matière de rémunération et de définition des fonctions.

III. a) Le recourant conclut dans un second temps à une collocation au niveau 10 subsidiairement 9.

L'intimé a exposé, quant à lui, que la collocation du recourant au niveau 8 était conforme à la méthodologie DECFO-SYSREM et partant adéquate.

b) A teneur de l'article 23 let. a LPers-VD, les collaborateurs ont droit à une rémunération sous la forme d'un salaire correspondant à la fonction qu'ils occupent en proportion de leur taux d'activité. Le Conseil d'Etat définit les fonctions

et les évalue (art. 24 al. 3 LPers-VD). De plus, selon la jurisprudence, les autorités cantonales disposent d'une manière générale d'un large pouvoir d'appréciation en ce qui concerne les questions d'organisation et de rémunération (ATF 125 I 71 consid. 2b, JdT 2002 I 278; ATF 123 I 1, JdT 1999 I 547; ATF 121 I 49, JdT 1997 I 711, ATF 121 I 102 consid. 4a).

c) En l'espèce, il ressort tant des motifs de la décision de la Commission de recours du 17 mars 2011 que du témoignage de [REDACTED] que les fonctions d'expert technique des véhicules et d'expert de la circulation ont toutes deux été évaluées de niveau 8 et qu'il n'est pas possible de les additionner afin d'obtenir un niveau 9.

De façon plus générale, on peine à voir quelles compétences personnelles du recourant imposeraient sa collocation dans le niveau 9. Il n'apparaît pas qu'il dispose d'une indépendance moyenne dans son organisation puisqu'il est affecté aux différents types d'expertise par un planificateur. Il ne peut ainsi pas choisir le type d'expertise qu'il va effectuer. De même, il ne peut non plus pas choisir et fixer les horaires de passage des examens de conduite ou d'expertise de véhicule des clients du [REDACTED] ni donc organiser personnellement son emploi du temps.

S'agissant des compétences sociales, le Tribunal de céans relève que les activités déployées par le recourant peuvent s'inscrire dans un petit groupe ayant des intérêts et/ou objectifs divergents et, dès lors, paraître de niveau 9. En effet, comme le témoin [REDACTED] l'a précisé, l'expert peut faire face à des situations délicates notamment quand il doit annoncer par exemple un échec à un examen de conduite. Les compétences sociales requises pour son poste seraient en conséquence de niveau 9. Toutefois, le Tribunal de céans tient à rappeler qu'il ne suffit pas qu'un seul critère soit rempli pour conclure à une collocation dans ce niveau, soit en l'occurrence le 9.

Enfin, le principal point de différenciation entre les niveaux 8 et 9 de la chaîne 122 réside dans la conduite de collaborateurs. Celle-ci est présente au niveau 9 au contraire du niveau 8. Au sein du [REDACTED], les experts colloqués au niveau 9 sont chefs de groupe. Ils sont toutefois colloqués dans la chaîne 124 qui correspond mieux aux exigences de leur fonction. Le recourant ne prétend pas avoir de la

conduite de personnel, de sorte qu'il ne peut être colloqué au niveau 9 de la chaîne 122.

En définitive, un nouvel examen des tâches du recourant ne permet pas de le rattacher au niveau 9 de la chaîne 122, de sorte qu'il convient de maintenir sa collocation en tant qu'« expert de la circulation » au niveau 8 de la chaîne précitée.

IV. a) Le recourant soutient enfin que la décision rendue par la Commission viole le principe de l'égalité de traitement. A l'appui de ce grief, il expose qu'il a notamment le même niveau de formation que la fonction d'expert en poids et mesures, colloquée en chaîne 122 au niveau 9 et que cette dernière ne suppose pas non plus de conduite de personnel.

b) Selon la jurisprudence, une décision viole le principe de l'égalité consacré à l'article 8 alinéa premier Cst. (RS 101) lorsqu'elle établit des distinctions juridiques qui ne se justifient par aucun motif raisonnable au regard de la situation de fait à réglementer ou qu'elle omet de faire des distinctions qui s'imposent au vu des circonstances, c'est-à-dire lorsque ce qui est semblable n'est pas traité de manière identique et ce qui est dissemblable ne l'est pas de manière différente. Il faut que le traitement différent ou semblable injustifié se rapporte à une situation de fait importante (ATF 134 I 23 consid. 9.1). Une norme réglementaire viole l'article 8 alinéa premier Cst. lorsqu'elle n'est pas fondée sur des motifs sérieux et objectifs, qu'elle est dépourvue de sens et d'utilité ou qu'elle opère des distinctions juridiques que ne justifient pas les faits à réglementer. Dans l'examen auquel il procède à cette occasion, le juge ne doit toutefois pas substituer sa propre appréciation à celle de l'autorité dont émane la réglementation en cause. Il doit au contraire se borner à vérifier si la disposition litigieuse est propre à réaliser objectivement le but visé par la loi, sans se soucier, en particulier, de savoir si elle constitue le moyen le mieux approprié pour atteindre ce but (ATF 128 V 217 consid. 2).

Dans la fonction publique, le principe de l'égalité de traitement exige en principe qu'à travail égal, un même salaire soit versé. Une différence de rémunération peut toutefois être justifiée notamment par l'âge, l'ancienneté, les charges de famille, le degré de qualification, les risques, le genre et la durée de formation, l'horaire de travail, le domaine d'activité, cela sans violer le droit constitutionnel. Le principe de l'égalité de traitement est violé lorsque dans un

rapport de service public, un travail identique n'est pas rémunéré de la même manière.

La question de savoir si des activités différentes doivent être considérées comme identiques dépend d'appréciations pouvant s'avérer différentes. Dans les limites de l'interdiction de l'arbitraire, et du principe de l'égalité de traitement, les autorités sont habilitées à choisir, parmi le grand nombre de critères concevables, ceux qui doivent être considérés comme déterminants pour la rémunération des fonctionnaires (ATF 123 I 1, consid. 6c, JdT 1999 I 547). Le Tribunal fédéral admet notamment que le principe selon lequel une rémunération égale doit être réservée à un travail égal ne peut être battu en brèche que pour des motifs objectifs. Toutefois, en matière d'égalité de traitement des fonctionnaires, le Tribunal fédéral fait preuve d'une certaine retenue (ATF 129 I 161 consid. 3.2) et admet qu'un système de rémunération présente nécessairement un certain schématisme (ATF 121 I 102 consid. 4).

c) En l'espèce, selon le cahier des charges d'un expert des poids et mesures produit par l'intimé le 22 février 2011, sa mission principale est de faire appliquer la loi fédérale sur la métrologie dans le canton de Vaud en effectuant les contrôles prévus dans l'arrondissement qui lui est confié. De plus, ce dernier dispose de la faculté de facturer des émoluments pour environ 150'000.- par an, prérogative dont ne dispose pas le recourant à la lecture de son cahier des charges.

Au niveau de la formation requise, les experts du [REDACTED] doivent disposer d'un CFC de mécanicien ou électricien ou autre titre jugé équivalent ou d'une maîtrise fédérale et d'une formation complémentaire de l'Association des services des automobiles (ci-après: ASA) tandis que les experts en poids et mesures doivent être titulaire d'un CFC et du diplôme d'expert fédéral des poids et mesures. Pour se faire, ces derniers doivent disposer de connaissances de base en allemand et en anglais, exigences non requises ou de manière extrêmement limitée pour les experts techniques des véhicules et les experts de la circulation du [REDACTED]

S'agissant plus particulièrement des tâches principales dévolues à ces deux fonctions, le 20% du temps d'activité de l'expert en poids et mesures est notamment dédié à l'établissement de rapports, à la dénonciation des manquements et des malversations, à l'établissement des certificats de conformité auprès des

entreprises privées, à l'établissement de factures et au contrôle des paiements. Les éléments précités ne figurent pas dans le cahier des charges du recourant.

Les experts techniques des véhicules et les experts de la circulation colloqués au niveau 8 sont encadrés par un expert chef de groupe colloqué en chaîne 124 au niveau 9 qui lui-même est encadré par un expert principal colloqué en chaîne 125 au niveau 10. Les experts en poids et mesures sont directement supervisés par le chef du bureau cantonal des poids et mesures.

Au vu des éléments qui précèdent, il apparaît que l'expert en poids et mesures se rend auprès des établissements disposant notamment d'instruments qu'il doit contrôler et se trouve de ce fait dans une position quasiment identique, en termes d'exposition, aux experts de la circulation du [REDACTED]. Il sied toutefois de rappeler à ce propos qu'une similitude sur un seul des critères ne permet pas à elle seule de déduire que les fonctions ont des exigences identiques et que partant elles doivent être colloquées de la même manière. La marge de manœuvre et la liberté d'action des experts en poids et mesures sont plus larges que celles des experts du SAN eu égard au fait que les premiers effectuent des contrôles sur tout un arrondissement et ainsi organisent librement leur temps de travail. Ainsi, ces deux fonctions étant différentes, la première étant plus exigeante que la seconde, c'est à bon droit que l'intimé les a traitées de manière différenciée. Le grief du recourant doit en conséquence être écarté.

V. a) Il sied enfin d'examiner le respect du principe de l'interdiction de l'arbitraire.

b) Selon la jurisprudence, l'arbitraire, prohibé par l'article 9 Cst., ne résulte pas du seul fait qu'une autre solution pourrait entrer en considération ou même qu'elle serait préférable; le Tribunal n'annulera la décision attaquée que lorsque celle-ci est manifestement insoutenable, qu'elle se trouve en contradiction claire avec la situation de fait, qu'elle viole gravement une norme ou un principe juridique indiscuté, ou encore lorsqu'elle heurte de manière choquante le sentiment de la justice et de l'équité; pour qu'une décision soit annulée pour cause d'arbitraire, il ne suffit pas que la motivation formulée soit insoutenable, il faut encore que la décision apparaisse arbitraire dans son résultat (ATF 127 I 54 consid. 2b, 60 consid. 5a p. 70; ATF 126 I 168 consid. 3a; ATF 125 I 166 consid. 2a). Par ailleurs, on

rappellera que les autorités cantonales disposent d'un large pouvoir d'appréciation en ce qui concerne les questions de rémunération (ATF 123 I 1, JdT 1999 I 547; ATF 121 I 49, JdT 1997 I 711, ATF 121 I 102 c. 4a précités).

c) Le système de rémunération de l'Etat de Vaud a été construit en effectuant des comparaisons entre les fonctions. C'est ainsi que les experts techniques des véhicules, les experts de la circulation et les personnes exerçant alternativement ces deux fonctions ont été colloqués au niveau de fonction 8 des chaînes 121 et 122 tandis que leur supérieur hiérarchique direct est colloqué au niveau 9 de la chaîne 124. Au regard des fonctions qui les entourent, le fait de savoir que les experts polyvalents tel le recourant ont été colloqués au niveau 8 ne heurte pas de manière choquante le sentiment de la justice et de l'équité. La décision de colloquer le recourant en classe 8 n'est ainsi certainement pas insoutenable, dans le cadre de la grande marge d'appréciation dont jouit l'intimé en matière de rémunération des fonctions. Le Tribunal de céans ne saurait en conséquence retenir un tel grief.

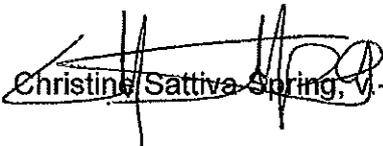
VI. A la lumière de ce qui précède, le recours doit être admis s'agissant de l'emploi-type qui doit être attribué au recourant ainsi que de sa collocation dans la chaîne 122. Son recours est rejeté pour le surplus.

Les frais de seconde instance sont arrêtés à 500 fr. et mis par moitié à la charge du recourant et par moitié à la charge de l'intimé (art. 47 al. 2, 49 al. 1 LPA-VD, art. 4 al. 3 du tarif des frais judiciaires en matière de droit administratif et public du 11 décembre 2007; RSV 173.36.5.1). Les dépens sont compensés.

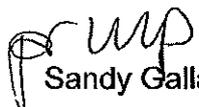
**Par ces motifs,
le Tribunal de prud'hommes de l'Administration cantonale
prononce :**

- I. Le recours est partiellement admis ;
- II. Le recourant [REDACTED] est colloqué dans l'emploi-type d'« expert de la circulation », chaîne 122, au niveau 8, à compter du 1^{er} décembre 2008 ;
- III. La décision du 17 mars 2011 de la Commission de recours DECFO-SYSREM est confirmée pour le surplus ;
- IV. Les frais de deuxième instance, par 500 fr. (cinq cents francs), sont mis par 250.- (deux cent cinquante francs) à la charge du recourant [REDACTED] et par 250.- (deux cent cinquante francs) à la charge de l'intimé Etat de Vaud.
- V. Les dépens sont compensés.

La présidente:


Christine Sattiva-Spring, V.-p.

La greffière:


Sandy Gallay

Du 31 mars 2014

La décision rendue ce jour est notifiée au recourant, par l'intermédiaire de son conseil, ainsi qu'à l'intimé, par l'intermédiaire de son représentant.

Un appel au sens des art. 308 ss CPC peut être formé dans un délai de **trente jours** dès la notification de la présente décision en déposant au greffe du Tribunal cantonal un mémoire écrit et motivé. La décision objet de l'appel doit être jointe.

La greffière:


Sandy Gallay