



COMITÉ SOCIAL ET
ECONOMIQUE
CSE RÉSEAU
ZONE DE PRODUCTION
NORD-EST –
NORMANDIE

Procès-verbal n°11

Réunion plénière du 18 avril 2019

La Direction était représentée par M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE), Mme Marion CURET, Mme Agnès RAULT et M. Olivier MARTY.

Intervenants : Mme Marjorie BLANCHART, Monsieur Vincent GAY.

Représentants titulaires du Personnel du Collège Exécution :

M.	JUDENNE	Renaud	CGT	INE	Présent
Mme	MAHIEU	Shirley	CGT	EIC HDF	Absente
M.	VUILLAUME	Nicolas	CGT	ILOG Lorraine	Présent
M.	BONNESOEUR	Christophe	CGT	IP Champagne Ardenne	Présent
M.	REYMANN	Didier	CGT	IP Rhéna	Présent
M.	TRUFFIN	Anthony	CGT	IP NPDC	Absent
M.	ROBERT	Aurélien	CGT	IP Lorraine	Présent
M.	LECLERC	Édouard	CGT	IP Normandie	Présent
M.	FATOME	Jean-Christophe	CGT	IP NPDC	Absent
M.	LLOPIS	Arnaud	CGT	EIC LORCA	Absent
Mme	KAMMERER	Sylvie	UNSA-Ferroviaire	EIC ALSACE	Présente
M.	PINOT	Vincent	SUD-Rail	EIC HDF	Absent
Mme	SCHUEUR	Stéphanie	SUD-Rail	EIC HDF	Présente
M.	BRASSART	Nicolas	SUD-Rail	ILOG NPDC	Absent
Mme	LANTZ	Caroline	CFDT	IP Rhéna	Présente

Représentants titulaires du Personnel du Collège Maîtrise :

M.	ACHOUB	Christophe	CGT	IP Lorraine	Présent
Mme	GUILHERME	Isabelle	CGT	ILOG NPDC	Présente
M.	NEAU	Sébastien	CGT	EIC LORCA	Présent
M.	MUTEL	Jean-Marie	CGT	IP Normandie	Absent
M.	DE CLERCQ	Jean-Claude	CGT	IP Champagne Ardenne	Présent
M.	CHERIFI	Mickael	CGT	IP Normandie	Présent
M.	LEROY	Adrien	UNSA-Ferroviaire	EIC HDF	Présent
Mme	MELONI	Delizia	UNSA-Ferroviaire	EIC HDF	Présente
M.	NOEL	Maurice	UNSA-Ferroviaire	IP Rhéna	Présent
M.	BERTRAND	Pierre	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Absent
M.	DURIEZ	Éric	SUD-Rail	INE	Absent
Mme	MORVAN	Céline	SUD-Rail	EIC HDF	Présente
M.	SEGATTO	Manuel	SUD-Rail	EIC HDF	Présent
M.	STIEGLER	Emmanuel	CFDT	EIC ALSACE	Présent

Représentants titulaires du Personnel du Collège Cadre :

M.	GUELUY	Pascal	CGT	IP NPDC	Présent
Mme	DEMARES	Sophie	UNSA-Ferroviaire	IP Normandie	Présente
M.	SCHMITT	Pascal	UNSA-Ferroviaire	EIC LORCA	Présent
M.	RAWOLLE	Régis	UNSA-Ferroviaire	ILOG Lorraine	Présent
M.	THEVENARD BERGER	Benoit	UNSA-Ferroviaire	IP lorraine	Présent
M.	DAIME	Laurent	UNSA-Ferroviaire	Dir. ZP NEN	Absent

Représentants suppléants du Personnel du Collège Exécution :

Mme	DEQUEANT	Faustine	CGT	EIC NMD	Non convoquée
M.	WAVELET	Sylvain	CGT	IP NPDC	Présent
M.	DOUCET	Denis	CGT	ILOG Lorraine	Non convoqué
M.	FLAUW	Ulrich	CGT	INE	Présent
M.	LOISEL	Anthony	CGT	IP Rhéna	Non convoqué
M.	PIERRE	Steve	CGT	IEE	Non convoqué
M.	MERLIN	Vincent	CGT	IP NPDC	Non convoqué
M.	CERVELLIN	Gilles	CGT	ILOG Lorraine	Non convoqué
M.	NOYELLE	Jean-Philippe	CGT	EIC HDF	Non convoqué
M.	HUVE	Julien	CGT	IP Normandie	Non convoqué
Mme	HERRMANN	Valérie	UNSA-Ferroviaire	IP Rhéna	Non convoquée

M.	BAETENS	Ludovic	SUD-Rail	ILOG National	Présent
Mme	COEPLET	Amélie	SUD-Rail	EIC LORCA	Non convoquée
M.	RUBY	Alan	SUD-Rail	IP Normandie	Présent
M.	CANTREL	Guillaume	CFDT	EIC ALSACE	Non convoqué

Représentants suppléants du Personnel du Collège Maîtrise :

Mme	PENAROYAS	Fanny	CGT	ILOG Lorraine	Non convoquée
M.	SIMON	Arnaud	CGT	IP Rhéna	Non convoqué
M.	DI CARLO	Antoine	CGT	EIC LORCA	Présent
M.	LANSIAUX	Laurent	CGT	ILOG NPDC	Présent
M.	REPILLET	Thierry	CGT	ILOG National	Présent
M.	MARSEILLE	Frédéric	CGT	IEE	Non convoqué
Mme	LE CESNE	Claire	UNSA-Ferroviaire	ILOG National	Non convoquée
M.	COLLOTTE	Sébastien	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Présent
M.	HALAS	Gaël	UNSA-Ferroviaire	EIC NMD	Non convoqué
M.	MARQUISE	Philippe	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Présent
M.	DERRIEN	Marc	SUD-Rail	EIC NMD	Présent
Mme.	WALTHERT	Emmanuelle	SUD-Rail	EIC HDF	Non convoquée
M.	DINE	Dominique	SUD-Rail	EIC LORCA	Non convoqué
Mme	L'HOMEL	Vanessa	CFDT	EIC LORCA	Non convoquée

Représentants suppléants du Personnel du Collège Cadre :

M.	DEGAND	Jérôme	CGT	ILOG National	Non convoqué
M.	CAILLE	Sébastien	UNSA-Ferroviaire	IP NPDC	Non convoqué
Mme	HENER	Evelyne	UNSA-Ferroviaire	IP Rhéna	Non convoquée
M.	TREDEZ	Christophe	UNSA-Ferroviaire	ILOG NPDC	Non convoqué
M.	STRICHER	Pascal	UNSA-Ferroviaire	IP Rhéna	Non convoqué
M.	NOWICKI	Pierre	UNSA-Ferroviaire	EIC LORCA	Non convoqué

Représentants syndicaux :

M.	SENS	Dominique	CGT	IP NPDC
M.	LECOINTRE	Vincent	SUD-Rail	
M.	OZENNE	Pascal	CFDT	EIC ALSACE

Réunion plénière ordinaire du 18 avril 2019
--

1. DECLARATION CGT _____	5
2. DECLARATION UNSA-FERROVIAIRE _____	9
3. DECLARATION SUD-RAIL _____	11
4. DECLARATION CFDT _____	12
A – APPROBATION DES PV DES CSE DU 29 JANVIER 2019, 12 MARS 2019, 20 MARS 2019 (2) ET 21 MARS 2019 _____	34
B – CONSULTATION DU CSE _____	35
C – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE _____	35
C1 – DESIGNATION DE L'EXPERT-COMPTABLE DU CSE _____	35
C2 – DESIGNATION DU CABINET D'EXPERTISE DU CSE _____	38
D – INFORMATIONS À L'INITIATIVE DU SERVICE _____	39
D1 – LES EVENEMENTS DE SECURITE REMARQUABLES DE MARS 2019 _____	39
1. DECLARATION CGT _____	39
E – SUJETS A L'INITIATIVE DU SERVICE PORTANT SUR LES ATTRIBUTIONS DU COMITE EN MATIERE DE SANTE, SECURITE ET CONDITIONS DE TRAVAIL45 _____	
E1 – AVIS SUR LA DESIGNATION DU SALARIE COMPETENT DU SIEGE DE LA DZP _____	46
1. DECLARATION CGT _____	46
E2 – SYNTHESE DES MESURES PRISES SUITE AUX ACCIDENTS DU TRAVAIL DU PREMIER TRIMESTRE 2019 _____	51
1. DECLARATION CFDT _____	51
2. DECLARATION CGT _____	53
3. DECLARATION UNSA-FERROVIAIRE _____	53
F – QUESTIONS POSÉES PAR LES ÉLUS DU CSE ZDP NEN _____	89

La séance est ouverte à 9 h 09.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, nous pouvons ouvrir la séance quand vous le souhaitez.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien, je vous remercie. Mesdames et Messieurs, bonjour. J'ouvre notre séance du CSE du mois d'avril. Je voudrais d'abord faire le point délégation par délégation sur la présence des suppléants. Monsieur SENS.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, Shirley MAHIEU est remplacée par Sylvain WAVELET, Anthony TRUFFIN est remplacé par Ulrich FLAUW, Jean-Christophe FATOME est remplacé par Laurent LANSIAUX, Arnaud LLOPIS est remplacé par Antoine DI CARLO et Jean-Marie MUTEL est remplacé par Thierry REPILLET.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie. Monsieur LEROY.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Pour l'UNSA-Ferroviaire, j'annonce l'absence de RS pour la séance du jour. En ce qui concerne les élus, Monsieur BERTRAND et Monsieur DAIME sont remplacés par messieurs MARQUISE et COLLOTTE.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie.

M. Vincent LECOINTRE (SUD-Rail) : Pour la délégation SUD-Rail, Monsieur Ludovic BAETENS remplace Monsieur PINOT, Monsieur Marc DERRIEN remplace Monsieur Nicolas BRASSART, Monsieur Alan RUBY remplace Monsieur Éric DURIEZ et Monsieur Vincent LECOINTRE remplace Monsieur Pierre GENEAU.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : La délégation CFDT est complète.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie. Je voudrais, avant de vous passer la parole pour les déclarations, évoquer l'accident dramatique d'un salarié de l'entreprise Delcourt, sous-traitante de l'entreprise Transalp. Nous nous sentons concernés puisque cet agent travaillait sur le chantier de suite rapide Nantes – La Roche-sur-Yon. L'Infralog National est maître d'œuvre travaux et intervient sur ce chantier. Cet agent a eu un accident automobile contre un camion et il est malheureusement décédé. Nous avons une pensée pour cet agent, sa famille, ses proches et ses collègues de travail. Je donne maintenant la parole aux délégations pour d'éventuelles déclarations. Monsieur SENS.

1. Déclaration CGT

M. Dominique SENS donne lecture de la déclaration suivante au nom de la délégation CGT :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les assesseurs, Mesdames et Messieurs les élus et représentants syndicaux,

Nous voici à la 4^{ème} plénière ordinaire de cette nouvelle ère des CSE et toujours sans accord sur son fonctionnement ni du règlement intérieur. Huit réunions extraordinaires à la demande des élus pour pallier cette défaillance d'une instance sans règles partagées ni réels moyens de fonctionnement. Décidément, tout se passe comme si vous freiniez délibérément l'aboutissement des négociations, comme si vous ne disposiez pas de vrais moyens pour bien faire fonctionner cette instance dans l'intérêt de tous, comme si votre marge de manœuvre vous restreignait tant. Il semblerait que cela vous gêne aux entournures. Ajoutons à cela le temps supplémentaire qui vous est imposé par la direction Réseau pour leur laisser le temps, à eux, de faire le compte pour les autres CSE de l'EPIC. La CGT veut un accord permettant de traiter les sujets locaux en proximité, donc avec de vrais représentants du personnel disposant de vrais moyens auprès des directions d'établissements. Il y a la loi, comme vous aimez le rappeler, et ses évolutions jurisprudentielles mais il y a surtout la négociation qui doit nous faire avancer plus loin que le niveau 0. Tout en prenant en compte les particularités et réalités du travail, des métiers et des risques auxquels sont exposés les agents. Vous regardez ce qui se fait ailleurs et c'est tant mieux. Nous aussi nous le faisons et nous voyons que dans d'autres CSE, au fret ou dans les Technicentres industriels par exemple, cela se passe mieux bien que ça ne soit pas encore parfait. Ces quelques arguments vous ont été exposés lors des bilatérales que vous avez organisées puis lors de la 1^{ère} table ronde du lundi 15 avril dernier dans un temps contraint qui ne nous a pas permis d'aller au bout de la négociation. C'est pourquoi nous avons tenu à débiter cette table ronde par l'essentiel sur le fond. C'est-à-dire la mise en place de ce qu'il est convenu d'appeler des RPX, acronyme de Représentants de Proximité, base de l'architecture de notre CSE permettant de traiter sérieusement les gros sujets de l'ordre du jour comme les consultations obligatoires, tout en alimentant les Commissions du CSE des réalités de terrain. Force est de constater que les organisations syndicales se heurtent à votre refus de trouver ensemble la meilleure articulation, les processus les plus vertueux pour nous permettre de satisfaire aux obligations légales de l'instance et aux élus d'assumer leur mandat auprès des cheminots. Nous n'allons pas relancer les négociations ici et maintenant mais sachez que nous restons disponibles pour cette négociation. Pendant ce temps-là, le Président JEANTET visite Pagny-sur-Moselle, avec vous je crois Monsieur le Président, vendredi dernier et était accueilli par une délégation de la CGT dont des élus de notre CSE qui lui dénoncent les conséquences de la réforme du système ferroviaire français dans leur territoire. En particulier, le transfert de la maintenance de la ligne Verdun - Dugny à un de vos partenaires qui ne respecte pas ses obligations vis-à-vis de la sécurité ni de la relève des dérangements. Monsieur JEANTET semble alors découvrir. Lui cacherait-on des choses à lui aussi ? Reste que notre président d'EPIC confirme néanmoins l'augmentation des externalisations jusqu'à 30% de la maintenance planifiable mais on n'est pas allé au-delà. Cela ne peut nous rassurer. Ces transferts de lignes dites capillaires fret à un GIC, qui décide apparemment du niveau de sécurité, ont les mêmes conséquences que pour la fermeture des lignes vosgiennes. Des postes de cadres organisation sont supprimés et l'offre ferroviaire régresse en volume et en qualité. L'avenir de la ligne Epinal-Saint-Dié fut aussi abordé et malgré des propos se voulant rassurants sur le financement, notre président confirme la part importante de travaux confiés au privé et les effets de la loi d'orientation sur les mobilités avec la création de nouvelles infrastructures et gestionnaires d'infrastructures. Ces exemples des effets néfastes de la réforme ferroviaire peuvent-être déclinés partout, à chaque visite des Messieurs Pepy et Jeantet ou de Madame la Ministre BORNE. Encore faudrait-il que

leurs services nous en informent, au risque de croire qu'ils ne voudraient pas nous rencontrer. Pendant ce temps-là, les réorganisations continuent sans que notre CSE en soit informé. Les expertises engagées précédemment ne sont plus suivies et leurs préconisations sont passées aux oubliettes. Par exemple, celles du CHSCT Lille littoral sur l'Infrapôle Nord-Pas-de-Calais qui doivent être prises en compte avec les cheminots concernés et leurs représentants de proximité. Dans le Nord-Pas-de-Calais toujours, mais comme ailleurs, des regroupements de brigades voie et des fusions d'équipes SEG, des fusions de parcours d'astreintes par exemple, sont passés sous silence ici même. Cela pose la question de votre appréciation de l'obligation de consultation de notre CSE car ces restructurations ont des impacts certains sur l'organisation du travail, sur les conditions de travail et sur la vie des agents concernés. Cela aura aussi des impacts économiques sur l'entreprise. Je ne parle pas seulement des gains de productivité qui seront encore engrangés mais surtout des conséquences pour l'entreprise publique quand les lignes ferroviaires ne seront plus entretenues correctement conduisant à une fermeture recherchée par vos stratégies. Quand l'astreinte mettra plus longtemps à intervenir, augmentant le risque routier des agents qui interviennent et détériorant encore davantage l'image d'un service public en régression. Ce n'est pas le nouveau centre de supervision qui contrebalancera l'allongement des parcours et la réduction des effectifs. Pour la CGT, l'astreinte demeure la meilleure façon d'assurer la continuité du service public en tous lieux, en tout temps et tout au long de l'année. Que ce soit pour les établissements Circulation avec la mise en œuvre de la commande centralisée du réseau et ses conséquences. Je peux me référer à l'excellente expertise de DEGEST sur une clef USB. Pour aller intervenir sur le terrain en cas de dérangement par exemple ou bien des trains ralentis parce que l'agent d'astreinte a vu son trajet d'intervention doubler avant d'intervenir réellement. Oui, l'astreinte est un vrai sujet dimensionnant pour le service public et nous revendiquons le droit de pouvoir estimer, dans cette instance, sa réalité et son adéquation par rapport aux besoins. À moins que vous nous expliquiez que vos choix budgétaires vont à la métropolisation qui conduit à la concentration des moyens autour des métropoles délaissant les autres parties des territoires. À moins que vous nous avouiez la fermeture des lignes des groupes EIC 7 à 9 et que vous nous avouiez que ces fermetures vous feront économiser effectifs et compétences. À moins encore que vous ne misiez sur les évolutions législatives pour vous débarrasser de certaines infrastructures reprises par des gestionnaires, des grands groupes du bâtiment et travaux publics ou qu'enfin votre ambition serait d'externaliser l'astreinte à vos partenaires de ces groupes prévus. Certains voient l'astreinte aujourd'hui comme un moyen d'arrondir les fins de mois. Quelques dirigeants l'utilisent comme moyen de pression envers des agents et même envers des élus. Cela fait partie de votre politique de chantage aux EVS, ce n'est pas tolérable. L'astreinte doit être justement rémunérée et indemnisée. Cela fait partie des métiers à Réseau à pénibilité avérée. Les compétences requises et les effets sur la pénibilité du travail doivent être mieux reconnus. Votre politique de chantage aux EVS conduit à des addictions certaines si ce n'est à des asservissements volontaires. Comment ne pas rechercher des artifices de rémunération quand les cheminots ont subi quatre années consécutives de gel des salaires. Quand le budget 2019 du groupe public ferroviaire prévoit une cinquième année dans un contexte où l'insuffisance du pouvoir d'achat des salariés est placée sous les feux des projecteurs, cet objectif patronal sonne comme une provocation. La CGT fera entendre la voix des cheminots pour obtenir de véritables augmentations générales des salaires correspondant à leurs besoins et non aux prétentions patronales. Oui, les cheminots

produisent une richesse de dingue. En 2018, salaires déduits, chaque cheminot a créé 72 000 euros de richesse. 10,53 milliards d'euros au total, masse salariale déduite. Ainsi, chaque mois, chaque cheminot crée en moyenne 6000 euros de richesse en plus de son salaire. Pour la CGT, ces richesses doivent être réparties entre les salaires et les investissements. Depuis quatre ans, c'est la source du bilan social du GPF pour 2017, si les salaires avaient augmenté à la SNCF ne serait-ce que pour compenser l'inflation, chaque cheminot percevrait en moyenne 100 euros de plus par mois. Il s'agit donc bien de choix du patronat appuyés par les gouvernements et guidés par les ambitions « pépynéennes » de logistique internationale. Pour les dix plus hautes rémunérations à la SNCF, c'est au global 3 577 732 euros imposables aux revenus en 2017. Soit, 29 814 euros par mois en moyenne par dirigeant. La rémunération des dix plus hauts dirigeants du GPF a doublé depuis l'année 2000. Ils gagnent en moyenne 10 fois plus que le salaire médian du reste des cheminots. Rappelons ici que 27 935 cheminots gagnent moins de 2250 euros brut par mois. Nous comprenons mieux la recherche d'EVS et d'autres artifices non pérennes. Mais aussi la distance s'agrandissant entre ces très hauts dirigeants et la majorité des agents. Je n'oserais pas vous demander si votre rémunération vous satisfait Monsieur le Président. Sachez que ce n'est pas le cas pour la majorité des cheminots. Néanmoins, il serait intéressant de disposer de ces statistiques pour le périmètre du CSE afin de les analyser et d'en extraire les enseignements. Ceci avec l'aide d'experts indépendants. Nous y reviendrons aujourd'hui. Ne serait-ce que pour vous réaffirmer nos légitimes revendications sur la base des réalités de ces indicateurs officiels quand vous nous consulterez enfin par le bloc 3 et ses documents pluriannuels. La rémunération aléatoire continue ses effets délétères pour la sécurité et pour la santé des cheminots. Y compris pour ce qui est des congés et repos non pris. Donc des effets du présentisme. Nous sommes déjà intervenus sur ce sujet et nous y reviendrons. Pendant ce temps, les accidents du travail continuent. Nous le verrons tout à l'heure dans l'ordre du jour. Vous venez aussi de nous signaler des accidents que j'allais reprendre. La CGT aimerait également vous entendre sur l'accident qu'a subi notre collègue directeur d'établissement de l'Infrapôle Champagne-Ardenne sur le retour d'un chantier de nuit à 8 h 10 le 6 avril dernier. La fiche d'accident incomplète étant transmise bien plus tard. Plus bas, car s'agissant d'un accident du travail mortel, la collègue d'entreprise sous-traitante à Nantes sur la zone de production Atlantique mais sur un chantier, vous l'avez dit, de l'Infralog National. Les sous-traitances en cascade comme les externalisations ne peuvent dissimuler les responsabilités du donneur d'ordres. Cela pose, avec encore plus d'acuité, la responsabilité du CSE ayant en responsabilité cet établissement dont le périmètre d'actions est national. Bien entendu, nos pensées vont aux survivants du collègue ayant perdu la vie à essayer de la gagner, à sa famille, à ses collègues et aux témoins. Nos pensées vont aussi au directeur d'établissement qui n'a apparemment pas eu d'arrêt suite à son accident. Nous nous interrogeons légitimement quant aux suites médicales et psychiques mais aussi quant aux mesures de prévention prises en concertation avec les élus puisqu'aucune autre instance n'est mise en place à ce jour. Pendant ce temps-là, Monsieur JEANTET et d'autres hauts dirigeants de l'entreprise publique écrivent des livres. « Les nouveaux industriels », titre de l'ouvrage de notre président qui disserte sur la possibilité de l'Europe à relever les défis industriels mondiaux. De l'Europe, il en sera encore question le 26 avril à Bruxelles ou après les salariés des transports et les cheminots le 27 mars dernier contre le dumping social où les salariés européens, avec la CGT, viendront manifester pour changer la construction européenne qui se fait aujourd'hui au profit du monde de la finance et sur le dos du monde

du travail. À rebours du choix binaire dans lequel Macron veut nous enfermer, nous défilerons pour dire ni Europe de la finance, ni repli nationaliste et oui à une Europe au service des travailleuses et des travailleurs. C'est bien sur cette base et de la réévaluation des salaires et pensions que les retraités ont manifesté le 11 avril dernier avec leurs collègues actifs qui sont de futurs retraités en puissance. Plus de 160 rassemblements et manifestations dans tout la France. Par exemple, ils étaient 25 000 à manifester à Paris, 3000 à Marseille et plus d'1 millier à Bordeaux ou à Lille. Puis, viendra la grande manifestation des cheminots le 4 juin à Paris pour protester contre le politique ultra libérale menée par le président des riches qui accélère la casse de l'ensemble des acquis mis en place par le Conseil national de la résistance. Code du travail, sécurité sociale, retraite, service public, rien n'échappe à la volonté destructrice de ce gouvernement. Les seuls gagnants dans ce contexte sont les patrons et les actionnaires qui voient leurs profits et leurs dividendes exploser. La SNCF n'échappe pas à cette politique. À l'appui de la réforme imposée en 2018 aux cheminots et aux usagers, la direction de la SNCF, son président en tête, casse le service public, détruit et précarise massivement l'emploi et détériore les conditions de travail des cheminots. Ces choix néfastes se traduisent par la remise en cause des périmètres métiers au détriment du service public et de la sécurité, la fermeture de lignes, de guichets... Ceci au nom d'un seul objectif, être prêt pour généraliser l'ouverture à la concurrence du ferroviaire en France au 1^{er} janvier 2020. Nous sommes loin des propos rassurants du gouvernement sur sa réforme en 2018 qui s'avère aujourd'hui être un tissu de mensonges. Face à cette situation, de nombreuses actions se développent dans la période et c'est tant mieux, y compris dans les établissements équipements et circulation de notre périmètre. Rien n'est fatal, tout est possible, il ne tient qu'à la mobilisation des cheminots. Mobilisation qui peut et doit changer la donne. C'est ce que nous avons toujours cru et ce à quoi nous allons encore nous employer.

Je vous remercie pour votre attention.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie Monsieur SENS. Monsieur LEROY, vous avez la parole.

2. Déclaration UNSA-Ferroviaire

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) donne lecture de la déclaration suivante au nom de l'UNSA-Ferroviaire :

Monsieur le Président,

Nous abordons aujourd'hui notre 10^{ème} plénière CSE depuis le 1^{er} janvier. Beaucoup de réunions mais pour quel bilan ? Le 15 avril s'est déroulé la 1^{ère} table ronde sur le projet de RI et d'accord pour notre CSE. L'UNSA-Ferroviaire vous a, une fois de plus, alerté sur le mauvais fonctionnement de notre instance et l'urgence de remédier à cette situation. Nous avons fait remonter un certain nombre de revendications. Notamment une augmentation des heures pour les élus titulaires, les RPX, des moyens temps pour les suppléants ainsi que pour les membres de CSSCT. En réponse, vous indiquez avoir gracieusement augmenté le nombre de CSSCT de 5 à 7, être passé d'un RPX pour 200 agents à 1 pour 150 agents.

Vous nous proposez d'utiliser la disposition légale de mutualisation des heures allouées aux élus titulaires CSE et RPX afin de permettre aux suppléants et membres CSSCT de remplir leurs missions. Ces propositions sont inacceptables voire provocatrices. Nous vous rappelons, Monsieur le Président, que l'article L. 2315-7 du Code du travail vous oblige, en votre qualité d'employeur, à laisser aux membres du CSE le temps nécessaire à l'exercice de leurs fonctions. Il est de votre responsabilité de mettre en place des instances qui fonctionnent et d'instaurer un dialogue social de qualité. Par conséquent, l'UNSA-Ferroviaire vous demande d'étudier avec le plus grand soin toutes nos revendications. En particulier celle d'avoir une instance de proximité sur le périmètre des établissements avec les moyens temps nécessaires à son bon fonctionnement et la mise en place d'une instance de coordination des CSSCT. L'application urgente de ces mesures est indispensable, cette situation n'a que trop duré. Autre problématique, pour certains de nos collègues contractuels, l'UNSA-Ferroviaire a été alertée à de nombreuses reprises par des salariés contractuels qui nous ont fait part de leur surprise voire de leur mécontentement mais aussi de leur incompréhension suite aux régularisations de cotisations sociales portées sur leurs fiches de paie. Cette situation fait suite à la fusion des régimes complémentaires Agirc et Arrco au 1^{er} janvier 2019. En effet, lors de la mise en place de cette nouvelle caisse de retraite Agirc-Arrco, toutes les situations individuelles ont été rebalayées et le système s'est aperçu que des taux de cotisation incorrects ont été appliqués à certains de nos collègues au début de l'année 2015 lors du déploiement du logiciel de paie Helios. Cette situation, dont la responsabilité unique incombe à l'entreprise, concerne 8% des contractuels. Nous souhaiterions savoir, Monsieur le Président, combien dépendent de notre périmètre. Si pour la plupart des salariés la régularisation moyenne de 143 euros n'a pas posé trop de soucis financiers, il en est tout autre pour les cas les plus lourds. Le montant maximum du rattrapage, jusqu'en avril 2017, accosterait à 5600 euros sans compter un éventuel rattrapage supplémentaire extérieur. L'entreprise ayant fait l'économie d'une concertation avec les organisations syndicales représentatives de l'entreprise à ce sujet, l'UNSA-Ferroviaire a été reçue, à sa demande, en audience le 11 avril 2019. Lors de cette rencontre, nous avons appris que certains établissements aideraient les salariés à supporter ces charges financières. En l'absence de directives nationales à ce sujet, chacun étant maître à bord de son établissement, la délégation UNSA-Ferroviaire vous demande : quelles mesures d'aide financière comptez-vous mettre en place sur le périmètre de la ZP NEN pour nos collègues impactés. Passons maintenant à un autre sujet : les résultats du baromètre Allure. Si 73% des agents sont fiers de travailler à Réseau, seuls 35% sont confiants en leur avenir au sein de notre EPIC. C'est un échec patent et un message fort vis-à-vis de ce qu'il se passe actuellement dans l'entreprise. 50% des répondants pensent que la situation de leur établissement, ou service, va se dégrader. Alors qu'ils étaient 44% en 2017. Dans le même ordre d'idées, 32% pensent que les réformes vont trop vite contre 26 % en 2017. De manière globale, les réformes passent de moins en moins bien au fur et à mesure que l'on descend dans la chaîne hiérarchique. Les grands projets comme Nouvel'R ne sont pas compris par les salariés. Seuls 36% d'entre eux connaissent les plans stratégiques qui y sont associés. Selon ce baromètre Allure, encore une fois l'indice de qualité de vie au travail perd globalement 3 points de 2017 à 2018 avec un niveau de 66%. La perception des relations de management et de collaboration n'est pas en reste, avec 64% d'indicateurs positifs pour « je me sens écouté par la ligne hiérarchique » et 51% pour « les différentes équipes collaborent bien ensemble ». Certes la satisfaction au contenu du travail ainsi que les conditions de

travail sont bien perçues pour l'instant. Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'inquiétude des agents augmente crescendo face à un avenir que beaucoup jugent incertain avec des inconnues, notamment sur le devenir des retraites. Pour notre organisation syndicale, le mal-être au travail est prégnant dans l'entreprise. Ne vous en déplaît, le management par la peur, par la pression, est devenu monnaie courante et la destruction des IRP que vous avez orchestrée avec l'aide précieuse du gouvernement ne va pas arranger les choses.

Monsieur le Président, chers collègues, merci de votre attention.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie Monsieur LEROY. Monsieur LECOINTRE, vous avez la parole.

3. Déclaration SUD-Rail

M. Vincent LECOINTRE (SUD-Rail) donne lecture de la déclaration suivante au nom de SUD-Rail :

Monsieur le Président,

Une enquête interne a eu lieu dans le Groupe Public Ferroviaire SNCF pour connaître l'avis du personnel concernant l'aménagement de l'entreprise. L'enquête Ampli a été réalisée auprès du personnel, de la holding et des salariés de l'identité SNCF Mobilités. Quant à l'identité de SNCF Réseau, elle a fait l'objet d'une autre enquête baptisée Allure. Tous les salariés ont été invités à répondre à 57 questions. Il y a eu un taux de participation de 65%. Le chiffre du baromètre social Ampli confié à un institut indépendant pour démontrer un fort déficit de confiance des salariés envers la direction. D'après ce baromètre, seuls 22% des salariés de la holding et de SNCF Mobilités estiment que le management tient ses promesses et qu'il y a une cohérence entre son discours et ses actions. Il n'y a que 16% de satisfaction pour la rémunération du travail. L'indice de perception, au global, c'est-à-dire avec bon vivre dans l'entreprise n'est que de 38%. Dans la holding de tête de 33% avec SNCF Mobilités. Concernant SNCF Réseau, le résultat de l'enquête Allure serait un peu moins mauvais mais quand même en net décalage par rapport à la norme des entreprises françaises. Si nous avons ces quelques chiffres très parlants ce n'est pas grâce à la direction car celle-ci a refusé de communiquer les résultats de cette enquête à la représentation du personnel. La délégation SUD-Rail vous demande, Monsieur le Président, de voir la réalité en face et d'arrêter la rétention d'informations et de communiquer les résultats de l'enquête Allure au CSE. Toujours dans la rétention d'informations, la presse a fait récemment des révélations en rapport avec l'incident de Brétigny-sur-Orge : les déploiements internes de la SNCF datant de quelques mois avant le drame, qui a valu 7 morts, dévoilent que le réseau ferré Île-de-France manquait de près de 1000 agents de maintenance pour couvrir les besoins. Pourtant, la clôture de l'enquête sur ce drame en janvier a abouti à la mise en examen d'un seul cadre de la maintenance : le dirigeant de proximité pour des manquements. Un rapport d'expertise diligenté pendant l'enquête a dévoilé que les fissures observées sur l'aiguillage qui a provoqué le déraillement proviennent d'un ensemble de désordres sur le TJB. Ce qui témoigne d'une certaine vétusté de différents éléments en présence. Plusieurs audits de sécurité et de maintenance avaient déjà soulevé ce problème avant le drame. Les documents

ne sont pas toujours transmis au juge d'instruction. La délégation SUD-Rail vous le dit, Monsieur le Président, il n'est pas bon de cacher la vérité surtout en matière de sécurité. Sur un autre sujet, lors de notre première bilatérale, la délégation SUD-Rail vous avait signalé que l'Infralog National serait simplement l'établissement où il y aura le plus de sujets. Depuis, dans cet établissement, il y a eu le droit d'alerte amiante sur le pont d'Aubervilliers pour l'équipement RPMA. L'hébergement le problème d'harcèlement que vous connaissez. Quelque chose nous dit que le festival ne fait que commencer. D'autant plus que depuis l'installation du CSE, l'absence d'élus dans les établissements fait que c'est souvent la foire avec des conséquences qui peuvent devenir inquiétantes. Prenons le cas du CREQ de l'Infralog National qui s'est vu notifier récemment son non-renouvellement de convention pour des raisons qui ne nous ont pas été justifiées. L'établissement lui a fait des propositions de postes trop loin de chez lui. Signalons qu'il a 53 ans tout de même. Il a refusé la dernière proposition comme agent voie du fait qu'il a 23 ans d'expérience dans son métier de CREQ et plus aucune notion des métiers agent voie. N'ayant pas de commande à part son utilisation sur un chantier, il s'y rend et se fait refouler. Son DPX lui indique par téléphone qu'il doit se rendre à la brigade voie en question sans commande écrite de qui que ce soit où il se fait refouler également. La délégation SUD-Rail vous dit qu'on n'a pas le droit de jeter des agents comme de vieilles chaussettes surtout quand ils ont toujours bien fait leur travail. Pour finir, nous attirons également votre attention sur la dernière trouvaille le l'EIC AVF toujours à la pointe en matière de recul social et de mal-être au travail. Cela fait des années que nous demandons la revalorisation des métiers de la circulation et notamment des statuts d'agents de réserve. Vous avez d'ailleurs amendé en ce sens verbalement sans que cela soit suivi d'actes, malheureusement. Cependant, il semble que nous nous soyons mal fait comprendre car jusqu'à présent votre seule mesure fut la division par 2 du nombre de RP double annuel. Aujourd'hui, un nouveau pas est franchi par l'EIC AVF qui souhaite doter les agents de réserve de téléphones portables et de forfaits téléphoniques. Dans quel but si ce n'est de tenir un pôle d'agents corvéables à souhait, commandables à toute heure en méprisant et piétinant davantage le fragile équilibre vie privée/vie professionnelle des agents. Pas étonnant que la charte à la déconnexion ne soit pas pour l'instant un schéma Il semblerait toutefois que les volontaires ne se bousculent pas pour participer à cette expérimentation. La délégation SUD-Rail vous demande de respecter la réglementation existante avant de chercher à tout prix à innover dans le moins-disant social car vous ne récolterez que rancœur et dégoût de la part des agents opérationnels.

Merci de votre écoute et de l'attention que vous porterez à ces remarques.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie Monsieur LECOINTRE.

4. Déclaration CFDT

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) donne lecture de la déclaration suivante au nom de la CFDT :

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Suite à la table ronde du 15 avril concernant le projet d'accord relative au Comité Social et Economique de la Zone de Production Nord Est Normandie et du règlement intérieur, nous restons sur une note amère. L'installation des nouveaux CSE ne manque pas de provoquer des dysfonctionnements graves dans les relations sociales au sein du groupe ferroviaire et du CSE de la ZP Nord Est Normandie. Aujourd'hui, la réduction du temps alloué à l'ensemble des élus et organisations syndicales est estimée, selon les régions et périmètres, à 61% et près de 90%. Le constat est simple, l'année 2019 est, jusqu'à présent celle de la rupture la plus brutale et violente qui soit dans le mépris des partenaires sociaux et des représentants des salariés. L'hyper décentralisation du dialogue social provoque des conséquences graves et des ruptures complètes d'égalité de traitement entre des cheminots. Différences entre les EPIC d'abord. Les présidents des CSE relevant de l'EPIC Réseau ne semble avoir de larges mandats pour la négociation des moyens afférant au fonctionnement des CSE Réseau. Contrairement aux présidents des CSE Mobilités. Nous vous rappelons que la CFDT cheminots combat la stratégie d'un Groupe Public Ferroviaire SNCF encore plus divisé, plus parcellisé qu'hier. Développant sa vie de grand bazar à succursale multiple où l'évolution positive de carrières de quelques hauts dirigeants s'opère avec la base unique du Code du travail. Nous devons combattre cet éclatement du groupe qui nous fera entrer bientôt et courir dans le monde concurrentiel avec des béquilles, des plâtres et des friches humaines que cette stratégie produit. À l'origine, la philosophie des CSE voulait la professionnalisation des élus CSE. Dans les faits, le mot bénévolat fait son apparition pour de nombreux élus. Sachez d'ores et déjà que la CFDT Cheminots prendra ses responsabilités et ne signera pas l'accord sans évolutions majeures du projet actuel. Avec quelques maigres informations diffusées autour de l'enquête Allure, la direction de SNCF Réseau doit assumer ses responsabilités. Jamais depuis les années 50 la SNCF n'avait connu de situation sociale plus grave concernant la confiance des cheminots envers leur direction relevée par l'affirmation des craintes et des désespérances. Surtout, ne chargez pas le contexte de concurrence à venir. Nous ne pouvons pas nous contenter des réponses à la question 78 page 12 et exigeons la communication des rapports d'enquête vu la gravité des résultats. Vous devez prendre la mesure de ces résultats, vous devez dire la vérité, vous devez vous engager à reconstruire la confiance, vous devez travailler avec toutes les cheminotes et tous les cheminots. Nous devons ensemble travailler à la cohésion du groupe qui est une force pour l'instant présente et pour demain. La délégation CFDT ne peut que souhaiter aux dirigeants de SNCF Réseau de ne pas vivre les mêmes moments que Monsieur Didier LOMBARD ex-PDG de France Telecom mis en examen. En effet, vous pouvez encore éviter le pire. Pour cela, vous devez redonner confiance et motivation à l'ensemble des cheminots de notre CSE et cela de manière concrète. En conséquence, la CFDT Cheminots vous demande de réunir une séance plénière exceptionnelle du CSE de la ZP NEN pour étudier, analyser et débattre sur le fond des enquêtes Allure. Nous souhaitons également avoir une explication de texte à l'interview de Monsieur JEANTET publiée dans Le Figaro de samedi dernier. Pourquoi fait-il un parallèle entre économie du due aux évolutions technologique et concurrence ? Pouvez-vous nous présenter ce qu'est la maintenance prédictive et les conséquences directes sur les agents effectuant la surveillance des voies à pied ? La CFDT Cheminots souhaiterait également revenir sur un point abordé lors de notre dernière déclaration concernant le désherbage des voies. Nous vous remercions pour votre réponse à notre question 73 mais elle n'est pas suffisante. Nous aimerions connaître le nom et la composition des produits en remplacement du glyphosate. Existe-t-il des tentatives avec de nouveaux produits de

désherbage ? Existe-t-il des aides pour la transition et pour faire face au surcoût à venir ? Nous rééditons notre demande dans l'intérêt collectif d'arrêter le plus rapidement possible l'utilisation du glyphosate et de ne pas attendre qu'il y ait une interdiction législative. En parallèle, nous demandons également réponse à notre question concernant l'accès aux alertes réalisées sur l'outil OKAPI. Nous concluons sur une note positive car des solutions existent. Les cheminots, seuls experts de la production ferroviaire, en regorgent. Ils sont une incroyable ressource et ont su montrer leurs capacités d'adaptation. La direction doit partir d'un principe simple : on ne peut pas transformer une grande entreprise comme la nôtre sans adhésion de son personnel. La concertation, la négociation et le dialogue social ne sont pas des gadgets mais une impérieuse nécessité qui devra être mise en place par la direction dans les prochains jours. En matière sociale, il faut un nouveau souffle, vite, à vous de jouer.

Merci pour votre écoute.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie Monsieur STIEGLER. Monsieur ACHOUB, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je vais, pour la bonne information des élus et pour que cela apparaisse dans le PV dans le cas où nous déciderions d'entamer une procédure judiciaire dans le cadre du fonctionnement de ce CSE, faire lecture du courrier que j'ai adressé à l'inspection du travail :

Madame l'Inspectrice du travail,

Je viens vers vous concernant les dysfonctionnements que rencontrent les élus de notre instance. Au préalable, je vous informe que la table ronde qui portait sur un éventuel accord et un règlement intérieur en date du 15 avril 2019 ne s'est pas très bien passée. La direction propose de mettre en place des CSSCT au nombre de 7 sur le périmètre du CSE avec 3 élus qui siègent dans chacun et 1 RPX. Sauf qu'elle ne donne aucun moyen temps pour réaliser les missions qui incombent aux élus et éventuellement les RPX en termes de SST. Elle a déterminé 1 RPX pour 150 agents ce qui se traduit par 77 RPX sur un tiers de la France. Notre demande est de 1 RPX pour 80 agents. Nous avons demandé 1 CSSCT par établissement au vu des risques et des spécificités des métiers (il y a 16 établissements), elle a refusé. Au vu de la charge de travail des élus, nous avons imaginé mettre des suppléants au sein des CSSCT car seuls les titulaires disposent de 34 heures de crédits d'heures par mois. Malheureusement, comme la direction ne donne aucun moyen aux CSSCT, les élus suppléants n'auraient aucun moyen pour réaliser leurs missions en sachant qu'ils n'ont déjà pas de crédits d'heures et le ou les RPX n'auraient pas plus de moyens que ceux qui leur seraient donnés uniquement dans le cadre de leurs missions liées aux réclamations individuelles et collectives. Si l'on prend actuellement ce qui est attribué aux élus en termes de moyens : 34 heures fois 35 élus fois 12 mois est égal à 14 280 heures annuelles puis on divise par 11 408 agents. Cela représente 1,25 heure par an et par agent pour travailler sur les anciennes prérogatives des CHSCT, DP et CE. Je précise que seuls les trajets pour venir en séance plénière sont pris en compte, pour le reste, c'est le crédit d'heures. Concernant les RPX dans le cadre des réclamations individuelles et collectives, la direction a déterminé un RPX pour 150 agents. Ce qui nous ramène à 77 RPX pour fois 20 heures fois 12 mois, cela représenterait 18 480 heures annuelles soit 1,61 heure par an et par agent. Étant donné que la direction donne 0 heure pour les membres des CSSCT, nous

avons un total de 2,86 heures par an en comptant les 77 RPX qui, pour nous, sont en nombre insuffisant, ils ne sont pas encore en place faute d'accord, et par agent pour réaliser nos missions en termes économiques, réclamations individuelles et collectives et santé sécurité au travail sur un périmètre qui représente 1 tiers de la France et qui reprend 16 établissements où les agents sont directement exposés aux risques de heurts de circulation, risques électriques, risques routiers ainsi qu'à de nombreux autres risques liés à leur activité. Vous conviendrez que cela reste insuffisant en termes de moyens mis par l'employeur pour réaliser de la prévention et assurer ainsi l'intégrité physique et morale des 11 408 agents. Cela nous questionne sur quels moyens, pour le devoir de résultats qui incombent à l'employeur en termes de prévention. Il va être très difficile de pouvoir être en capacité de réaliser nos missions dans le cadre de la prévention ce qui explique la lettre préventive en date du 27 février que je vous ai envoyée. Suite à la motion du 15 avril 2019 qui reprend un certain nombre d'éléments, j'attire votre attention sur le fait qu'aucune inspection en matière de santé sécurité conditions de travail n'a été réalisée. Ce qui est contraire à l'article L. 2312-13 du Code du travail issu de l'ordonnance 2017-1386 du 22 septembre 2017 puisque le CSE doit procéder à intervalles réguliers à des inspections en matière de santé, de sécurité et de conditions de travail. L'article 1^{er} du décret 2017-1819 du 29 décembre 2017 prévoit que la fréquence des inspections doit être au moins égale à celle des réunions annuelles du CSE devant porter sur ces attributions en matière de santé, sécurité et conditions de travail. J'attire également votre attention sur les accidents de travail où la direction n'a jamais réuni le CSE car elle n'a pas la même vision que les élus en termes de gravité. Ce sont les mots de Monsieur MARTY en séance plénière. De plus, la direction se permet de clôturer unilatéralement des dossiers d'accidents. Je vous informe que, malgré nos demandes, les élus n'ont pas connaissance des programmes annuels de prévention réalisés par les anciens CHSCT. Ce qui ne permet aucun suivi et aucun regard de ce qui est normalement notre feuille de route en matière de SST. Je vous informe également que nous avons plus de mille questions à traiter, dont certaines datent du mois de janvier, et que nous n'en avons traitées qu'une centaine malgré la multiplication des CSE supplémentaires. Jeudi, nous réaliserons notre douzième séance plénière depuis le mois de janvier 2019. Pour terminer, je vous informe que sur certains CSE de la SNCF rattachés au Groupe Public Ferroviaire, des accords ont été signés puisqu'ils vont dans le sens de la prévention en termes de moyens. Dans certains CSE, le nombre de RPX est proche de 1 RPX pour 40 agents. Dans d'autres, les suppléants ont un crédit d'heures afin de pouvoir réaliser les nombreuses missions qui incombent aux élus... Mon organisation syndicale a interpellé le président SNCF Réseau, Patrick JEANTET, sur ce sujet le 12 avril 2019 lors de sa venue en Lorraine car il semblerait que c'est le DRH Réseau qui bloque les accords en fixant des taquets et qu'il ne permet pas d'avoir les moyens suffisants, comme dans les autres CSE de la SNCF, afin de réaliser nos missions dans de bonnes conditions. Le président du CSE ZP NEN, Jean-Claude LARRIEU, était présent lors de cette réunion. Malheureusement force est de constater que rien n'a changé pour le moment. Comme vous pouvez le voir, il va être impossible de réaliser l'ensemble de nos missions suite au manque de moyens et l'absence de mesures transitoires dans cette période ne permet pas un fonctionnement normal d'instance malgré nos demandes répétées. L'absence de CSSCT sur notre CSE, la non-réalisation d'inspections, la non-tenu de réunions du CSE suite à des accidents de travail ou des cellules de maintien dans l'emploi, la non-connaissance des programmes de prévention sont des éléments qui démontrent que le Code du travail n'est pas respecté par la direction. Aussi, je demande

vosre attention afin que la direction mette tout en œuvre pour un bon fonctionnement de cette instance comme voulu par le législateur.

Recevez, Madame l'Inspectrice du travail, mes respectueuses salutations.

Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur le Secrétaire. Je vais m'efforcer de répondre aux différents et nombreux points de ces déclarations. Je vais commencer par un sujet lié à la sécurité. Vous avez évoqué deux accidents routiers : le dramatique accident de Nantes et celui du directeur d'établissement de l'Infrapôle Champagne-Ardenne dont les conséquences ont été, heureusement, très limitées puisqu'il n'y a pas eu d'arrêt de travail. Vous avez demandé s'il y aura des mesures préventives. Je voudrais dire très clairement que cet accident sera traité comme les autres. Il n'existe pas d'exception de personnes. Cet accident concerne un salarié SNCF et il y aura évidemment tout l'approfondissement nécessaire et nous identifierons les leçons à en tirer, en termes de mesures préventives. Je pense que c'est quelque chose de très favorable, que les visites de dirigeants sur les chantiers, à la bonne marche des établissements, à la connaissance des conditions réelles dans lesquelles s'exécutent les travaux réalisés par les équipes, spécialement la nuit et spécialement sur les grands chantiers. Cela doit évidemment s'accompagner de toutes les mesures de précaution qui seront à tirer de cet accident. Nous aurons probablement l'occasion d'y revenir. Je note également une forte insistance concernant les résultats du sondage Allure. Je voudrais vous dire deux mots sur le contenu avant de vous expliquer ce que nous allons vous proposer. Il existe des points d'appui solides dans l'intérêt des agents pour le métier, dans l'évolution jugée favorable d'un certain nombre d'éléments du travail, des conditions de travail et d'outils, dans le collectif que constitue l'équipe, dans la confiance avec l'encadrement de proximité. Un certain nombre de choses doivent être prises comme des éléments qui vont nous permettre de continuer et d'améliorer une bonne relation entre nos agents du CSE des ZP, leur collectif de travail et leur travail. En revanche, il existe également des motifs de préoccupation. Nous avons identifié un premier motif qui, je le signale, n'est pas nouveau. Il s'agit de la difficulté des agents à s'approprier les stratégies de l'entreprise. C'est quelque chose qui n'est pas nouveau. Je vais faire référence à ce que je connaissais dans le métier circulation : plus on s'éloignait du milieu de travail proche de l'agent moins il y avait de visibilité sur la stratégie. Autrement dit, je comprends bien ce qu'il se passe dans mon équipe, je comprends à peu près ce qu'il se passe dans l'établissement et je ne comprends pas ce que fait la direction SNCF. Nous retrouvons cela dans le sondage Allure avec, dans certains cas, des accentuations. Nous le retrouvons dans les différents métiers de notre ZP. Cela représente un problème. Je vais reprendre la fin de la déclaration CFDT : l'entreprise ne peut pas mener une stratégie qui ne soit pas, quelque part, partagée et comprise par les agents. Cela ne peut pas fonctionner. La difficulté à se projeter représente un deuxième aspect préoccupant. Elle se fait dans un contexte particulier puisque le sondage Allure a été rempli par les agents fin 2018. Autrement dit dans un contexte où nous sortions d'une année de réforme ferroviaire pas encore aboutie. Vous le savez, l'effet de la réforme est prévu pour le 1^{er} janvier 2020. Quelques effets vont ensuite se faire sentir dans la durée. L'année avait été marquée par un conflit social important et durable. Ce contexte peut expliquer, en partie, la difficulté des agents à se projeter par rapport au devenir de l'entreprise et à leur propre métier. Néanmoins, cette difficulté n'est pas satisfaisante. Pour être clair, je

considère qu'il y a effectivement des évolutions technologiques, d'organisation et institutionnelles notamment par rapport à l'exploitation ou à la maintenance de petites lignes. Je rappelle un point important : dans les trois zones de production de province, si j'excepte l'Île-de-France, nous sommes celle qui a le plus grand nombre de trains et sur laquelle la densité du trafic sur les lignes est la plus importante. Je rappelle également que sur ces lignes-là, qui représentent l'essentiel du réseau, nous devons redire à tout le monde qu'il y a de la visibilité sur le réseau, sur la régénération de ce réseau, sur la maintenance de ce réseau, sur sa modernisation et donc sur les emplois attachés à ce réseau. Je sais qu'il existe évidemment des sujets autour de l'évolution technologique dont nous aurons à discuter. Je pense notamment à la CCR et à un certain nombre d'évolutions dans le domaine de la maintenance. Je le répète, nous sommes, pour l'essentiel, sur un réseau qui a de l'avenir. Nous devons, en tant que direction, donner aux cheminots une juste visibilité pour leur permettre de mieux se projeter. Je crois qu'il s'agissait d'un des enseignements un peu préoccupants de ce sondage Allure. Nous ferons, lors d'un prochain ordre du jour, une proposition pour communiquer auprès du CSE sur les résultats de ce sondage. Nous verrons cela avec Monsieur le Secrétaire. Nous n'avons pas l'intention de cacher ces résultats mais de les partager avec le CSE. Je vais terminer par les questions liées à l'accord et au fonctionnement de notre instance. Ce sujet est très important et vous l'avez tous évoqué. Je vais d'abord vous répondre concernant les sujets sur la politique des transports, d'organisation et de stratégie de SNCF Réseau. J'étais présent lorsque le président JEANTET a eu l'occasion de recevoir une délégation vendredi dernier. Je crois que ce qui a été dit est rapporté d'une façon que je n'ai pas, personnellement, à critiquer. L'externalisation de la maintenance a une limite. Je crois que le président a dit entre 25 et 30%. Cette limite est notamment liée au fait que nous ne souhaitons pas externaliser ce que le président appelle la maintenance de dernière minute et notamment l'astreinte. Je crois que ce sont des éléments importants. Par ailleurs, lorsqu'il y a des régénérations de lignes, ça ne sera pas différent demain. Les régénérations sont d'ores et déjà faites avec une très importante part confiée à des entreprises privées. Ça sera encore le cas demain mais il ne s'agit pas d'une nouveauté. Les grands chantiers de régénération à la SNCF sont externalisés à des entreprises qui ont les suites rapides, le matériel, les équipes et la technicité depuis des décennies. Nous pouvons dire qu'il existe une continuation sans changement de la politique qui consiste à ce que les travaux de régénération des lignes soient largement, mais pas exclusivement, confiés à des entreprises sous-traitantes. Cela pourrait être différent demain si des lignes étaient complètement transférées à des régions. Je ne sais pas si c'est le cas. Je crois que nous sommes encore dans une zone de flou. Nous avons eu l'occasion d'en parler aujourd'hui. Vous savez que la loi d'orientation des mobilités, la LOM, est partie du Sénat, va aller à l'Assemblée et il y aura des discussions entre les Assemblées. Que va-t-elle prévoir pour les plus petites lignes ? Va-t-elle prévoir la possibilité de les transférer complètement en région ? Nous ne voulons pas qu'il y ait un flou qui consisterait à dire : la région décide d'un certain nombre de choses sur les travaux qui vont être réalisés sur ces lignes mais à la fin c'est la SNCF qui va assumer la responsabilité de sécurité. Il faut être clair. Si les régions prennent ces lignes alors elles doivent en assumer la charge de régénération si elles le souhaitent, passer les appels d'offres nécessaires pour en confier la maintenance et l'exploitation et en assurer le niveau de sécurité. Il ne faut pas venir chercher la responsabilité de SNCF Réseau pour des travaux que SNCF Réseau n'aurait pas organisés, pas conçus et pas dirigés. Je crois qu'il faut être clair là-dessus. Je ne sais pas

ce que décidera le législateur mais nous lui avons donné des éléments importants de réflexion sur ce point afin qu'il n'y ait pas de flou dans ce qui sera fait demain. Nous savons, nous, assurer le niveau de sécurité sur nos lignes. Y compris en externalisant les travaux puisque nous conservons la responsabilité. Nous savons que nous devons ensuite les intégrer dans notre patrimoine et les faire vivre dans la durée. Vous avez posé des questions sur la métropolisation et la fermeture des lignes 7 à 9. Je crois qu'il n'existe pas d'éléments nouveaux là-dessus. Je pense, lorsque nous écoutons et lisons ce qui s'est dit dans les discussions autour de la LOM et dans les déclarations de la ministre dans le pays, que ne nous sommes pas à la veille d'une fermeture massive des lignes 7 à 9. Nous sommes davantage dans une phase où nous nous interrogeons sur la manière de trouver les ressources pour pouvoir donner un nouveau souffle à un certain nombre de ces lignes. Il d'agit notamment du cadre de la mission confiée au préfet PHILIZOT. La métropolisation représente d'abord, pour moi, un constat. Effectivement, les personnes ont tendance à se regrouper pour des questions d'emploi, d'études et pour des questions diverses autour des grandes métropoles. Nous devons en tirer des conséquences. Par exemple, la notion de RER des grandes métropoles de province. Il s'agit de la transformation des TER périurbains en réseau davantage cadencé avec une lisibilité clientèle plus grande et des missions modifiées. Typiquement, les réflexions sont parties de Bordeaux mais, si nous regardons notre zone géographique, elles pourraient concerner Strasbourg ou Lille pour ne prendre que ces deux métropoles. Les réflexions sont en cours. Pour moi, la métropolisation est un constat et nous devons l'accompagner. Ce constat est favorable au ferroviaire. Il peut se traduire par l'augmentation de la densité d'habilitation le long de la ligne de chemin de fer sur laquelle nous aurons, demain, davantage de trafic à faire. C'est quelque chose avec lequel le mode ferroviaire est bien en concordance et bien adapté. Vous avez posé beaucoup d'autres questions et je ne pourrai peut-être pas toutes les aborder. Je n'ai pas d'éléments précis concernant la question du rattrapage des cotisations sociales Agirc-Arrco des contractuels. Nous allons regarder ce point. Je vais passer la parole à Olivier MARTY pour qu'il puisse apporter deux ou trois compléments mais je crois surtout que nous devons regarder s'il y a des conséquences à l'intérieur de la ZP.

M. Olivier MARTY : Je n'ai pas de réponse sur les situations qui seraient sorties ou traitées différemment de ce qui a été établi. Ce qui a été établi c'est le fait que les Agences Paie et Famille, en charge de la paie et de ce sujet de cotisations, procèdent aux régularisations. Nous proposons, lorsque le montant est conséquent, un étalement de la régularisation qui peut aller jusqu'à deux ans. C'est ce qui est mis en œuvre lorsque les cas se présentent mais je n'ai pas plus d'éléments.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je prends rapidement quelques points abordés dans les diverses déclarations. Je reviendrai à toutes les questions concernant le projet d'accord et le fonctionnement du CSE. En ce qui concerne Brétigny, je ne ferai pas de commentaires. La question des expertises, des contre-expertises et de l'état métallurgique de l'aiguille est un point trop sensible de l'instruction judiciaire. Je n'aurai, là-dessus, aucune espèce de valeur ajoutée et je ne ferai aucune déclaration. Vous citez le cas d'un agent CREQ remis à disposition d'un établissement de la zone de production Atlantique. Olivier, peux-tu dire un mot sur la façon dont nous avons accompagné cet agent ?

M. Olivier MARTY : Vous avez, dans votre intervention, évoqué les conditions dans lesquelles l'établissement d'attache de cet agent l'a repris pour qu'il y ait à nouveau un poste du service dans son périmètre. Ce sujet est entre les mains de la zone de production Atlantique et a été réglé dans les premiers jours d'avril par rapport à son établissement d'attache au niveau de la zone Atlantique.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous citez un projet de l'EIC Hauts-de-France sur la dotation d'agents de réserve en téléphones portables. Je n'ai pas connaissance de ce projet. Nous verrons avec l'établissement s'il existe des points particuliers d'attention. Effectivement, la notion de droit à la déconnexion doit s'appliquer à tous. En ce qui concerne le désherbage, je confirme que deux molécules sont actuellement testées. Elles pourraient se substituer au glyphosate. Vous m'excuserez mais je n'ai pas les noms. Je pense qu'ils n'ont pas été donnés. Ça va bien au-delà du choix des molécules puisqu'il s'agit du produit utilisé mais également de l'organisation globale du désherbage qui devrait être revue. Cela peut avoir des conséquences sur le parc de trains désherbeurs, sur nos établissements, sur les Infralogs régionaux et sur l'Infralog National. Ce sont des sujets sur lesquels je vous propose de revenir le moment venu. Je ne peux pas vous en dire beaucoup plus aujourd'hui. Je note le souhait qu'il y ait une transition mais cela appartient également au législateur. Nous reviendrons le moment venu avec une question sur le désherbage. Je n'ai pas non plus d'éléments concernant OCCAPI. Je vais vous dire un mot sur la négociation et la conclusion d'un accord pour le fonctionnement du CSE. Les propos que je vais tenir risquent de provoquer des réactions mais je pense que nous sommes en phase sur un certain nombre de points. Notamment sur la nécessité d'avoir des structures décentralisées, en particulier pour traiter les questions d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail. Il faut des structures, des personnes pour créer ces structures et des moyens. Nous ne sommes évidemment pas d'accord concernant le point d'équilibre entre les propositions de la zone de production et les attentes manifestées par les organisations syndicales. Notamment lors de la table ronde du 15 avril. La dernière proposition d'accord, préalable à la première table ronde qui avait été largement demandée ici et que nous avons organisée, marque un certain nombre de progrès. Il s'agit notamment de rapprocher les CCSCT des établissements et des agents du terrain avec sept CCSCT. Le nombre de RPX s'élève à 1 pour 150. Rapporté à l'effectif électoral de fin novembre, cela fait 77 représentants de proximité. Il est proposé, pour ces représentants de proximité, des crédits d'heures. Sur un certain nombre de points, il nous a été très clairement demandé de revoir notre copie. C'est notamment la question du mode de travail entre les RPX et les directeurs d'établissements sur le terrain. C'est notamment la façon dont nous pouvons, au niveau de ce CSE, traiter de manière transverse les questions d'hygiène et de sécurité qui pourraient toucher toutes les CCSCT. Il y a également eu une discussion assez ardue concernant les moyens dont disposent les CCSCT, RPX et élus. Je pense que, là-dessus, nous ne sommes pas au bout de la démarche. L'intention de l'équipe de direction de la ZP est d'abord de recevoir, si j'ai bien compris, un projet modifié par les organisations syndicales. Nous attendons donc ce document qui est important pour notre élaboration. Elle proposera alors un projet d'accord amélioré pour essayer d'aller, dans la mesure des possibilités de l'entreprise, dans le sens d'un certain nombre de sujets qui ont été abordés et de choses qui ont été demandées. Une nouvelle table ronde sera proposée dès que nous aurons pu élaborer ce projet d'accord. Il me semble nécessaire de pouvoir arriver à la conclusion d'un accord sans trop attendre. Plusieurs d'entre vous ont rappelé la situation transitoire dans laquelle vit notre instance

depuis le début de l'année. Cette situation n'est pas souhaitable. Nous sommes amenés à traiter en plénière des sujets qui relèveraient beaucoup plus d'une CCSCT. Je pense que vous avez bien mentionné les inconvénients. Soyez certains que nous sommes également conscients d'un certain nombre d'inconvénients liés à la situation actuelle. Je n'ai peut-être pas répondu à tous les points mais voilà les éléments que je voulais apporter en réponse à ces quatre déclarations. Je n'ai pas repris les points de la lettre lue par notre secrétaire et qu'il a adressée à l'inspectrice du travail. Nous dialoguons également avec l'inspection du travail et nous ferons valoir à l'inspection du travail notre lecture de la situation actuelle et des propositions faites par l'entreprise. Monsieur ACHOUB, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais commencer à l'envers. Vous avez dit que nous n'étions pas en phase avec un certain nombre de choses. Le secrétaire va effectivement vous envoyer l'ensemble des observations mais je n'ai pas fini. Nous avons une charge de travail assez importante mais vous aurez demain matin ce qui a été retenu par les organisations syndicales à la table ronde. Nous estimons qu'il s'agit d'une première table ronde donc nous répondons sur votre projet. Ne soyez pas surpris des demandes qui sont d'un niveau que nous considérons comme minimum pour pouvoir travailler. Vous avez oublié de mentionner deux choses. Nous avons l'impression, en vous écoutant, que nous sommes presque d'accord sur d'autres choses. Vous avez oublié l'essentiel : le manque de RPX. Nous ne sommes pas d'accord là-dessus. 1 pour 150 agents, chiffres rapportés lors de la table ronde... Un collègue avait laissé entendre que lorsqu'on prend par exemple un établissement comme l'Infrapôle Est européen, nous parlons de l'Alsace, nous finissons à Paris et pour solde tout compte il y a deux RPX pour s'occuper de tout ce territoire. Vous comprenez bien que le fait d'avoir 1 RPX pour 150 ne peut pas permettre un bon fonctionnement. Vous avez également oublié d'indiquer que nous avons aussi demandé les Commissions locales. Effectivement, il y aura peut-être des CSSCT mais nous vous avons demandé un lieu. La Commission locale est quand même le lieu où les RPX pourraient se réunir. Les RPX ne vont pas se balader dans la pampa. Il va leur falloir un local avec un petit peu de matériel, quelques règlements... Ils ont besoin d'un lieu et ils ont besoin d'être structurés au sein d'un établissement. C'est important. Je ne vais pas plus loin, je ne vais pas refaire la table ronde mais je voulais simplement faire ces observations. En ce qui concerne Agirc-Arrco, nous avons, sur l'Infrapôle Lorraine, mis le juridique dans le coup. L'Agence Paie et Famille s'est aperçue qu'elle n'avait pas payé les cotisations retraite des agents concernés. Aujourd'hui, on leur dit « on n'a pas fait notre travail, vous devez 3 ou 4000 euros ». On leur a d'abord dit qu'on leur faisait à 4 fois sans frais. Il faut quand même préciser qu'ils n'ont pas demandé d'intérêts. On leur propose ensuite 24 mois. On va retirer 100, 150 voire 200 euros par mois sur le salaire des agents. Cela représente un pourcentage important de leur salaire. L'Agence Famille n'a pas fait son travail et vous allez devoir l'assumer. Juridiquement, nous sommes en train de regarder parce que ce n'est pas la faute des agents. Nous avons des agents qui vont se retrouver à leur retraite avec des cotisations manquantes parce que l'employeur n'a pas fait son travail. C'est simplement honteux. Je voudrais également revenir sur la rencontre du président. Effectivement, quand on vous écoute on se dit que ceux qui viennent chez nous ont un bel avenir, qu'on ne va pas supprimer massivement des lignes et que tout va bien dans le meilleur des mondes. En réalité, ce n'est pas le cas. Le président a été clair. Il n'a pas dit entre 25 et 30% puisqu'il a dit que nous sommes déjà à 25%. Il a expliqué que cela pouvait fluctuer selon les endroits mais que nous sommes, en moyenne, à près de 25%. Il a également dit que nous irons

jusqu'à 30%. Il a rajouté qu'il n'irait pas au-delà de 30% parce que, pour l'instant, il souhaite confier la maintenance planifiée au privé et confier la maintenance d'urgence aux cheminots. C'est normal puisque les entreprises ne sont pas encore très formées et très réactives sur le sujet. Aujourd'hui, quand nous demandons jusqu'à quand, ce même président répond « tant que je suis président ». Il ne faudrait pas que ce pourcentage augmente quand il ne sera plus président. Je crois qu'un collègue lui a même demandé s'il allait remplacer Monsieur PEPY mais nous n'en savons rien. S'il est président jusqu'à l'année prochaine et que nous passons ensuite le cap des 30%... Je rappelle que l'expertise maintenance et travaux avait mis en avant le fait que nous étions déjà à 25% et que nous pouvions monter jusqu'à 30%. On nous laissait toujours entendre que nous tournions autour des 15% mais nous étions loin de la réalité. Par ailleurs, vous l'avez dit, on a confié la ligne Dugny-Verdun à Socorail dans le cadre des trois lignes transférées sur la Lorraine. Ils doivent, dans le contrat, intervenir sur les relevés de dérangement passages à niveau en moins d'une heure. Pourtant, ils interviennent quelques heures après et les voitures passent en chicane donc nous mettons, aujourd'hui, la sécurité des usagers de la route en jeu pour faire du fric. Nous avons donné l'entretien de cette ligne, l'astreinte et les dérangements à du privé et aujourd'hui ils ne font par leurs travail. Effectivement, c'était une demande de redonner ça aux cheminots. En ce qui concerne la fameuse ligne Épinal-Saint-Dié, il faut dire les choses. 19 millions d'euros qui sont de l'argent État régions et qui vont être investis dans cette ligne. Lorsque nous demandons au président JEANTET qui va entretenir cette ligne, il répond qu'il n'est pas contre l'idée de transférer certaines lignes dites peu circulées aux régions. C'est ce qu'il a dit.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur ACHOUB, j'ai entendu la même chose que vous.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous me rassurez. En ce qui concerne ce que vous avez dit tout à l'heure, il précise que lorsque les lignes seront transférées il ne veut surtout pas partager une quelconque coresponsabilité, surtout en termes de sécurité. Il ne veut pas de coresponsabilité. Autrement dit, demain il transfère des lignes et il ne veut plus en entendre parler. Il s'agit de la réalité des choses. Aujourd'hui, je vous l'ai dit, c'est de l'argent État régions et nous allons donner ces lignes au privé pour pouvoir faire du fric sur ce qui était du domaine public et ferroviaire. Il y a un mot important : péréquation. Il signifie qu'aujourd'hui on doit pouvoir donner aux citoyens, qu'ils habitent dans les grandes métropoles ou dans un village de campagne, une forme d'équité en termes de transport. Pourtant, aujourd'hui, ce n'est plus respecté. Ceux qui sont dans les petits villages comprennent bien qu'il ne reste plus que des bus. On dit aujourd'hui qu'il s'agit de lignes peu circulées. Qui est-ce qui a supprimé les trains ? C'est quand même la politique de la direction, c'est quand même la SNCF. Nous avons bien compris ce qui est en train de se passer : on ferme les lignes, on les ouvre à nouveau et on les donne au privé. L'entretien ne sera pas réalisé par les cheminots mais par les entreprises privées. C'est nous, avec l'argent de la SNCF et celui des cheminots, qui formons la concurrence. Nous sommes en train de former le privé. C'est de l'argent public qui est donné aux grands groupes à travers votre politique... Vous ne nous le ferez pas à l'envers. Lorsque le président JEANTET nous dit que chez nous ils ont quand même du travail même si certaines lignes capillaires fret ont été confiées au privé... Non. Les CO ont baissé. Sur les lignes vosgiennes, c'est presque une équipe complète qui a disparu en termes de qualifications B et C. Aujourd'hui, nous constatons un impact direct pour les cheminots. Il

ne faut pas minimiser le tableau parce qu'aujourd'hui la Lorraine va être le laboratoire. Je vous prie de croire que ça ne va pas être longtemps le laboratoire... Dernière chose qui a son importance, je ne sais pas si vous êtes provocateurs mais nous vous demandons, depuis un certain temps, une borne Wifi. En effet, nous ne pouvons pas nous connecter. Comme réponse, nous n'avons plus de réseau ni de téléphone. Je ne sais pas si vous avez installé un brouilleur mais j'ai toujours le même téléphone et je ne peux même plus envoyer un SMS. La rédactrice qui prend des notes devait envoyer un SMS d'urgence mais elle ne pouvait pas le faire. Elle a donc dû sortir de la salle. Certains élus présents autour de la table sont également connectés et doivent avoir des informations. Nous n'avons plus de téléphone, plus d'Internet, qu'allons-nous faire ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note, Monsieur ACHOUB. Je viens de regarder et effectivement mon téléphone n'a pas de réseau. Il faut bien voir les responsabilités. Nous ne sommes pas opérateurs de réseau téléphonique. Nous allons essayer de comprendre s'il se passe quelque chose de particulier, s'il y a eu une évolution de la couverture ou si c'est conjoncturel. Nous avons noté la question et je pense que nous avons regardé ce que nous pouvions faire. Les possibilités en matière de Wifi sont très limitées.

M. Olivier MARTY : Il n'y a pas d'évolution par rapport à ce qui avait pu être dit à la dernière plénière sur la non-installation d'un autre Wifi que celui de l'entreprise dans cette salle.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Aujourd'hui, vous nous enfermez dans une espèce de cave sans fenêtre et sans clarté. Déjà à ce sujet vous n'êtes pas bons. Je vous le dis, nous allons faire régulièrement des suspensions de séance ou des pauses afin que nous puissions aller nous aérer et avoir un peu de lumière. Rester dans une espèce de cave sans réseau, sans fenêtre et sans clarté extérieure ce n'est absolument pas possible.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note ce point mais nous avons regardé et, à ce stade, nous n'avons pas trouvé la possibilité de faire quelque chose pour le Wifi. Quant au réseau des opérateurs téléphoniques, je ne crois pas que nous puissions en prendre la responsabilité.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous êtes le seul président de la SNCF qui ne soit pas capable de donner des cartes 18A aux élus pour pouvoir se dispenser de résa alors que partout ailleurs ils le font. Nous l'avons prouvé, ce n'est pas uniquement au CCGPF. Par ailleurs, vous êtes le seul qui ne soit pas capable de mettre une borne Wifi. Je me demande ce qu'il vous reste comme pouvoir aujourd'hui. Franchement, il s'agit de choses simples. Il suffit de regarder quand nous allons à l'Étoile du Nord. Nous sommes également dans une salle sans fenêtre mais il y a au moins des fenêtres au plafond qui donnent une clarté naturelle. Ils ont pensé à cela et nous avons aussi une connexion. Si nous sommes capables de le faire à l'Étoile du Nord alors nous sommes capables de le faire ici, dans la cave. Vous auriez dû l'appeler la cave et non la salle Reims.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une cave ou alors vous avez de très belles caves dans vos établissements. Plaisanterie mise à part, nous ne sommes peut-être pas au bout des améliorations de confort mais je ne sais pas résoudre, aujourd'hui, la question du Wifi. Monsieur STIEGLER, vous avez la parole.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : En ce qui concerne le Wifi, nous partageons la demande du secrétaire. Monsieur JEANTET annonce partout, dans les médias et dans son tour de France, qu'il va faire des économies via la digitalisation et les nouvelles technologies dans le ferroviaire. Pourtant, nous ne sommes pas capables, à la Gare de l'Est, d'avoir Internet. Imaginez l'état du réseau Internet dans les petites gares en fond de vallée vosgienne... En ce qui concerne l'accord relatif aux CSE, tout a été dit. Toutes les OS ont fait leurs demandes. Vous, vous nous faites des demandes qui sont à moitié au niveau de certains CSE de Mobilités. Pourtant, vous savez très bien que nous avons des contraintes très fortes, nous avons des zones très diminuées et cela nécessite un supplément de mesures. Mais vous n'y répondez pas. Il y a cinq mois, nous étions en train de voter mais nous sommes au point mort. Pouvez-vous nous dire si dans cinq mois il y aura un accord ? Comment voyez-vous les échéances à venir et quelle sera la date de la prochaine table ronde ? En ce qui concerne l'enquête Allure, nous avons bien pris note que vous alliez voir avec le secrétaire pour nous présenter les résultats. Nous espérons que vous nous ferez une présentation complète. À l'heure actuelle, nous lisons, dans certains journaux d'établissements, « les résultats sont moins bons que l'année dernière mais ils sont bons ». C'est bien mais ce n'est pas ce qui va rassurer les agents sur le terrain. Vous avez dit que l'appui était solide mais il faudra également nous parler de l'abstention. En effet, en général les gens qui ne répondent pas à une enquête, ce ne sont pas des gens satisfaits. Par ailleurs, il y avait des insatisfactions sur la visibilité. Vous nous avez répondu sur la visibilité, nous avons toute la visibilité possible sur les évolutions technologiques, sur l'état du réseau... Les cheminots veulent également une visibilité sociale. Là, la visibilité sociale n'existe pas. Nous vous avons interpellé au dernier CSE concernant l'ouverture à la concurrence réseau Grand Est. Nous avons fait de même au CSE central la semaine dernière. Nous avons parlé en particulier de la ligne Nancy-Vittel et de l'ouverture à la concurrence de Réseau sur cette ligne. La présidente nous a fait savoir que Mobilités répondra à toutes les demandes d'ouverture à la concurrence. En ce qui concerne Réseau, nous n'avons pas de réponse et nous ne savons pas. Cela fait partie de la visibilité. Les agents vosgiens ont besoin de connaître la vraie position de Réseau. Vous, vous n'avez peut-être pas la réponse mais ce n'est pas normal. En haut lieu ils ont la réponse et les cheminots veulent une réponse. En ce qui concerne le glyphosate, nous vous remercions pour votre réponse. En revanche, votre conclusion « la réponse appartient au législateur » ...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : En ce qui concerne les mesures transitoires, il faut voir si le législateur en prévoit ou pas. C'était un point particulier de ma réponse.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Nous sommes tous conscients, vous y compris, que ce produit est un poison. Nous devons donc tout mettre en œuvre pour le faire disparaître. Nous avons appris aujourd'hui dans les médias qu'il y avait un troupeau de moutons qui désherbaient les voies aux abords de la Gare de Strasbourg pour endiguer la Renouée du Japon. Cette plante est vraiment problématique pour les talus. Néanmoins, cela aurait été sympa d'en aviser en amont les élus locaux pour avoir une discussion, une information... Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Monsieur LEROY, vous avez la parole.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : En ce qui concerne les conséquences de la réforme des régimes complémentaires de retraite pour les contractuels, nous aimerions vous entendre sur le nombre de salariés concernés sur notre périmètre et sur les mesures à venir. Nous vous rappelons que certains collègues sont contraints de demander un étalement sur

deux ans. La période de rattrapage actuelle concerne avril 2017 et décembre 2018 donc l'équivalent d'un an et demi. La période complète s'étend du 1^{er} janvier 2015 à avril 2017. Cela signifie que nous allons encore rajouter une deuxième couche de deux ans et demi. Certains collègues, pour absorber la première vague de rattrapage, ont été contraints de demander un étalement sur deux ans. Je ne sais pas si vous imaginez ce que ça représente au niveau financier. Je rejoins la démarche du secrétaire, c'est clairement une faute de l'entreprise et nos collègues ne doivent pas subir ces problématiques financières à la suite d'une erreur de logiciel. En ce qui concerne la borne Wifi, il ne faut pas être technicien pour savoir que dans une salle en sous-sol et sans fenêtre le réseau sera nécessairement compliqué à amener. À moins de mettre des répéteurs partout... mais j'ai bien compris que c'était compliqué pour vous. Sinon, il faut trouver une salle avec des fenêtres. Je pense que ça peut être une solution qui permettrait au moins d'avoir un accès à la 4G de manière correcte. Il n'est pas nécessaire d'avoir un BTS en téléphonie pour comprendre que, dans cette salle, le réseau ne va jamais arriver. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Monsieur SENS.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, je souhaiterais revenir sur les accidents. D'abord, sur celui de notre collègue directeur d'établissement. Beaucoup de questions se posent notamment concernant son régime de travail. Était-il en forfait jour ? Avait-il bénéficié de tous ses repos en nombre et en heures ? Quelle était sa charge de travail ? Comment les élus de l'instance vont-ils pouvoir s'intéresser et trouver les bonnes réponses à toutes ces questions ? J'ai bien mes réponses mais les vôtres ne me conviennent pas. En ce qui concerne le deuxième accident dramatique et mortel, je ne vous ai pas entendu me répondre. Je vais donc poser ma question plus précisément. Compte tenu du fait que l'Infralog National est rattaché à notre CSE, et qu'il travaille sur tout le territoire national, peut-être se produira-t-il encore d'autres faits nécessitant l'intervention des élus. Comment on régit ça et quel droit donnez-vous à tous les élus du CSE pour visiter et pour enquêter sur les chantiers de l'Infralog National ? En ce qui concerne votre sondage Allure, je pense qu'il existe un objectif pour tous les sondages. Vous nous avez donné vos réponses avec des points positifs et des points négatifs. Je ne voudrais pas faire référence - mais si quand même - au grand débat du moment. Il y a également des tabous dans le sondage Allure. Je voulais aussi rappeler à tout le monde le vot'action des cheminots au printemps dernier. Deux tiers des cheminots se sont exprimés à plus de 90% contre la réforme du ferroviaire. Nous voyons ce que ça a donné... Nous pouvons également évoquer le référendum d'initiative populaire. Quand prévoyez-vous d'organiser ce genre de sondages dans l'entreprise ? Concernant la production, la maintenance, les régénérations, la CGT revendique depuis longtemps la réinternalisation de tout ce qui est aujourd'hui externalisé et depuis longtemps pour les travaux de régénération. Nous allons peut-être voir arriver, demain, d'autres dispositifs pour la régénération de la caténaire... On se justifie en réinternalisant tout ça dans l'entreprise publique. Il va y avoir des bons en termes de qualité et de maîtrise financière. Nous pensons à l'intérêt de tous les salariés sachant que, dans le privé, c'est le profit qui guide. Dans le public, ce n'est pas ça. Nous contactons régulièrement ces salariés du privé et nous savons comment ils travaillent et dans quelles conditions. En ce qui concerne le financement, vous nous parlez des lignes 7 à 9 et de la nécessité de trouver des ressources. Nous avons aussi des solutions à la CGT, elles sont dans notre projet alternatif « Ensemble pour le Fer ». Par ailleurs, faire une métropolisation quand vous prétendez être face à un constat, je démens

en disant qu'il s'agit d'orientations politiques majeures. Pour le moment, l'entreprise publique ne fait qu'accompagner. Cela se traduit notamment par la diversification des nouvelles offres TER que l'on soit usager d'une métropole ou ailleurs dans le territoire. Je peux vous citer comme preuve ce qu'il se passe dans ma région avec l'étoile ferroviaire de Saint-Pol et les reports de début, de fin ou de financements de travaux. Je vous entends sur Allure, vous allez donner des suites, ici, dans l'instance. Concernant l'astreinte, je vous ai entendu dire que, pour le moment, il n'y a pas d'externalisation. Depuis très longtemps, plusieurs pistes sont imaginées par la direction Infra sur l'avenir de l'astreinte. Aujourd'hui, l'astreinte constate que les parcours s'allongent et que les moyens, humains et matériels, diminuent. J'aimerais que nous avancions également pour que l'astreinte corresponde réellement aux besoins de service public avec tous les moyens en effectifs, en outillage, en véhicules... Tout cela harmonisé sur le périmètre du territoire Nord Est Normandie. Il ne faut pas faire comme vous avez fait pour les congés et repos. Autrement dit, laisser toute latitude au directeur d'établissement. Ce n'est pas notre conception d'un service public unique et intégré. Enfin, je m'y attendais, vous n'avez rien dit sur le salaire. J'aurais simplement aimé que vous me disiez que ce n'est pas de votre compétence et que vous renvoyez ça au national. J'aurais encore plus apprécié que vous nous disiez que l'entreprise va ouvrir une réelle négociation annuelle obligatoire ou, au contraire, que l'entreprise refuse d'ouvrir une réelle négociation annuelle obligatoire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur SEGATTO, vous avez la parole. Je répondrai ensuite aux autres interventions.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Pour la délégation SUD-Rail et en ce qui concerne le règlement intérieur, vos propositions sont, dans l'état, inacceptables. Il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour pouvoir, éventuellement, trouver un accord. Nous sommes en attente d'une date de table ronde et si possible bientôt. Je ne sais pas si vous pouvez, dès aujourd'hui, donner cette date. Concernant le sondage Allure, nous ne sommes pas, à SUD-Rail, surpris des résultats. Nous pensons également que si tous les cheminots y avaient participé il serait peut-être encore pire. Il ne faut pas oublier que ce score d'abstention est également dû, pour certains collègues, à beaucoup de résignation voire de dégoût. Par ailleurs, je voudrais revenir sur l'initiative de l'EIC Hauts-de-France qui consiste à fournir des téléphones portables aux agents de réserve. Visiblement, il s'agit d'une initiative locale puisque vous n'êtes pas au courant. Je voulais quand même vous demander ce que vous pensez de cette initiative. Je rappelle que la base c'est une commande sur temps de travail. Dans ce cas, pourquoi fournir des téléphones portables et des forfaits ? Dans quel cadre pourrait-il bien trouver ces appels sur le repos des agents ? Il s'agit quand même des sous-entendus de cette fourniture. Je note qu'elle est particulièrement en décalage avec la politique de l'entreprise qui concerne les distracteurs d'attention. Autrement dit, pas de tablette ni de téléphone portable en poste. Je me demande à quoi sert ce projet si nous ne sommes pas censés les avoir à domicile vu qu'on n'est pas d'astreinte et que nous ne sommes pas non plus censés les avoir en poste puisqu'il ne faut pas avoir de distracteurs d'attention. Nous nous demandons plutôt pourquoi ne pas mettre en place une véritable astreinte. Nous l'avons déjà demandé à de multiples reprises sur le métier de circulation. Je rappelle qu'il s'agit, aujourd'hui, du seul corps métier SNCF non muni de véritable astreinte. Je parle d'astreinte opérationnelle et pas une astreinte qui consiste uniquement à téléphoner à des agents qui ne sont pas d'astreinte pour qu'ils viennent faire le travail. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur ACHOUB.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je voudrais d'abord remercier Monsieur MARTY pour sa réactivité puisque le réseau vient de revenir. Simplement, je voudrais revenir sur les accidents. Je vous le redis, en ce qui concerne l'accident malheureux et mortel, vous devez en informer le secrétaire. Je trouve dommageable que nous soyons informés de l'accident du 6 avril avec le DET 11 jours plus tard. Ce n'est pas possible et c'est une faute de la direction. J'aimerais à l'avenir que vous soyez un peu plus réactifs pour nous prévenir. Nous considérons, quand quelqu'un sort d'un chantier de nuit et a un accident de voiture, qu'il s'agit d'un accident grave. Même si Monsieur MARTY n'a pas la même vision en termes de gravité que nous. Je voulais aussi vous dire que nous avons un certain nombre de réunions de CSE extraordinaires à faire. Nous allons vous demander un CSE extraordinaire et je verrai avec le service pour la restitution de l'expertise de ligne, de l'expertise Infrapôle Lorraine et de l'enquête de Lisieux. Nous allons ensuite aller dans le bloc 3. Vous auriez déjà dû, ce mois-ci, donner une information pour le bloc 3. Le problème c'est que nous n'avons pas encore mis en place un accord et une Commission économique. Les élus vont devoir faire tout le travail. Je vais vous demander un CSE extraordinaire pour pouvoir travailler sur le bloc 3. Malheureusement, nous ferons le travail de la Commission économique. Il faudrait prévoir à nouveau un autre CSE extraordinaire pour la restitution du bloc 3. Je vous proposerai ensuite d'essayer de faire 10 ou 12 jours d'affilée de CSE extraordinaire avec Monsieur MARTY pour pouvoir terminer les questions.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur ce dernier point, nous verrons avec vous, Monsieur le Secrétaire, ce qu'il convient de faire pour ces différents sujets. J'entends le sujet lié au bloc 3 et nous verrons s'il y a des questions qui nécessitent des CSE extraordinaires. En ce qui concerne le délai d'apparition dans les multiples formes de l'accident du travail du 6 avril, il est absolument anormal. Nous l'avons signalé à l'établissement. Il est lié à un dysfonctionnement interne au pôle RH d'établissement. Ce n'est pas du tout ce que nous souhaitons. En ce qui concerne l'accident du travail de Nantes, nous allons regarder très précisément sur un tel accident ce qui est de notre périmètre de responsabilités en tant que CSE. C'est quand même compliqué. Il s'agit d'une entreprise prestataire pour laquelle la maîtrise d'œuvre travaux organise les travaux. Néanmoins, nous ne sommes pas non plus le maître d'ouvrage. Le pilotage des entreprises prestataires est réalisé par d'autres entités de l'entreprise. Je ne suis pas en train de dire que ça ne nous concerne pas sinon je n'aurais même pas évoqué le sujet. En revanche, je dis que ce n'est pas évident de savoir ce qui doit être pris en compte au niveau de notre CSE sur ce type d'accidents du travail. Laissez-nous regarder ce point-là et nous reviendrons vers vous. J'entends la demande pour que les élus du CSE puissent aller regarder ce qu'il se passe sur les chantiers sur lesquels intervient l'Infralog National. Cette demande me paraît totalement légitime et normale à partir du moment où les agents de l'Infralog National interviennent sur les chantiers. Nous allons évoquer tout à l'heure un ESR survenu à l'occasion d'un des chantiers de l'Infralog National à Nantes justement. Il me semble normal que les élus du CSE, demain peut-être les membres des CSSCT, nous verrons pour les RPX, puissent intervenir sur les chantiers de l'Infralog National. Ce n'est pas contestable. La question c'est : quelle est notre intervention par rapport à l'accident du travail, dramatique dans ce cas-là, d'une entreprise prestataire pour laquelle nous ne sommes pas le donneur d'ordres final mais nous organisons le chantier ? Je vous demande simplement de nous laisser regarder cela d'un point de vue organisationnel et juridique. En ce qui concerne Agirc-Arrco, avons-nous l'information sur le nombre d'agents qui sont concernés chez nous. Olivier, je te laisse la parole.

M. Olivier MARTY : Les sujets sont traités de manière individuelle par les services de la paie. Les pôles RH d'établissement peuvent être informés pour les cas délicats mais nous n'avons pas, de notre côté, déclenché un recensement numérique de ces sujets. Ces sujets sont traités au cas par cas dans les conditions que je vous ai exprimées avec une proposition d'étalement faite par l'Agence Paie et Famille et pouvant aller jusqu'à 24 mois dans ces circonstances. Effectivement, le sujet n'est pas clos. La période sur laquelle il pourrait y avoir des redressements de cotisations n'est pas encore instruite et traitée. Nous serons évidemment attentifs à ce qu'il en est pour la suite. Je n'ai pas, de mon côté, d'informations sur d'éventuelles décisions de soutien autre que celle de l'étalement. Nous notons votre point d'attention et nous nous renseignerons sur ce genre de capacités. De notre côté, il n'y a pas eu d'autres actions sur ce sujet en plus de ce qui est mis en œuvre par les Agences Paie et Famille qui sont chargées de ce recouvrement. Je voudrais également dire un mot concernant les téléphones portables d'agents de réserve de Lille. Nous n'en avons pas connaissance aujourd'hui. J'aimerais simplement vous préciser qu'il ne s'agit pas d'une mise en œuvre mais d'une première réflexion au niveau de l'établissement qui n'a pas été suivie d'une décision ou d'une mise en œuvre. Nous n'avons pas plus d'éléments à apporter dans le débat aujourd'hui.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : En ce qui concerne l'accident de trajet de Champagne-Ardenne, il est très vraisemblable qu'il soit classé ESR Sécurité du travail - nous sommes tous bien conscients que cet accident aurait pu avoir des conséquences beaucoup plus graves. Dans ce cas, je reviendrai évidemment vers vous pour vous faire la présentation nécessaire. Il y aura également une enquête J+1 afin de tirer toutes les conséquences de cet accident. Concernant la production, la maintenance et la régénération, nous pourrions avoir un débat très long. J'entends bien la demande de réinternaliser un certain nombre de prestations. L'externalisation n'est quand même pas une nouveauté. Elle a fait l'objet de très grands débats d'entreprise et d'une expertise. Je pense que ces débats ne sont pas terminés. Nous ne devons pas faire d'extrapolation par rapport à ce que pourraient être, demain, de nouveaux champs sur l'externalisation, aller au-delà de 30%, si le président n'était plus en place... Je crois que le Président a dit des choses. Je voudrais faire référence aux débats qui ont pu avoir lieu à l'époque dans le CE Maintenance et Travaux, vous noterez que cette notion de 30% n'est pas nouvelle. En effet, elle correspond vraiment à une distinction presque physique entre ce que nous pensons pouvoir externaliser dans la maintenance et ce que nous pensons ne pas pouvoir externaliser. Notamment pour garder nous-mêmes la compétence sur les opérations, pour être capables d'organiser l'astreinte et les interventions et pour garder un volume d'interventions suffisant pour pouvoir les faire avec qualité, avec sécurité et en connaissant bien les métiers. Je le rappelle, pour externaliser il faut connaître les métiers. Pouvons-nous donner plus de visibilité sociale aux agents ? Nous allons nous efforcer de donner le maximum. Une nouvelle fois, Monsieur STIEGLER, je ne peux pas aller plus vite que la musique. Nous devons voir exactement le champ de ce qui va être décidé par la région Grand Est. Celle-ci devrait sortir, en avril, un cahier de description des appels d'offres qu'elle veut faire. Nous aurons ainsi les éléments pour savoir si nous devons nous-mêmes nous porter candidats pour telle ou telle prestation. Si j'ai bien compris, les situations seront différenciées selon les lignes. La région fait deux paquets : un paquet avec Nancy-Vittel et un paquet avec les lignes Vosges-Piémont-Bruche dans lesquelles il y a Épinal-Saint-Dié, mais ce n'est pas la même portée dans les deux cas. J'attends d'avoir les éléments donnés par la région. En ce qui concerne la métropolisation, Monsieur SENS, il s'agit d'un

débat fondamental mais quand même assez politique. Vous dites : « vous faites le constat mais il y a une volonté politique ». Ce qui est certain, c'est que les gens, les scientifiques et les politiques qui réfléchissent aux questions de développement durable disent qu'il faut, autant que possible, massifier l'habitat à proximité des lignes de communication plutôt que de laisser s'installer un habitat périurbain complètement dispersé. Aujourd'hui, la logique des PLU, la logique d'un certain nombre de schémas d'aménagement consiste à dire qu'il faut inciter les gens à s'installer le long des lignes de transport. Ce qui est, quelque part, pertinent. De ce point de vue-là, nous allons dans ce sens à chaque fois que nous avons, nous, groupe SNCF, des terrains à proximité de nos gares qui ne sont plus utilisés pour l'activité ferroviaire et qui peuvent être mis à disposition pour faire des logements. Nous allons dans ce sens parce que ça permet, demain, d'organiser les transports de milliers de personnes supplémentaires dans des conditions convenables d'écologie, de consommation d'énergie, de sécurité... En dehors de ce sujet, je pense quand même que nous pouvons dire que la métropolisation est un constat d'attraction pour les grands centres urbains. Cela peut aboutir à ce que vous dites : le TER se différencie de plus en plus. Je suis d'accord avec vous sur ce point. En même temps, ce n'est pas nouveau. En effet, l'évolution du peuplement sur le territoire a été énorme. Les campagnes dans lesquelles il y avait, pendant la première moitié du XXème siècle, un réseau ferroviaire encore dense se sont très largement dépeuplées mais ça n'est pas général. Nous nous apercevons, lorsque nous regardons la typologie des lignes de desserte fine du territoire, que certaines ont des densités proches de celles des villages et villes voisines qui sont supérieures ou égales à la moyenne du territoire. Nous sentons donc qu'il existe un potentiel. C'est un des éléments que prend en compte le préfet PHILIZOT pour dire que toutes les lignes de desserte fine du territoire ne sont pas à mettre dans le même panier. Certaines ont des densités de population importante et nous pourrions, dans l'avenir, augmenter à nouveau le niveau de service. Globalement, nous pouvons dire que cette métropolisation est largement un constat des choix que font les gens dans un contexte économique et social donné. Le système de transport, piloté par les régions en ce qui concerne les lignes régionales, doit s'adapter et accompagner. Nous nous efforçons, en tant que SNCF, d'accompagner cela de deux façons qui sont assez complémentaires. La première consiste à développer les petites lignes, les régénérer... ce sont des lignes à faible trafic donc il y a peu de trains et relativement peu de clients pour payer l'investissement et le fonctionnement de ces lignes. Nous devons donc être capables de proposer des solutions économiques. C'est le sens de ce qui a été proposé dans le recueil de solutions pour les lignes de desserte fine du territoire. À l'autre bout, nous avons des lignes, qui sont déjà des lignes empruntées, sur lesquelles il va falloir faire encore plus de trafic. Nous allons rechercher des solutions, faire de la modernisation, de la signalisation et de l'exploitation ferroviaire qui vont permettre d'être encore plus pertinents. Je crois qu'il faut tenir les deux choses en même temps si nous voulons répondre correctement aux besoins dans les régions. Monsieur ACHOUB, je vous cède la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Merci Monsieur LARRIEU. Notre président est un vrai orateur... Je pourrais me laisser embobiner si je ne connaissais pas un peu l'histoire. Vous avez dit que des scientifiques et des politiques réfléchissaient. Vous avez un petit peu parlé d'écologie. Je vais quand même vous rappeler qu'il n'y a jamais eu, dans le rapport Spinetta qui a conduit à la réforme ferroviaire, de lignes pour le fret. Vous semblez l'oublier. Ici, nous n'entendons plus parler du fret. Comme si c'était un gros mot ou comme s'il avait disparu. Je rappelle que si nous avons du travail aujourd'hui c'est aussi parce que la SCNF

marche sur deux jambes : le voyageur et le fret. Le fret a une part importante. Je ne peux pas vous laisser parler aujourd'hui de « faible trafic » et de « faible nombre de clients » pour l'investissement... Il faut rappeler que c'est toute la politique de la SNCF qui a conduit à ce qu'il n'y ait plus de trafic. À l'époque, je siégeais dans un autre CE davantage en proximité et une entreprise vosgienne avait adressé un courrier aux élus. Elle évoquait, dans ce courrier, la politique du wagon isolé. Elle était prête à payer le double pour transporter son bois. Le commercial fret ne l'a jamais rappelée. La direction a décidé d'abandonner le trafic fret pour pouvoir remettre des camions sur la route. Nous savons pourquoi... Vous parlez de population... Je vais vous parler d'une petite ligne qui s'appelle Apach-Thionville qui se trouve au bout de la Lorraine. En 2007, cette ligne a été rénovée : voies, ballast, traverses béton. Autrement dit, toute la ligne voie 1 et voie 2. Nous avons investi des millions. Moins de deux ans après, la SNCF a décidé de supprimer les trains voyageurs. Il n'existe plus qu'un train qui circule le week-end. Elle a justifié cette suppression en expliquant qu'il n'y avait pas assez d'usagers pour qu'elle soit rentable. Aujourd'hui, dans le service public, nous parlons de rentabilité... Cela ne me convient pas. J'ai assisté aux réunions mais pas en tant que cheminot. Nous nous sommes alors rendu compte qu'aucun sondage n'avait été fait auprès des populations pour savoir si nous pouvions aménager d'autres horaires... Nous avons simplement supprimé les trains. Nous avons investi des sommes colossales pour finalement supprimer des trains. Il n'y a plus de service public. Aujourd'hui, nos enfants qui habitent au bout du village ne peuvent plus aller à l'école dès qu'il y a un peu de neige ou de verglas puisque les bus ne peuvent pas circuler. Cela fait partie des conséquences de ce que vous avez dit. Je n'aimerais pas réfléchir comme les politiques et les scientifiques que vous évoquiez. Aujourd'hui, si ces lignes ne sont plus circulées c'est aussi lié à la politique de casse de la SNCF mise en place. Je tenais à le préciser.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté. Monsieur NEAU.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Merci Monsieur le Président. Je voulais intervenir sur quelques points du débat de ce matin. En ce qui concerne les redressements cotisations des contractuels en APF, je tiens à rappeler que nos collègues ont dénoncé la mise en place d'HELIOS il y a plusieurs années. Le logiciel déjà utilisé à l'époque par le ministère de la Défense ne fonctionnait pas et posait exactement les mêmes problèmes chez les militaires. La direction n'a pas écouté ses agents et représentants. Par ailleurs, nos collègues des APF, qui ne sont absolument pas responsables de la situation, sont eux-mêmes en sous-effectif. En effet, il y a de nombreux CDD et intérimaires. Je souhaite rappeler que quand nous faisons 700 000 nous tombons sur des salariés précarisés de sous-traitants. Souvent, lorsque nos collègues des APF reçoivent leur sollicitation d'appel ils n'ont même pas de numéro de téléphone renseigné pour rappeler le ou la cheminote qui a appelé. Il faut le savoir. Il existe également, dans ces services, de la souffrance au travail, du management par la peur et de la discrimination des délégués des élus du personnel à un niveau qu'on n'imagine pas. Je tenais à le rappeler. Concernant les cotisations, nous sommes régulièrement contactés pour des problèmes de cotisations de mutuelle chez les contractuels qui subissent la double peine. Cette situation existe depuis le début et notamment dans les couples de salariés qui doivent souscrire à une mutuelle obligatoire d'entreprise. Par ailleurs, en ce qui concerne le pourcentage de sous-traitance, nous sommes au moins à 25% de sous-traitance et parfois 30%. Il y a eu, l'année dernière à Reims, une ouverture d'un bureau de pilotage d'ingénierie chez nos collègues d'Ingénierie & Projets Un bureau de pilotage complet de la sous-traitance.

Il se dit, dans ce service, que le pourcentage de la sous-traitance ne s'élèvera plus à 30% mais à 50% là où ça sera faisable et très rapidement. Si nous ne sommes pas encore à ce niveau-là c'est parce que nos concurrents et nos prestataires ne sont pas en capacité d'absorber la charge. Enfin, vous avez distingué la Zone de Production Nord Est Normandie des deux autres Zones de Production province. Je voulais donc savoir, Monsieur le Président, si vous aviez un projet de recréation des compagnies de réseaux privés antérieur à la création de la nationalisation de la SNCF en 1937. Allons-nous voir apparaître à nouveau le grand réseau de l'Est et celui de Paris Normandie par exemple ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je peux déjà vous donner la réponse, vous la connaissez, c'est non. Monsieur LECOINTRE, vous avez la parole.

M. Vincent LECOINTRE (SUD-Rail) : Je voudrais revenir rapidement sur trois points : l'astreinte, les métropoles et les chantiers de nos régions. En ce qui concerne les métropoles, expliquez-moi pourquoi beaucoup de personnes les quittent. Je peux vous répondre, elles quittent les métropoles en raison du coût de la vie. Elles préfèrent partir à la campagne pour bénéficier de la tranquillité. Elles veulent garder ce fameux réseau ferré. En Normandie, nous fermons une gare alors que beaucoup de personnes veulent la conserver puisqu'elles prennent le train pour gagner le centre-ville. Nous avons beaucoup d'exemples de ce type. Au niveau de l'écologie, moins de véhicules, plus de personnes dans les trains et la SNCF ne fait rien. En ce qui concerne l'astreinte, nous arrivons à la garder dans ma région mais nous entendons de plus en plus parler de la liste d'appels. Ça va être au plus offrant. On va en appeler un agent d'astreinte et s'il ne peut pas on va en appeler un autre. Jusqu'au jour où il n'y aura plus d'astreintes SNCF. Pourtant, l'astreinte est primordiale. Au fur et à mesure des chantiers nous voyons de plus en plus d'entreprises privées arriver, qui ne sont pas capables de faire le travail correctement. Nous sommes obligés de passer derrière elles. Nous payons double puisque nous payons l'entreprise privée et nous payons lorsque nous repassons derrière. Je vous donne un exemple tout bête sur le chantier au niveau du Havre. Une entreprise privée caténaire est venue et a fait du n'importe quoi pendant une semaine. Ils ont été virés du chantier et nous sommes repassés derrière elle. Nous allons continuer la régé caténaire. C'est la preuve que la SNCF a du savoir-faire. Nous sommes fiers puisque nous sommes la dernière région à faire encore des régé. Nous sommes écoeurés quand nous apprenons qu'il va y avoir des suites rapides et que des entreprises privées vont faire notre métier à notre place. Nous ne savons pas quel sera notre avenir. 2020 sera l'ouverture à tout, à la foire du n'importe quoi. Je vous remercie, Monsieur le Président, de m'avoir écouté.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Monsieur STIEGLER, vous avez la parole.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Je voudrais simplement revenir sur la concurrence et vos propos. Ce qui est malheureux sur ce sujet, c'est que c'est SNCF Réseau qui a donné le dossier à la région Grand Est en lui expliquant comment faire un entretien et une rénovation de ligne. Pourtant, on ne peut même pas nous dire si nous répondons à la concurrence ou pas. On détruit totalement l'entreprise. SNCF Réseau se détruit complètement sur cette ligne. Nous ne pouvons pas dire autre chose. Les dirigeants d'une entreprise devraient dire qu'ils vont tout faire pour conserver ce marché, ces postes d'aiguillage et l'entretien de cette voie. Si ce n'est pas le cas, c'est qu'on s'autodétruit. Je voudrais également revenir sur le petit sujet des téléphones. En 2017, Monsieur PEPY avait annoncé, lors de ses vœux, qu'il

fournirait l'ensemble des 150 000 cheminots de téléphones portables ou de tablettes. Cela a été réalisé à Mobilités donc pourquoi cela n'a-t-il pas été réalisé chez nous à SNCF Réseau et sur notre périmètre ? Cette annonce a-t-elle été oubliée ou, Monsieur le Président, allez-vous fournir des téléphones portables aux plus de 11 000 salariés de notre CSE ? Nous nous demandons ce que nous avons fait à Réseau. L'intéressement est moindre, nous n'avons pas de téléphone, nous n'avons pas d'accord CSE... Qu'avons-nous fait de mal pour mériter tout ça par rapport à Mobilités ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur RAWOLLE, vous avez la parole.

M. Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Je voudrais revenir sur la régularisation des régimes de retraite Agirc-Arrco. Avez-vous prévu un recensement à la suite de notre demande ? Je n'ai pas bien compris. Faudra-t-il reposer la question à un prochain CSE ou éventuellement à un CSE extraordinaire ? Il y a urgence. L'étalement commencerait pour les salaires d'avril 2019. Nous tenons à vous alerter sur le fait que certains agents sont en grandes difficultés financières avec des conséquences sur la santé, sur le physique et sur le moral. Nous vous rappelons vos obligations en tant qu'employeur. Nous vous rappelons que la faute de ce calcul et de cette régularisation incombe à l'entreprise. La régularisation dans l'intérêt des salariés, après la réponse à la question 94 de l'ordre du jour, qui constituerait quelque chose dans leur intérêt, oui... Nous avons une retraite complémentaire, c'est dans l'intérêt des salariés. Chez moi on dit « un tiens vaut mieux que deux tu l'auras ». Actuellement, vous sonner les agents pour éventuellement dans 30, 40... nous ne savons pas trop quand ces gens pourront bénéficier de leur retraite. Nous voulons donc savoir si vous prévoyez un recensement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur BONNESOEUR, vous aviez demandé la parole.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Bonjour Monsieur le Président. À la suite de l'accident en Champagne-Ardenne, une enquête sera réalisée par Monsieur Jean-Claude DE CLERCQ et moi-même. Cet accident aurait pu être dramatique humainement parlant. Un classement en ECR semble indispensable voire obligatoire. Bien sûr, suivant la vision de Monsieur MARTY, s'il le permet, suivant ses classements dans les gravités. Nous voulons être conviés et mis en relation avec le RRH local si une enquête FOH est réalisée. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté. Je vous remercie.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Je vais à nouveau insister sur l'affaire des téléphones portables. Nous ne souhaitons pas, à SUD-Rail, que les agents en soient dotés. En effet, nous nous doutons bien qu'il y aura des conséquences. L'entreprise fournit des téléphones parce qu'elle a une certaine attente derrière. Vous n'avez pas répondu à ma question précédemment donc je vais la poser à nouveau. Dans quel cadre est prévue cette fourniture de téléphones portables aux agents de réserve ? Quelles sont les attentes de l'entreprise vis-à-vis de ces téléphones ? Sur quoi vous basez vous réglementairement ? Je vous remercie pour votre réponse.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je préfère sur ce sujet vous dire très clairement qu'il n'y a pas de réponse aujourd'hui sur un projet que nous ne connaissons pas.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Monsieur Marty semblait le connaître puisqu'il savait que c'était sur Lille et qu'il s'agissait d'une expérimentation qui n'avait, pour l'instant, pas démarré. Il existe nécessairement un cahier des charges.

M. Olivier MARTY : Je n'ai pas plus d'informations que celle de l'existence d'une réflexion sur le sujet au sein de l'établissement concerné.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Nous avons demandé directement aux DUO et aux DRH et il semblerait que ce soit plus qu'une réflexion. Ils ont eu beaucoup de mal à trouver des volontaires. Visiblement, ils en ont quand même une petite poignée. Il existe donc quand même quelque chose. Nous pouvons comprendre que nous vous prenons un peu de court aujourd'hui. Nous reviendrons donc évidemment sur le sujet au prochain CSE.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est effectivement une possibilité. Nous ne pourrions pas vous en dire plus aujourd'hui.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je souhaiterais vous demander une pause.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Souhaitez-vous que nous fassions une pause ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Soit nous continuons la conversation soit nous faisons une pause. Il est 11 h 10. Continuez les prises de parole et nous ferons la pause après.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous allons prendre le tour de parole. Nous allons nous limiter aux interventions de Monsieur SENS, de Monsieur COLLOTTE et de Monsieur WAVELET. Nous ferons ensuite une pause à la demande du secrétaire.

M. Dominique SENS (CGT) : Évidemment, vos réponses amènent plusieurs interventions des élus et des OS. En ce qui concerne les externalisations et la métropolisation, je crois que nous disons presque la même chose. À la différence que vous vous sentez obligés de justifier. Sur les effets des externalisations, je pense à la filière 27 qui a été déstructurée et presque anéantie... Je pense que tout le monde pourra en témoigner : cela permettait le maintien d'emplois dans les petites gares avec des cheminots qui étaient formés et qui savaient tout faire. Nous avons perdu cela. Voilà un autre effet concret des externalisations. Sans reparler des coûts - parce que ça a été évoqué - mais toujours en demandant un retour d'expérience sur ce qui est fait. Il n'y en a pas et c'est la fuite en avant. Il n'y a pas non plus de prise en compte des recommandations des différentes expertises que nous avons déjà citées. En ce qui concerne la métropolisation, nous constatons que les métropoles deviennent des autorités organisatrices des transports avec des budgets conséquents et des ambitions de reprendre des lignes 7 à 9 qui ont fermé et qui ne peuvent plus rouvrir puisqu'il y a trop de passages à niveau dessus. Nous voyons la perte de compétences et ça râle dans les milieux politiques autorisés, au Conseil régional, au département... Nous voyons aussi les importantes communautés d'agglomérations avec de gros budgets qui ont des ambitions sur les lignes ferroviaires. Ils voient très bien que leur territoire sera moins desservi par le ferroviaire que les métropoles. Métropolisation, cela signifie d'autres lignes moins parcourues. C'est ce que je disais tout à l'heure sur les nouvelles offres TER. Des lignes moins parcourues donc moins d'emplois chez les roulants dans les gares, des changements de lieux d'affectation et moins d'entretien donc moins d'avenir pour ces petites lignes.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Monsieur COLLOTTE, vous avez la parole.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Je vais revenir sur deux sujets que vous avez abordés. D'abord sur le langage utilisé. Je ne sais pas si c'est la mixité de tous les métiers qui fait que beaucoup de monde ne sait plus exactement de quoi nous parlons. J'ai entendu parler ce matin de maintenance d'urgence, de maintenance de dernière minute... Je connaissais la maintenance préventive, la maintenance corrective, la maintenance prédictive, la maintenance allégée, la maintenance préventive collective, la maintenance suite incident, la maintenance suite AF 5A7 ... Je vous demanderais de clarifier parce que d'après moi il n'en existe que deux : la maintenance préventive et la maintenance corrective. La corrective en 2Y suite à maintenance ou en 4Y suite à incident. Il faudrait, lorsque nous parlons d'astreinte ou d'externalisation, utiliser les bons termes. En effet, nous ne nous comprenons pas. Cela fait simplement huit termes différents pour deux qui existent dans la réglementation. Le deuxième point concernait la métropolisation. Vous avez dit que l'objectif était de fixer les habitations autour des lignes ferroviaires pour des raisons d'écologie et de sécurité. Je pense comprendre ce que vous voulez dire pour l'écologie. En revanche, pour la sécurité je ne vois pas bien. Il s'agit peut-être du fait que faire moins kilomètres c'est moins de risques d'accidents... Rien n'est prouvé puisque nous savons que les plus gros et les plus nombreux accidents se passent à moins de 5 kilomètres de notre domicile. Cela peut également vouloir dire qu'il y aurait plus de maintenance ou en tout cas plus de moyens autour des grandes métropoles et sur les grands axes ferroviaires et donc plus ou moins de sécurité en fonction de là où nous habitons. Le sous-entendu qui pourrait être derrière tout ça, volontaire ou involontaire, me dérange. Je voudrais donc savoir pourquoi vous dites qu'il y a plus de sécurité lorsqu'on habite près d'une grosse agglomération.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il s'agit simplement d'une mauvaise expression de ma part. Quand je parlais de transports globalement plus respectueux de l'environnement, pour moi, l'écologie des transports inclut le haut niveau de sécurité du ferroviaire comparé à la route. Il n'y a pas de comparaison entre les lignes. Monsieur WAVELET, vous avez la parole.

M. Sylvain WAVELET (CGT) : En ce qui concerne la métropolisation, je voulais simplement revenir un peu sur l'historique. Vous avez raison, aujourd'hui il s'agit d'un constat. Je souhaite revenir sur la loi MAPTAM de 2014 ou loi de modernisation de la fonction publique. Elle a permis d'en arriver là aujourd'hui. La loi NOTRe de 2015 a justement renforcé toutes les compétences au niveau des métropoles. C'est effectivement un constat mais tout ce qui a été fait auparavant s'appelle, il me semble, un choix politique.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie pour ces interventions. Monsieur le Secrétaire, vous souhaitez une pause.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous pouvons reprendre à 11 h 35. Cela nous laisse 20 minutes et nous avons toujours pris 20 minutes de pause. Je vous remercie Monsieur le Président.

La séance est suspendue de 11 h 54 à 12 h 15.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, nous pouvons reprendre la séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie, Monsieur le Secrétaire. Je vous propose des éléments de réponse très rapides sur certains points précis des dernières expressions. Notamment concernant le sujet des cotisations Agirc-Arrco. Nous ne pourrions pas reprendre tous les sujets que je qualifierais de plus globaux et de politique des transports. Le temps de notre séance ne suffirait évidemment pas. Nous ne pourrions pas les aborder dans le détail.

M. Olivier MARTY : Par rapport à ce sujet, c'est bien au sein des établissements que l'interface se fait pour voir s'il y a des situations particulières qui méritent examen. Néanmoins, nous allons nous rapprocher des établissements pour voir ce qu'ils ont eu comme recensement de situations qui font que les sommes retenues aient pu déclencher un mécanisme d'étalement. Ce n'est évidemment pas le cas de nombre de retenues qui sont, pour certaines, minimales. Nous allons, à la suite de votre interpellation, nous rapprocher des établissements.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose, Monsieur le Secrétaire, de passer aux points de notre ordre du jour. Pardon, Monsieur REPILLET, vous avez la parole.

M. Thierry REPILLET (CGT) : Je suis désolé mais je n'ai rien reçu en version papier. Vous respectez peut-être la réglementation pour que les élus aient trois jours avant la documentation papier sauf que j'étais en déplacement trois jours avant donc j'étais dans l'impossibilité d'avoir la version papier. Il serait quand même intéressant de penser aux agents en déplacement et donc de l'envoyer plus tôt. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur LECOINTRE.

M. Vincent LECOINTRE (SUD-Rail) : Je n'ai pas reçu non plus la version papier. Ce sont mes collègues et camarades qui me l'ont imprimée.

M. Olivier MARTY : L'envoi est fait de manière générale à l'ensemble des élus et des RS. Nous prenons note de ce que vous dites. Il s'agit d'un envoi qui double les envois dématérialisés et qui peut nécessairement faire face à des situations de déplacement qui ne permettent pas de récupérer la version papier. C'est la raison pour laquelle il s'agit d'un envoi en double.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de passer au premier point de notre ordre du jour. Vous noterez qu'il n'y a pas de point B – Consultation. Nous avons d'abord une approbation de PV.

A – APPROBATION DES PV DES CSE DU 29 JANVIER 2019, 12 MARS 2019, 20 MARS 2019 (2) et 21 MARS 2019

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, Monsieur le Président. Pour le moment, le seul PV qui a été renvoyé à l'ensemble des élus et à la direction est celui du 29 janvier. Rappelez-vous, celui du 13 février a été approuvé avant celui du 29 janvier. J'ai pris en compte l'ensemble des observations des élus et de la direction. J'ai ensuite retransmis le PV à

l'ensemble des élus et de cette même direction. Aujourd'hui, en l'absence d'autres observations, je vous demande de le soumettre à l'approbation des élus.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bien, je mets au vote, dans les conditions qui viennent d'être rappelées par notre secrétaire, le PV de la séance du 29 janvier. Qui approuve ce PV ?

Le procès-verbal en date du 29 janvier 2019 est approuvé à l'unanimité.

Je vous remercie Monsieur le Secrétaire. Je vous propose de passer au point C de notre ordre du jour.

B – CONSULTATION DU CSE

Aucun dossier en consultation.

C – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE

C1 – Désignation de l'expert-comptable du CSE

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous remercie Monsieur le Président. Le CSE doit se doter d'un expert-comptable. Je fais la proposition du cabinet Semaphores.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Souhaitez-vous vous exprimer ? Monsieur LEROY.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Comme nous l'avons demandé lors du dernier bureau, la délégation demande une proposition et un devis de la part de ce cabinet avant de se positionner et d'engager le Comité sur un mandat de quatre ans avec ce prestataire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur STIEGLER.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : La CFDT ne peut pas non plus voter pour sans devis. Nous connaissons effectivement Semaphores mais nous ne pouvons pas voter pour sans avoir connaissance du coût pour le CSE. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur ACHOUB.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais reprendre la parole. Effectivement nous avons abordé ce point au bureau. Ce cabinet d'experts-comptables n'a plus à faire ses preuves puisque cela fait plus de 18 ans qu'il travaille pour cette entreprise. J'ai eu la surprise, ainsi que d'autres élus, de recevoir, 24 heures avant la séance, un devis envoyé par le trésorier. Ce devis vient d'un autre cabinet d'expertise dont je ne connaissais pas encore le nom. J'ai quand même quelques observations à faire là-dessus. Je suis un petit peu effaré à sa lecture. En effet, je vois, si je vais à la page 8, l'affectation des dépenses et recettes aux

différents budgets du CSE au niveau des AEP et ASC. Je ne veux pas de risques d'abus sociaux. Je rappelle que nous avons voté ici un accord qui s'appelle l'accord CASI. Il s'agit d'un accord d'entreprise. À ce titre-là, je rappelle le reversement automatique de l'ensemble des sommes de toute la dotation ASC vers ces mêmes CASI. Je reste perplexe si, aujourd'hui, ce même cabinet d'expertise veut gérer des sommes sur un budget ASC. Nous ne pouvons pas, selon la loi, voter un accord d'entreprise qui signifie que nous devons reverser la totalité des sommes des ASC vers les CASI et, dans le même temps, marquer que nous allons aussi nous occuper des comptes des ASC. Je suis un petit peu perplexe. Cela ressemble quand même à de l'amateurisme de la part de ce cabinet. Êtes-vous d'accord, Monsieur le Président, sur le fait que, aujourd'hui et par rapport à l'accord d'entreprise, le budget ASC est bien envoyé dans sa totalité vers les CASI ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il s'agit d'une question difficile Monsieur le Secrétaire. Je peux simplement constater ce que vous avez voté et c'est le sens que vous avez indiqué. Par ailleurs, je n'ai aucune connaissance du devis qui vient d'être évoqué à l'instant. Là-dessus, je serai plus que réservé. Il me semble que la décision de retenir un expert-comptable appartient aux élus du CSE. Je peux simplement dire que, en tant que président de cette instance, je souhaite effectivement que les comptes soient sincères et puissent être, le moment venu, certifiés. Cela m'appartient en tant que président de l'instance. Je n'ai pas de doute sur la capacité de cette instance à les gérer correctement. En revanche, je ne me prononcerai pas sur le contenu des devis et les critères que vous allez prendre en compte pour retenir l'un ou l'autre. Je considère que cela relève de votre responsabilité, en tant qu'élus de cette instance, de vous prononcer là-dessus.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je ne demande évidemment pas au président de l'instance de se prononcer. Cela fait partie du fonctionnement des décisions des élus et non du président. Je ne parle pas du devis. Simplement, je me demande, quand nous sommes en phase « vérification du respect de l'affectation des dépenses et recettes aux différents budgets des CSE AEP et ASC », si nous sommes bien d'accord sur le fait que le budget ASC est bien, à travers un vote, affecté aux CASI ? Nous n'avons plus, aujourd'hui, à gérer un budget ASC. Sommes-nous bien d'accord ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais renouveler ma réponse. Je ne suis en aucun cas le gestionnaire du budget de ce CSE. Je peux donc simplement dire qu'effectivement vous avez voté en ce sens. C'est incontestable.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : D'accord. Je vous remercie Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur LEROY, vous avez la parole.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : En ce qui concerne ce point particulier, nous avons abordé en bureau la possibilité d'avoir un petit peu du budget ASC à gérer avec deux dispositions réglementaires différentes. Ce point se réfère, à mon avis, à cette partie. Nous pouvons refaire exactement les débats et les explications que nous avons eus en bureau mais je pense que le but n'est pas de refaire les réunions du bureau en plénière. Nous avons abordé les éventuelles possibilités pour gérer une part minimale du budget ASC malgré le reversement à 100% des subventions. Je ne vois pas du tout en quoi ce point sur le devis pose problème. Il a effectivement été envoyé tardivement. Je vous prie de m'excuser mais j'ai pris quelques congés la semaine dernière. Il avait été présenté au bureau donc je pense

que les membres présents au bureau n'ont rien découvert sur le contenu de ce devis. Le but est d'avoir une base avant de se prononcer. Ce devis est un document qui peut éventuellement servir de base pour la suite. Nous devons avoir plusieurs devis pour prendre une décision qui nous engage sur quatre ans avec un prestataire. J'avais dit en bureau que j'avais eu un retour d'un cabinet qui a également l'habitude de travailler avec d'autres CE. Ils connaissent donc la situation de l'entreprise. Nous attendons la proposition de Semaphores pour pouvoir nous positionner. Il n'y a aucune polémique dans cet envoi puisqu'il a été clairement abordé au niveau du bureau. Il n'existait aucune volonté de cacher les choses. Je m'excuse pour l'envoi tardif.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur le Secrétaire, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je voudrais simplement ajouter qu'effectivement le trésorier a proposé de conserver une part d'ASC mais pas sur le budget qui est affecté en part entière aux ASC. Aucune décision n'a été prise sur ce sujet. Le devis n'a pas été présenté dans le détail mais simplement sur une somme. Je dis simplement aujourd'hui que cela ressemble à de l'amateurisme. Nous avons l'habitude de travailler avec des cabinets qui ont su démontrer leur pertinence et leur professionnalisme. Nous avons une drôle de façon de travailler. Je vais vous demander, s'il vous plaît, une suspension de séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'accorde une suspension de séance. Néanmoins, je vous demanderais, Monsieur le Secrétaire, qu'elle soit la plus limitée possible compte tenu de l'ordre du jour et de l'importance des points que nous avons à traiter.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, vous ne pouvez pas nous demander de limiter nos débats. Cela prendra le temps qu'il faudra. Rassurez-vous, nous allons faire ça intelligemment.

La séance est suspendue de 11 h 54 à 12 h 15.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous pouvons reprendre la séance Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous passe la parole, Monsieur le Secrétaire, sur les suites que vous souhaitez donner à ces échanges.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Conformément aux textes en vigueur relatifs à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale, le CSE doit désigner un expert-comptable. Le CSE désigne le cabinet Sémaphores situé au 43-45 Avenue de Clichy, 75017 Paris pour des missions d'expert-comptable. Monsieur le Président, je vous prie de faire voter cette décision.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur STIEGLER, vous souhaitez prendre la parole.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Contrairement à nos propos avant la pause, nous avons reçu les documents nécessaires : le cahier des charges et le devis. Les missions sont renouvelables chaque année par tacite reconduction et peuvent être dénoncées par lettre recommandée trois mois avant à tout moment. Au niveau tarifaire, c'est cohérent. C'est la raison pour laquelle la délégation CFDT votera pour.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie. Monsieur SEGATTO, vous avez la parole.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : La délégation SUD-Rail a effectivement obtenu ce qu'elle avait demandé : un devis pour les prestations. La tarification des prestations est cohérente. Nous sommes donc également en capacité de voter.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie. Je mets au vote la proposition faite par le Secrétaire qui consiste à désigner le cabinet Sémaphores comme expert-comptable du CSE. Qui approuve cette nomination ? Qui s'abstient ? Nous avons 25 votes pour et 10 abstentions.

Le cabinet Sémaphores est désigné expert-comptable à la majorité des votants.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous remercie Monsieur le Président. Je rappelle, si je ne me trompe pas, que l'abstention est aujourd'hui considérée par les règles en vigueur comme un vote contre. Pouvez-vous le confirmer ?

M. Olivier MARTY : Effectivement.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous remercie Monsieur le garant des textes. Sans vouloir vous offenser.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il en faut un.

C2 – Désignation du cabinet d'expertise du CSE

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais vous faire, pour ce point C2, lecture d'une résolution :

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) procède à la lecture de la résolution suivante :

Recours à un expert-comptable dans le cadre de l'information-consultation sur la politique sociale des conditions de travail et de l'emploi au sein du CSE

Conformément aux dispositions du 3^{ème} alinéa de l'article L. 2312-17 du Code du travail complété par celle figurant dans l'accord relatif à l'application de certaines règles techniques résultant de la mise en place des CSE au sein du Groupe Public Ferroviaire du 8 février 2019, les CSE d'établissements au sein du GPF sont consultés annuellement sur la politique sociale des conditions de travail et l'emploi. Conformément aux dispositions des articles L. 2315-78 et L. 2315-91 du Code du travail, le CSE Zone de Production Nord Est Normandie désigne le cabinet d'expertise comptable Degest CE, 13 rue des Envierges 75 020 Paris, pour l'assister en vue de cette consultation annuelle portant sur la politique sociale, les conditions de travail et l'emploi et produire les analyses associées.

Pourriez-vous, Monsieur le Président, faire voter cette résolution.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Souhaitez-vous prendre la parole ? Non. Je mets donc au vote la résolution que vient de nous présenter le secrétaire pour la nomination du cabinet Degest CE comme expert de ce CSE. Qui approuve cette nomination ?

La désignation du cabinet Degest CE est approuvée à l'unanimité des votants.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Autrement dit avec 35 voix pour, est-ce bien cela ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Effectivement.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je souhaiterais obtenir une dernière précision pour l'assemblée. Sommes-nous d'accord sur le fait que le coût de cette expertise est intégralement pris en charge par l'employeur ?

M. Olivier MARTY : C'est effectivement le cas pour l'expertise portant sur la politique sociale.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de passer au point D de l'ordre du jour qui concerne les informations à l'initiative du service.

D – INFORMATIONS À L'INITIATIVE DU SERVICE

D1 – Les événements de sécurité remarquables de mars 2019

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai deux ESR à vous présenter. Monsieur REPILLET, vous avez la parole.

M. Thierry REPILLET (CGT) : Je souhaiterais faire une déclaration si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous écoute.

1. Déclaration CGT

M. Thierry REPILLET donne lecture de la déclaration suivante au nom de la délégation CGT :

Monsieur le Président,

Quand vous rendrez-vous compte que l'externalisation à outrance engendre les ESR. Quand comprendrez-vous que la non-transmission des savoir-faire engendre ces ESR. Vous prônez l'externalisation à tout va sans prendre en compte les conditions de travail des agents des entreprises externalisées tant que la production n'est pas impactée. Ce 16 avril, un agent débutant d'une entreprise privée encore en formation perd la vie après son service même si

l'enquête est en cours. Les membres du CSE expriment la plus vive compassion envers la famille de l'agent. Le Comité ne peut que s'interroger sur l'employabilité des agents d'une entreprise privée. La perte d'emplois aux cadres permanents, la perte des connaissances techniques, le manque de relationnel entre services... ne pourra qu'engendrer une recrudescence d'ESR. Les mauvaises expériences vécues sur notre réseau étranger ne vous laissent pas, je l'espère, sans réflexion sur l'externalisation massive. Le retour à la mise en place d'agents SNCF compétents, formés, équipés, avec des moyens sur le terrain est plus qu'évident. L'objectivation de l'externalisation sur la maintenance et sur tout SNCF Réseau doit cesser immédiatement. La CGT n'est pas en mesure d'analyser un accident aussi grave alors que nous n'avons pas été avisés ni conviés à participer à l'enquête. Monsieur le Président, vous n'êtes pas sans savoir que vous êtes le premier responsable, juridiquement et pénalement, du non-respect de toutes les réglementations en vigueur qui, de plus, engendrent ces ESR.

Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie Monsieur REPILLET. Vous avez compris que l'accident auquel vous faites allusion et qui s'est produit mardi n'entre pas dans le cadre de la présentation que je vous fais aujourd'hui. Je vous l'ai dit, nous allons regarder comment notre CSE est concerné par cet accident dans des conditions particulières. Je reviendrai donc vers vous sur ce sujet. Je vais vous commenter deux ESR. Le premier est à dominante technique. Nous allons vous projeter, je crois, le point de situation. Le point de situation est relativement simple. Nous sommes sur la ligne entre Paris et Surdon avec un train de sens impair. Vous avez un extrait du schéma de signalisations. Nous sommes avec un train impair qui vient de Paris Montparnasse vers Granville et qui passe sur le PN 100 situé aux kilomètres 164 et 167 en constatant que les barrières ne s'abaissent pas au passage de son train. Le conducteur a très bien réagi en prenant les mesures de raté de fermeture. Nous constatons, dans l'enquête immédiate qui est diligentée par l'Infrapôle, que le relais d'annonce n'a pas chuté. Nous sommes donc dans un cadre de vrai raté de fermeture. Je dis « vrai raté de fermeture » parce que vous savez comme moi que nous avons beaucoup de signalements qui sont dans un premier temps présentés comme des ratés de fermeture mais qui sont en réalité autre chose. Il s'agit, assez souvent, de ratés d'ouverture sur les fonctionnements normaux des PN. Nous sommes, dans ce cas précis, face à un vrai raté de fermeture. Nous ne sommes pas parvenus à le reproduire. Nous n'avons donc pas mis en évidence une défaillance précise identifiée. Les composants et notamment les pédales d'annonce sont partis en expertise au laboratoire de Saint-Ouen. Nous attendons maintenant une expertise très technique et complète de ces pédales électroniques. Nous souhaitons savoir ce qui a pu causer ce non-fonctionnement des dispositifs d'annonce. Nous sommes face à quelque chose qui n'a pas eu de conséquence mais qui aurait pu avoir des répercussions extrêmement graves. Cela explique le classement en ESR. Un raté de fermeture de ce type est systématiquement classé en ESR. Le deuxième incident est de nature tout à fait différente. Nous sommes davantage dans du facteur humain. Nous sommes sur la GOP entre Nantes et La Roche-sur-Yon sur laquelle intervient l'Infralog National. Deux gares sont présentées sur le schéma. Elles se trouvent dans la moitié inférieure du schéma. Vous avez l'Hébergement qui est à peu près au milieu du schéma et vous avez Belleville. Dans ces deux gares, pour le travail sur les GOP dans la journée, les TVP sont interdites avec mise en place de barrièrage et masquage des pictogrammes. Il

s'agit d'une question en soi puisque l'enquête a même interrogé la pertinence du masquage des pictogrammes. Nous allons voir que ça a eu un impact dans l'incident. À la restitution des DFV sur les deux voies, le RPTX de l'Infralog National restitue les DFV sur les deux voies sans obtenir d'assurance de l'agent d'activité que les TVP ont été remises en service. Il se rend compte ensuite de l'oubli et il demande à l'agent d'activité de remettre en service les TVP. Les dysfonctionnements dans les deux gares sont différents. En gare de Belleville, nous avons un train voyageurs qui est un des premiers trains ou le premier train à circuler après l'interception et qui fait son service voyageurs. Les voyageurs ne peuvent pas traverser la voie puisque la TVP n'est pas remise en service. Les voyageurs font donc un cheminement pénible anormal dans le ballast pour aller jusqu'au PN voisin et faire la traversée sur le PN. Nous mettons, dans cette situation, les voyageurs en difficulté avec un risque pour le cheminement des voyageurs. La deuxième situation est différente. À L'Herbergement, l'agent n'a pas pu, dans un premier temps, rétablir la TVP parce qu'un TTX stationnait sur les voies. Il part à Belleville pour régler la situation et revient à L'Herbergement. Il se rend compte, à L'Herbergement, que les barrières ont été enlevées. Nous ne savons pas encore clairement qui a enlevé les barrières. Il s'agit d'un des points de l'enquête. Les barrières ont été enlevées, les pictogrammes restant masqués. Nous n'avons pas la certitude que des voyageurs ou des personnes ont traversé. Néanmoins, le dysfonctionnement est d'une nature différente de Belleville. En effet, des personnes ont pu être incitées par l'absence de barrières à traverser sur la TVP sans avoir l'indication du pictogramme. Nous avons, dans les deux cas, un dysfonctionnement qui entache la sécurité. Dans cet incident, nous avons, à la base, le mauvais séquençage des tâches par le RPTX au moment de la restitution. La réunion J+1 a eu lieu et elle a mis en évidence un certain nombre de points et d'interrogations, évidemment sur toutes les mesures qui peuvent favoriser la bonne exécution de la procédure dans le bon ordre par le RPTX. Elle a également mis en évidence des questions. Serions-nous capables d'avoir des barrières qui soient moins facilement amovibles ? Autrement dit, moins facilement retirables par quelqu'un comme un piéton qui veut traverser ou un agent de la gare. Nous allons regarder si, techniquement, il existe un dispositif qui permettrait d'avoir quelque part un ancrage qui offrirait par exemple la possibilité de cadenasser ou de verrouiller une des barrières. Je précise que la question ne se posait pas à Belleville puisque c'était l'accès même à la gare qui était interdit. Nous avons donc des clôtures cadenassées qui ont joué leur rôle. Par ailleurs, nous nous demandons s'il est pertinent de masquer les pictogrammes. En effet, dans ce cas-là, les pictogrammes continuaient à fonctionner normalement. Ils auraient pu assurer le fonctionnement normal de la TVP à la restitution. Voilà ce que je voulais vous dire sur ces deux incidents. Avez-vous des questions ? Monsieur REPILLET, vous avez la parole.

M. Thierry REPILLET (CGT) : Je voulais savoir si vous vous étiez demandé si, éventuellement, l'entreprise privée qui venait travailler dans cette zone aurait pu ouvrir ou retirer les barrières.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous ne sommes pas sur une question d'entreprise privée ou non. Nous sommes en train de parler d'agents SNCF. Il existe un doute qui, à ma connaissance, n'a pas été complètement levé. Il s'agit de savoir si l'agent SNCF a demandé aux collègues du service voyageurs en gare de L'Herbergement de retirer les barrières. Je n'ai pas d'éclaircissement sur ce point. En l'occurrence, n'importe qui a pu enlever les barrières. Les barrières ont pu être enlevées par le premier voyageur qui a voulu traverser

ou par un agent de la gare qui s'est dit que la GOP était terminée. À l'heure qu'il est, je crois que nous n'avons pas de certitude sur qui a enlevé les barrières. Je dis ça sous réserve mais c'est ce que j'ai retenu de l'enquête.

M. Thierry REPILLET (CGT) : Régulièrement, les agents des entreprises privées retirent les barrières mais ne les remettent pas en place derrière eux. Il est possible, dans ce cas, que ce soit l'entreprise privée qui ait retiré les barrières, parce qu'elle a des clefs de cadenas d'artillerie, et qui ne les ait pas remis derrière elle. Il faut se poser la question. Je n'ai pas dit que c'était le cas. J'ai simplement dit qu'il s'agissait d'une possibilité.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous n'avons aucune espèce d'indication que ce scénario soit retenu. À ma connaissance, il n'a pas été évoqué dans l'enquête. Je note votre remarque. Il peut y avoir des cas et il s'agit, si c'est le cas, d'un grave dysfonctionnement qui relève de la responsabilité de l'entreprise qui ferait ça. Je n'ai, à l'heure actuelle, aucun élément laissant à penser que c'est le cas. Monsieur COLLOTTE, vous avez la parole.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Nous n'avons pas d'éléments concernant le carnet de DP. Étions-nous dans le cadre d'un échange de de dépêches entre l'agent d'activité et ce RPTX ? Nous aurions une traçabilité avec. Existait-il un contrat travaux ? Si oui, lequel ? Le RPTX se rend compte qu'il a oublié de demander la mise en fonctionnement... Comment ? Pouvez-vous nous dire si c'est dans son carnet de DP, il n'a pas eu de dépêches. Pouvez-vous nous dire si c'est sur son contrat travaux qu'il n'a pas eu de fin de tâche sur la remise en service des TVP ? Il s'agit d'éléments importants à connaître. Vous parlez de ne pas masquer les pictogrammes... Je vous invite déjà à suivre la réglementation qui existe pour les passages à niveau qu'ils soient en période de travaux, sans travaux, avec ou sans reprise de gardiennage, avec TTX, sans TTX, avec ou sans lorry, avec les différents métiers. Il s'agit déjà d'une usine à gaz. Nous allons une nouvelle fois dans le mur en ajoutant encore une procédure distincte entre les annonces on les laisse, les pictogrammes on les laisse parce que dans certains cas ils peuvent servir et dans d'autres ils ne peuvent pas servir. Aujourd'hui, nous avons une réglementation PN qui fait 70 pages. En ce qui concerne le dernier point, je n'ai pas compris. Vous parlez de modifier les points d'ancrage ou d'étudier les points d'ancrage des barrières de passages à niveau. Je voudrais que vous éclairciez ce point parce que je n'ai pas suivi. Voulez-vous modifier la façon dont les barrières sont fixées à l'ensemble moteur ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je m'efforce de vous répondre pour ces questions assez matérielles. Je vais voir si j'ai des éléments mais à l'instant je n'ai pas la réponse. A priori, compte tenu de l'ampleur des travaux, il y a un contrat travaux. Je n'imagine pas le contraire. Je n'ai pas les éléments sur le document que le RPTX avait sous les yeux pour faire ses opérations. Je pense néanmoins que je pourrai les avoir au cours de la séance. En ce qui concerne les barrières, il s'agit bien d'une TVP. Autrement dit, d'une traversée de voie accessible au public. Elle a été interdite uniquement avec des barrières amovibles posées au sol. Tout le monde pouvait donc les enlever et les déplacer. La réflexion consiste à se demander si, dans ce cas, il ne faut pas prévoir dans le sol, à demeure ou autre, un point d'ancrage. Les barrières ne pourraient alors pas être enlevées par la première personne qui veut les enlever.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Nous sommes bien sur la constatation immédiate des faits. Nous imaginons bien que ce n'est pas une barrière qui a été mise.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il y a effectivement plusieurs barrières.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Il y avait un ensemble de barrières. Nous imaginons bien que si une personne a eu besoin de passer, elle a déplacé une barrière sur le côté et non l'ensemble des barrières, des deux côtés, proprement rangées à côté du passage à niveau. La constatation immédiate des faits est, dans ce cas-là, importante. En effet, elle permet de déterminer s'il s'agit d'un acte isolé d'un usager extérieur à la SNCF ou s'il s'agit d'un acte volontaire visant à rouvrir la TVP.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : L'indication que j'ai c'est « les barrières ». Je pense donc que plusieurs barrières ont été enlevées. Néanmoins, je ne suis pas capable de vous répondre dans le détail. Vous avez raison, cela peut indiquer dans quel esprit l'acte a été fait. Cela permettrait de savoir si c'est un agent qui s'est cru autorisé à enlever la protection qui avait été mise sur la TVP. En ce qui concerne la question des pictogrammes, je n'ai pas dit que nous avons pris une décision. Vous avez raison sur la complexité des mesures travaux. Elles sont déjà très complexes. Nous nous demandons si, dans ce cas-là, il était pertinent de masquer les pictogrammes. Le REX immédiat semble dire que ce n'est pas pertinent. Monsieur SENS, vous avez la parole.

M. Dominique SENS (CGT) : Je pense pouvoir affirmer, pour la CGT, que le système de sécurité le plus sophistiqué et complexe qui soit ne remplacera jamais la présence humaine sur les travaux. Ce n'est pas la polycompétence qui va résoudre les choses. En ce qui concerne le premier ESR, le franchissement barrières ouvertes, s'agissait-il d'un train fret ou voyageurs ? Où pouvons-nous trouver le schéma que vous nous avez présenté ainsi que l'archivage de tous les ESR ? Éventuellement dans le BDES... Pouvez-vous me le dire ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais vous répondre. Madame LANTZ puis Monsieur ACHOUB.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Vous m'arrêtez si je me trompe mais il me semble que vous ne savez pas qui a enlevé les barrières de L'Herbergement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : De tête, mais je peux vérifier ce point-là. Il n'était pas évident de savoir qui a enlevé les barrières.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Pourtant, vous précisez, dans la présentation, que l'agent activité décide de se rendre en priorité à Belleville et déclare avoir demandé à l'AC de L'Herbergement de retirer les barrières.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Oui mais je vais vérifier ce point-là. Je ne vous réponds pas pour l'instant puisque je ne suis pas certain que nous ayons la certitude que c'est l'AC qui a retiré les barrières. Je vais vérifier ce point-là.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : D'accord. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur ACHOUB puis Monsieur SENS.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je rappelle qu'il y avait, sur l'ancien Comité d'Établissement Maintenance Travaux, un suivi des ESR qui n'était pas conclu. J'aimerais

bien que vous mettiez également une espèce de suivi en place afin que nous puissions continuer à voir ce qui n'a pas été classé.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté. Monsieur SENS, vous vouliez reprendre la parole.

M. Dominique SENS (CGT) : Je vais attendre les deux premières réponses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : En ce qui concerne les systèmes de sécurité qui ne remplacent pas la présence humaine, j'entends. Nous avons quand même des cas de figure où nous sommes amenés à mettre ce type d'interdictions dans des points qui ne sont pas surveillés. Nous ne pourrons pas, lorsque nous regardons le grand nombre de points de surveillance et les autres missions sur ces GOP, répondre systématiquement avec une présence humaine. En ce qui concerne le PN 100, je ne sais pas vous répondre aujourd'hui. Nous allons regarder. Le schéma qui a été présenté peut être donné ensuite sans problème. Nous regarderons si nous aurons, demain, un mode de communication, éventuellement via la BDES, de l'historique de ce que nous présentons ici en ESR. Quant à la question de Monsieur ACHOUB, je suis d'accord avec vous. Il est normal que nous revenions vers vous quand nous ne sommes pas conclusifs sur la compréhension d'un ESR. Par ailleurs, le 34-17 est un train de voyageurs.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je voudrais apporter une précision sur le sujet. Nous devrions commencer à avoir les tableaux de bord à partir du mois prochain. Il s'agissait d'un engagement de Monsieur MARTY. Je vous demanderais, au niveau des ESR, de nous joindre mensuellement la petite feuille avec les ESR qui ne sont pas encore classés. Cela permet d'avoir un suivi régulier.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur CHERIFI.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : En ce qui concerne le premier ESR, vous indiquez que l'expertise est prévue semaine 14/15. Avez-vous reçu les résultats ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous sommes semaine 16... Non je n'ai pas les résultats. Monsieur SENS.

M. Dominique SENS (CGT) : Il s'agissait donc d'un train de voyageurs. Pouvez-vous nous préciser s'il y avait des usagers dedans et s'il y avait un ASCT ? Heureusement qu'il n'y a pas eu de heurts routiers sinon il y aurait également eu le BEATT. C'est la raison pour laquelle toutes ces questions sont très importantes. Outre le vieillissement des éléments constitutifs de l'annonce qui ont tous été remplacés et qui renvoient à d'autres débats que nous avons déjà eus ici. Effectivement, l'expertise par l'EPSF nous intéresse fortement. Pour enfoncer le tirefond sur les propos du secrétaire, le suivi des ESR est une demande forte pour que les élus puissent, avec les nouveaux outils informatiques que vous nous imposez, assurer cette traçabilité et ce suivi.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Le dernier point est noté. Nous allons regarder la façon de faire le meilleur usage des outils qui sont à notre disposition. Je n'ai pas tous les éléments de réponse. A priori, il s'agit d'un train transportant des voyageurs. Heureusement, il n'y a pas eu d'accident. En ce qui concerne le BEATT, il est informé comme l'EPSF de tous les événements qui revêtent un aspect significatif. Il peut donc, de lui-même, se saisir de tout événement sur le réseau. C'est vraiment comme ça que ça fonctionne.

M. Dominique SENS (CGT) : Je voudrais insister sur le suivi de l'accident de trajet du collègue directeur d'établissement Champagne-Ardenne. Vous avez dit tout à l'heure que vous l'assuriez ESR. Il va y avoir une enquête. Nous constatons qu'il n'existe pas de catégorie sociale pour les accidents du travail. Néanmoins, nous ferons nécessairement le lien avec le taux de fréquence et taux de gravité des accidents de trajet que vous devrez également nous présenter. Nous en parlerons peut-être aujourd'hui.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends bien et j'ai également bien entendu la remarque de Monsieur BONNESOEUR qui indiquait qu'il y aurait une enquête avec deux membres du CSE. Monsieur le Secrétaire, je me tourne vers vous pour vous proposer de faire la pause de midi.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : C'est une sage décision. Nous pouvons reprendre à 14 h 15.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien. Nous reprenons à 14 h 15.

La séance est suspendue en raison de la pause méridienne entre 12 h 43 et 14 h 18.

Vincent GAY et Marjorie BLANCHART prennent part à la séance à 14 h 18.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, nous pouvons reprendre la séance puisqu'il est 14 h 18.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est parfait, je vous remercie. Notre séance de cette après-midi comporte un thème important consacré aux questions de santé, sécurité et conditions de travail. C'est la raison pour laquelle, comme le prévoit le Code du travail, le médecin référent, Monsieur Vincent GAY, et le préventeur, Madame Marjorie BLANCHART, sont présents. Monsieur ACHOUB, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous allons entamer le point E qui est un sujet à l'initiative du service portant sur les attributions du Comité en matière de santé, sécurité et conditions de travail.

<p>E – SUJETS A L'INITIATIVE DU SERVICE PORTANT SUR LES ATTRIBUTIONS DU COMITE EN MATIERE DE SANTE, SECURITE ET CONDITIONS DE TRAVAIL</p>
--

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous sommes dans les attributions SSCT donc il va falloir considérer ce point-là comme si nous étions dans les anciennes attributions du CHSCT. J'ai cru comprendre que certaines délégations prévoient de faire une analyse complète de chaque accident, en tout cas pour ce qui est du point E2 concernant les mesures sur les accidents de travail. Nous procédions ainsi lors des CHSCT et, effectivement, il s'agit d'une prérogative qui nous revient. Je tenais donc à le préciser.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous verrons ce point-là. La question est de savoir si cela sera compatible avec notre emploi du temps.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, il n'y a pas d'emploi du temps pour la sécurité santé au travail. Nous allons traiter nos prérogatives et nous prendrons le

temps qu'il faut. Malheureusement, les législateurs ont modifié les choses. Aujourd'hui, nous n'avons pas de CSSCT, donc nous devons faire ce travail-là.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous verrons ce que ça donne. Nous avons, avant cela, un point E1 qui concerne l'avis que nous devons recueillir auprès de cette instance sur la désignation du salarié compétent pour le siège.

E1 – Avis sur la désignation du salarié compétent du siège de la DZP

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais céder la parole à Olivier MARTY afin qu'il dise un mot de cette démarche.

M. Olivier MARTY : Le sujet vient à l'ordre du jour aujourd'hui concernant le périmètre du siège de la zone de production basée dans les locaux d'EuroAlsace. Nous devons procéder à la désignation du salarié compétent. Il faut savoir que, sur l'ensemble des établissements de production, les salariés compétents en place avant la bascule des instances sont restés. Il n'y avait pas eu, à la suite de la constitution de la zone de production, cette désignation de salarié compétent. Nous y revenons donc maintenant. Le CSE doit donner son avis sur cette désignation. À ce titre-là, vous avez eu dans le document un résumé des missions du salarié compétent qui s'affiche à nouveau. Je ne vais pas relire ces missions en détail puisque vous les avez sur les différentes attributions. Marjorie BLANCHART du pôle sécurité de la DZP est pressentie pour être désignée salarié compétent. Nous vous avons donc fourni quelques éléments sur son parcours à la fois au service de la production, de l'encadrement et avec des fonctions orientées sur la sécurité en tant que COSEC.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous vous proposons, à ce stade, de ne pas refaire sous forme d'exposé ce que vous avez dans le dossier et qui s'affiche à l'écran. Monsieur DI CARLO souhaitait prendre la parole.

1. Déclaration CGT

M. Antoine DI CARLO donne lecture de la déclaration suivante au nom de la délégation CGT :

Monsieur le Président,

Vous nous demandez notre avis sur la désignation du salarié compétent du siège de la DZP. Dans un premier temps, la CGT se permet de vous rappeler que tous vos agents sont compétents. Mais par rapport à cette désignation, comment porter un avis alors que depuis la chaotique mise en place de l'instance, vous ne nous fournissez aucun document. Comment ce salarié compétent pourrait-il suivre et mettre à jour le document unique alors que nous, élus CSE de la ZP NEN, ne possédons pas les éléments tangibles, aucune évaluation des risques professionnels par poste de travail. De plus, nous sommes toujours en attente des PAPACT des anciens CHSCT du périmètre de la ZP NEN ainsi que des plans d'action sécurité. Dans les prérogatives du salarié compétent, la participation aux inspections périodiques n'est pas reprise. Qui va donc y assister ? La CGT insiste sur le fait que le seul

responsable en matière de sécurité et de protection du personnel est le directeur. Il est le seul à avoir autorité, moyens et compétences. La CGT tient également à rappeler que la réglementation impose à l'employeur d'assurer la sécurité et de préserver la santé physique et mentale de ses salariés. L'employeur est seul responsable. C'est pourquoi la désignation d'un salarié compétent pour s'occuper des activités de protection et de prévention des risques professionnels ne devait pas avoir pour effet de transférer la responsabilité de l'employeur dans le domaine de la santé et sécurité du travail à cette personne. Nous savons que toutes les refontes du Code du travail ne servent qu'à diluer les responsabilités et à les reporter sur les salariés. L'employeur peut transférer une partie de cette responsabilité sur le salarié compétent par une délégation de pouvoirs. Mais la délégation de pouvoirs n'est valable que si le délégataire est notamment investi de l'autorité, des moyens et des compétences nécessaires à l'exercice de sa mission. La CGT craint que, par la désignation de ce salarié compétent, votre responsabilité se dilue et que, à la vue des dernières réunions du CSE, vous ne donniez pas plus de moyens à ce salarié qu'aux élus CSE ZP NEN pour réaliser les missions de prévention qui leur incombent, d'analyse et de prévention des risques. De plus, cette désignation ne concerne que le siège de ZP NEN. Quid de la prévention en établissement au plus près des salariés ? Quelles prérogatives reste-t-il aux COSEC en établissement ? Quel est leur avenir et quels seront leurs moyens ? La CGT donnera donc un avis motivé négatif.

Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie Monsieur DI CARLO. Je commenterai ce point tout à l'heure. Souhaitez-vous prendre la parole ? Je vous propose, en l'absence d'autres prises de parole, de laisser Monsieur MARTY dire un mot sur la question de la délégation. Je vous donnerai ensuite la réponse.

M. Olivier MARTY : L'existence de salariés compétents n'est pas une nouveauté. C'est quelque chose qui est déjà en place sur le reste du périmètre. Ce qui relève de la responsabilité employeur au titre de la hiérarchie est toujours en place. Il n'y a pas de transfert de responsabilités hiérarchiques en tant que responsabilités employeur sur les salariés compétents. Pas plus en ce qui concerne le siège qu'en ce qui concerne le reste du périmètre.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il s'agit d'un premier point important. En tant que directeur de la ZP NEN, je suis aussi responsable des conditions de travail, de la santé et de la sécurité des salariés du siège. Évidemment, à aucun moment je n'imagine m'exonérer de mes responsabilités. En revanche, il est important que je puisse être assisté dans ces missions par ce que le Code du travail désigne comme le salarié compétent. Je note que ces questions sont des questions structurelles de fonctionnement qui ne concerne pas la personne qui vous est proposée. En revanche, le vote doit concerner le cas particulier de la désignation de Madame Marjorie BLANCHART. Je note que les questions qui sont posées et les arguments avancés par Monsieur DI CARLO pour expliquer le vote de sa délégation ne touchent pas le choix ou les critères qui ont mené à la désignation de cette personne mais des questions de fonctionnement plus globales d'hygiène et de sécurité dans l'entreprise. Je vous ai parlé du transfert de responsabilité. J'assume mes responsabilités d'employeur vis-à-vis également des salariés du siège. En ce qui concerne la crainte que les responsabilités se diluent et que je ne donne pas les moyens nécessaires à la salariée compétente, il

m'appartient de veiller à ce que le salarié compétent ait un temps suffisant à consacrer aux questions du siège dans l'organisation du travail de la direction sécurité à laquelle appartient Madame BLANCHART. Il s'agit évidemment d'un pesage. Elle a, avec cette responsabilité, si je la désigne, d'autres responsabilités. Le pesage amène, a priori, à ce qu'elle consacre certainement plus de temps aux missions de prévention sur l'ensemble des établissements sans négliger les salariés du siège. Enfin, sur le terrain, cette désignation ne change en rien les mécanismes existants. Monsieur SENS a demandé la parole.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, il s'agit bien sûr d'une position de la CGT et non de l'élu CGT qui a fait lecture de la déclaration. Monsieur MARTY le disait, ce n'est pas nouveau. La position de la CGT n'est pas nouvelle non plus. L'avis défavorable sur ce système de structuration de l'entreprise n'est pas nouveau sur le fond. Notre avis défavorable ne vise surtout pas la personne de Madame BLANCHART que nous demandons à connaître davantage. J'aimerais bien entendre également Madame BLANCHART sur ses missions. J'aimerais également que tous les élus de cette instance disposent des coordonnées de tous les Conseils de tous les établissements qu'ils seront appelés à côtoyer aujourd'hui comme hier et comme demain.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie pour ce propos qui clarifie effectivement les choses. Je pensais l'avoir compris comme ça donc c'est bien de le préciser. J'entends la demande pour que vous disposiez des coordonnées des COSEC. Est-ce le cas ? Je me tourne vers la DRH.

Mme Agnès RAULT : Nous les avons données dans les documents que nous vous avons transmis il y a quelques semaines. Nous pouvons redistribuer le document si vous le souhaitez.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous vérifierons mais Madame RAULT vous indique que les coordonnées des COSEC ont été envoyées. Monsieur CHERIFI, vous avez la parole.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Monsieur le Président, compte tenu du fait que nous sommes en pleine CSSCT, trouvez-vous normal qu'on soit actuellement en train de dispenser une formation dans le couloir ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne sais pas Monsieur CHERIFI. Je vais vous le dire franchement, je ne pense pas qu'il s'agisse de salariés du périmètre de notre zone de production donc je n'ai pas d'avis sur la question. En ce qui concerne ce sujet, y a-t-il d'autres expressions ? Monsieur SENS.

M. Dominique SENS (CGT) : Nous connaissons évidemment les COSEC des établissements. Mon interrogation portait aussi sur les rapports qu'auront les élus de cette instance, les membres de CSSCT, voire les RPX, voire les Commissions locales avec les COSEC d'établissements. C'est plus clair comme ça.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous notons ce point. Il est devant nous avec la mise en place de toutes les instances CSSCT. Je vous propose, en l'absence d'autres expressions, de passer au vote. Nous votons pour recueillir l'avis consultatif du CSE. Monsieur SENS, vous avez la parole.

M. Dominique SENS (CGT) : Monsieur le Président, vous nous mettez un écran, c'est bien, nous progressons constamment, mais pourriez-vous nous mettre la page 2 concernant les postes et formations suivies par Madame BLANCHART ? Pourriez-vous également rectifier le fait que Madame BLANCHART n'a pas été agent circulation « Louches » mais « à Lourches » ? C'était pour la boutade. Néanmoins, je répète mon intention de vous entendre sur votre bilan, avant de procéder au vote.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, j'ai des élus qui me demandent une suspension de séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Souhaitez-vous une suspension de séance avant de passer au vote ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Absolument.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'accorde une suspension de séance et je me permets d'insister une nouvelle fois pour qu'elle soit aussi brève que possible. Je vous remercie.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je suis dans l'obligation de vous répéter que ce sont les élus qui décident du temps de la suspension et non le président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je demande mais je ne décide pas.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : C'est entendu Monsieur le Président.

La séance est suspendue de 14 h 33 à 14 h 42.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je pense que cette brève interruption de séance convient au président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur le Secrétaire, ce qui m'importe c'est que nous ayons suffisamment de temps utile de débat entre nous pour pouvoir traiter les points de l'ordre du jour. C'est ma seule préoccupation.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Tout à fait. Effectivement, à une époque, le président démarrait la séance et l'ordre du jour était considéré comme traité à la fin de la séance même si ce n'était pas complètement le cas. Aujourd'hui, ce n'est plus comme ça puisque nous nous devons de le terminer. Effectivement, nous allons encore avoir des séances supplémentaires si nous ne le terminons pas aujourd'hui. Nous pouvons reprendre la séance, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Souhaitez-vous intervenir ? Monsieur SENS puis Monsieur SEGATTO.

M. Dominique SENS (CGT) : Je voudrais apporter une précision sur l'avis défavorable exprimé par la déclaration. J'insiste sur le fait que ce vote porte bien sur le transfert des responsabilités et non sur la personne de Madame BLANCHART. Je voudrais également préciser que, pour la CGT, nous reconnaissons les compétences de Madame BLANCHART qui sont, par ailleurs, reconnues par les cheminots dans les établissements. Nous lui souhaitons bon courage.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie Monsieur SENS. Elle sera sensible, je pense, à cette déclaration. Monsieur SEGATTO, vous avez la parole.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Compte tenu des arguments développés lors du débat et du contexte actuel de gestion de la SSCT au sein de la ZP NEN, autrement dit sans instance de proximité, la délégation SUD-Rail s'abstiendra pour ce vote. Je rejoins notre collègue Dominique, il ne s'agit absolument pas d'une remise en cause de la personne de Madame BLANCHART. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie pour cette précision Monsieur SEGATTO. Il avait été évoqué que Madame BLANCHART pouvait éventuellement faire un petit point sur la mission telle qu'elle l'envisageait. Je crois que c'est important donc je vais lui donner la parole avant de passer au vote. Pouvez-vous, Madame BLANCHART, nous dire en quelques mots comment vous voyez la mission du salarié compétent auprès du directeur de la zone de production en ce qui concerne les salariés du siège.

Mme Marjorie BLANCHART : Bonjour à toutes et à tous. Je vous remercie également pour la remarque qui a été faite précédemment. J'ai effectivement déjà été COSEC mais au sein de l'EIC Hauts-de-France. Je reprends ces missions avec plaisir et notamment tout ce qui est prévention. Mon objectif est d'accompagner cette prévention sécurité du personnel au sein du siège de la zone de production Nord Est Normandie, d'accompagner les managers, de piloter la prévention et de contribuer à ce domaine sécurité santé au travail.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie Madame BLANCHART. Nous allons certainement entrer dans des choses plus précises sur vos missions. Nous avons encore une séance cette après-midi consacrée à ces questions. Monsieur ACHOUB, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur LARRIEU, je ne peux pas m'empêcher de faire une suggestion. Je pense qu'une des premières missions de la COSEC devrait être de faire une campagne sur l'alcool. En effet, cette mission dépend aujourd'hui du siège de ce CSE.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'essaie de bien comprendre. Je pense qu'il n'existe pas de sujet avec le siège de cette zone de production sauf si vous me dites le contraire. Nous avons évoqué un incident qui s'était produit dans le bâtiment. J'ai donné des suites à votre signalement qui concernait un autre service. Je pense que les suites sont en cours d'être données.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Du bâtiment, donc ça ne fait pas partie du siège...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Plusieurs services de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités... coexistent dans le bâtiment. Il faut savoir, quand je parle bâtiment EuroAlsace, que les salles peuvent être prêtées à des personnes qui appartiennent à plusieurs services. En l'occurrence, Madame BLANCHART vous est proposée comme COSEC du siège. Autrement dit, 113 personnes du siège de la ZP NEN : les directions, performance production, ressources humaines, sécurité, expertises SE, expertises voies.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : La précision est importante.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je prends votre intervention en bonne part, Monsieur ACHOUB. Nous aurons certainement l'occasion de reparler d'alcool. L'alcool est, dans l'entreprise, un sujet difficile. En effet, nous avons une histoire qui n'est pas « blanc-bleu » avec ce produit. Nous nous efforçons depuis maintenant plusieurs années d'avoir, notamment au titre de la prévention et des missions de sécurité des agents, une politique beaucoup plus claire. Je m'efforcerai toujours que nous soyons clairs et conséquents dans

ce domaine et dans cette politique. Je vous propose de passer au vote. Il s'agit d'un avis sur la désignation de Madame Marjorie BLANCHART comme salarié compétent pour les effectifs du siège de la ZP NEN. Qui est d'avis favorable sur cette nomination ? Qui s'abstient ? Qui est d'avis défavorable ? Nous avons donc 12 avis favorables, 6 abstentions et 17 avis défavorables sur un total de 35 votants.

La désignation de Madame Marjorie BLANCHART comme salarié compétent pour les effectifs du siège de la ZP NEN recueille 12 avis favorables, 6 abstentions et 17 avis défavorables sur un total de 35 votants.

Je rappelle que cet avis est consultatif. J'aurai donc à prendre la décision de nomination. Vous avez bien compris que je tiendrai compte, dans la décision, de ce qui a été dit dans le débat. Notamment concernant les questions du personnel que vous avez évoquées. Je vous remercie. Je vous propose de passer au point E2 qui est une synthèse des mesures prises suite aux accidents du travail du premier trimestre 2019.

E2 – Synthèse des mesures prises suite aux accidents du travail du premier trimestre 2019

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Un document de synthèse vous a été proposé même si les accidents du travail sont, à ma connaissance, listés. Je vous proposerai, après les déclarations, de passer à cette synthèse. Monsieur ACHOUB, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous dites que c'est important de rappeler la synthèse. Je pense que chaque synthèse appelle au débat. Aujourd'hui, nous devons assurer notre mission de préventeur comme nous l'a confié le législateur. À ce titre-là, vous ne pourrez pas empêcher des débats sur le nombre de dossiers d'accidents de travail. En effet, ce travail n'a pas été réalisé avant et nous nous devons de le faire dans cette séance. Cette réunion est la première des quatre réunions qui doivent être réalisées au sein de notre instance sur l'année.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'aurai l'occasion de commenter ce point. Monsieur OZENNE, vous avez la parole.

1. Déclaration CFDT

M. Pascal OZENNE (CFDT) donne lecture de la déclaration suivante au nom de la CFDT :

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

La lecture de la synthèse des accidents du travail de notre ZP arrêtée au 31 mars 2019 relève 119 accidents du travail dont la moitié avec arrêt. Ce qui, pour une ZP de 11 500 salariés, est plutôt un bon résultat. D'ailleurs, le taux de fréquence des accidents du travail sur l'ensemble de SNCF Réseau est de 10,4 à la fin février 2019. Ce qui est très honorable mais toujours trop élevé. SNCF Réseau s'est donné comme ambition de diminuer de moitié le taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt entre 2015 et 2020. Cet engagement

concrétisé par le programme PRISME a porté ses effets dès 2016 avec une réduction de 5% cette année-là. En 2017, la réduction devait être proche de 15% selon vos projections. Elle s'est établie en vérité à un taux de fréquence de 10,3. La CFDT Cheminots note toutefois que l'accidentologie des personnels et des entreprises extérieures constitue une part importante des arrêts. SNCF Réseau s'est donc lancée dans un vaste programme d'amélioration en ayant recours en particulier à la méthode dite DuPont de Nemours. Cette dernière, déclinée dans de nombreux domaines industriels, semble porter ses fruits comme en particulier à la compagnie de chemins de fer Norfolk Southern Corporation où 25 000 employés ont reçu une formation spécifique avec des résultats encourageants. Toutefois, dans ce paysage idyllique, la réalité nous rattrape. En effet, les CSSCT ne sont toujours pas en place et le format proposé par vos services n'augure en rien une réduction de l'accidentologie des personnels. En effet, quid de la prévention et des enquêtes systématiques pour identifier les sources de risques et si, lorsque toutefois le risque est identifié, il n'est malheureusement pas traité dans un délai rapide ? En particulier, dans le cas des accidents de plain-pied provoqués par des pistes encombrées ou mal entretenues faute de budget. La CFDT cheminots constate que la réalité du terrain est que, malgré le fait que les COSEC et DPX annotent des fiches de non-conformité, leur traitement est repoussé aux calendes grecques par manque de moyens financiers et humains dans les Infrapôles. Par ailleurs, nous aimerions savoir avec quelle efficacité seront réalisées les inspections trimestrielles SSCT compte tenu du faible nombre de ses membres et des périmètres géographiques à couvrir. En outre, un autre axe progrès concerne les accidents avec véhicule. La CFDT Cheminots note que la qualité des équipements de sécurité s'améliore. Cependant, c'est bien l'humain qui conduit. Même si les stages de formation aux risques routiers ne sont pas l'unique solution, ces derniers constituent un axe majeur de progrès. Malheureusement, encore une fois, le manque de moyens humains et financiers limite l'accès aux formations des agents de tous les métiers. Par ailleurs, compte tenu de l'exposition Nord Est de notre ZP, un équipement systématique de pneus hiver pour les véhicules de service semble incontournable. En résumé, la méthode DuPont de Nemours, engagée par Réseau, est probablement fiable. Néanmoins, son coût est aussi certainement élevé. Souvent, de petites actions peu onéreuses peuvent aussi être très efficaces. Comme une participation de l'établissement à l'achat de pneus hiver pour les véhicules personnels des agents à l'image de la pratique de l'EIC Alsace ou encore une participation à la fourniture d'EPI pour nos collègues cyclistes. En conclusion, la sécurité du personnel passe par une bonne formation continue et un traitement efficace des non-conformités signalées. C'est ainsi que nous améliorons le taux de fréquence des AT.

Merci pour votre écoute et pour vos réponses.

La délégation CFDT.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie Monsieur OZENNE. Monsieur CHERIFI, vous avez la parole.

2. Déclaration CGT

M. Mickael CHERIFI (CGT) donne lecture de la déclaration suivante au nom de la CGT :

Monsieur le Président,

Après étude des documents fournis par l'entreprise, la CGT constate que les chiffres sont tronqués. Toutes les déclarations d'AT ne sont pas envoyées. Il manque 8 rapports. En ce qui concerne la répartition des accidents en :

- a) Manutentions manuelles des charges : il y en a deux de plus par rapport à vos chiffres*
- b) Manipulations d'objets au cours du travail : il y en a un de plus*

Y aurait-il des accidents cachés ? Car dans le listing nominatif, il en manque deux. Nous passons du 17^{ème} au 19^{ème} et du 101^{ème} au 103^{ème}. Pourtant, dans la synthèse des AT, il y en a bien 119. Nous vous demandons de nous fournir ces deux AT manquants après la pause pour vous laisser le temps de pallier vos manquements et accéder à notre demande. Pour la répartition par établissement, l'EIC LORCA, vous notez 7 mais il y en a 8. Pour l'Infralog Lorraine, il y en a 4 et non 3. Comment classez-vous vos AT ? Des malaises déclarés non classés et d'autre divers. Les AT pour propos menaçants déclarés non classés et divers aussi. La CGT s'interroge sur ce classement qui se différencie selon la fonction de l'agent et selon la direction. Vous ne nous transmettez pas le nombre total de jours d'arrêt à la fin du 3^{ème} trimestre. Nous avons reçu deux rapports de 2018. Un datant du 6 février 2018 et un autre du 17 septembre 2018. N'y avait-il pas des CHSCT à ce moment ? Nous nous questionnons sur la raison pour laquelle vous qualifiez des accidents du travail comme divers ou déclarations non classées. Pour en finir avec cette déclaration, je vous demande de traiter chaque accident afin de connaître les mesures que vous avez mises en place.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie Monsieur CHERIFI. Monsieur LEROY.

3. Déclaration UNSA-Ferroviaire

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) donne lecture de la déclaration suivante au nom de l'UNSA-Ferroviaire :

Monsieur le Président,

Vous nous présentez ce jour un recueil des différents accidents du travail survenus sur le périmètre de votre CSE depuis le 1^{er} janvier. Si cette synthèse peut vous servir à remplir vos obligations légales reprises à l'article L. 2315-27 du Code du travail, elle nous est par contre difficilement exploitable. En effet, nous aurions préféré connaître pour chacun des accidents, par exemple, des éléments de l'enquête immédiate, les conséquences en nombre de jours d'arrêt de travail, des mesures de prévention proposées ainsi que celles effectivement mises

en place. Cela nous aurait permis de les analyser, les critiquer éventuellement, de les approuver, enfin donner l'avis qui nous est demandé en toute connaissance de cause. Monsieur le Président, s'il y a bien un domaine où le terme de partenaires sociaux a toute son importance c'est celui de la CSSCT. En effet, d'un côté le président du CSE doit assurer la sécurité, protéger la santé physique et mentale des travailleurs. C'est dans l'article L. 4121-1 du Code du travail. De l'autre, les élus CSE ont pour mission, selon l'article L. 2312-9 du même Code, de procéder à l'analyse des risques professionnels, de contribuer à faciliter l'accès des femmes à tous les emplois, de susciter toute initiative qu'il estime utile, notamment des actions de prévention. Ce travail en binôme est primordial. Nous devons veiller ensemble à l'application des 9 principes de prévention retrouvés à l'article L. 4121-2 du Code du travail :

- 1- Éviter les risques*
- 2- Évaluer les risques qui peuvent être évités*
- 3- Combattre les risques à la source*
- 4- Adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail, des méthodes de travail et de production ; limiter le travail monotone, le travail cadencé et réduire les effets de ceux-ci sur la santé*
- 5- Tenir compte de l'état d'évolution de la technique*
- 6- Remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux*
- 7- Planifier la prévention en y intégrant, dans un ensemble cohérent, la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants, notamment les risques liés au harcèlement moral et au harcèlement sexuel tels qu'ils sont définis aux articles L. 1152-1 et L.1153-1 ainsi que ceux liés aux agissements sexistes définis à l'article L. 1142-2-1*
- 8- Prendre des mesures de protection collective en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle*
- 9- Donner les instructions appropriées aux travailleurs*

Ces principes, nous devons nous les approprier pour comprendre la logique, la finalité et non pas les appréhender comme une juxtaposition d'obligations lourdes et complexes mais comme le fil conducteur de toutes nos actions de prévention. Monsieur le Président, ces missions, nous élus CSE, sommes prêts à les remplir. Pour cela, nous avons besoin d'un maximum d'éléments d'information à ce sujet, d'une organisation de proximité au plus près du terrain, des agents et des risques, seul gage d'efficacité en matière de SSCT. Enfin, de temps pour analyser le tout. Il ne tient qu'à vous, Monsieur le Président, de mettre en place cette organisation efficace dans le seul but d'assurer la sécurité et de protéger la santé physique et mentale de nos collègues.

Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie Monsieur LEROY. Je vais apporter quelques éléments de réponse. Il y a peut-être des éléments matériels sur lesquels, Marjorie, vous pourriez nous éclairer. Existe-t-il une raison au fait qu'il y ait des sauts dans la numérotation ? Des erreurs sont-elles possibles dans le classement ou existe-t-il des raisons à ces différences de chiffres avec notamment ce qu'indiquait Monsieur CHERIFI ?

Mme Agnès RAULT : Nous nous excusons platement. Mon équipe et moi-même avons préparé le tableau et il s'agit d'une erreur technique. Nous avons, sans le faire exprès, masqué des lignes. Nous allons donc vous les redonner.

Mme Marjorie BLANCHART : En ce qui concerne les éléments matériels de déclarations non classées ou diverses, il existe différentes explications. Nous ne pouvons classer les malaises que dans « divers » puisque c'est repris dedans. C'est l'élément matériel qui va permettre de classer « élément matériel 4 » les malaises. Il est donc tout à fait normal que vous les retrouviez dans divers. Les déclarations non classées représentent un autre problème.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : En ce qui concerne les malaises, il y en a un qui a été déclaré non classé pour une certaine personne dont je tairai le nom alors qu'il y en a un autre qui est classé dans divers. C'est la raison de ma question. Il s'agit de deux malaises mais ils ne sont pas dans le même classement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce sujet est intéressant et nous sommes au début de nos travaux sur ces questions CSSCT d'analyse des accidents. Nous devons donc nous expliciter là-dessus. Je vous propose de laisser Madame BLANCHART nous exposer ce point puis vous pourrez réagir.

Mme Marjorie BLANCHART : Il y a effectivement, lorsqu'un accident du travail se produit, l'alerte renseignée au niveau de la plateforme sécurité au travail. Dans cette alerte, nous allons devoir renseigner les éléments matériels qui vous seront justement présentés. Ce sont souvent les managers qui font la déclaration des accidents du travail. Ces derniers n'ont pas une grande expérience dans ce domaine au niveau de la plateforme. Effectivement, c'est compliqué pour eux au niveau des éléments matériels et ce n'est pas toujours évident de bien les classer. Nous retrouvons donc beaucoup de déclarations non classées pour différents accidents. J'ai quelques exemples où nous n'aurions pas dû retrouver cet élément matériel. Notamment en ce qui concerne le malaise. Nous aurions dû le retrouver dans divers puis dans malaise au niveau de l'élément matériel numéro 4.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ces explications répondent-elles à votre question ? Ce n'est pas satisfaisant sur le fond puisqu'il faut progresser vers un classement meilleur dès le début. Néanmoins, cela peut expliquer que certains éléments matériels ne soient pas bien classés dès le début. Monsieur GUELUY, vous avez la parole.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Il existe peut-être un petit manque de formation pour les encadrants qui sont chargés de remplir les dossiers. Cela fait quand même quelques années que nous parlons de ces sujets-là. Je m'étais exprimé, il y a peu de temps, sur le fait qu'un de nos élus du CSE n'avait pas réussi à obtenir le papier pour pouvoir bénéficier de la gratuité des soins à la suite d'un accident du travail. C'est toujours la même personne qui est censée remplir les documents. Nous avons un manque de formation de certains encadrants et nous le disons depuis des années. Ce n'est pas de leur faute et nous ne leur reprochons rien. C'est de la responsabilité de l'entreprise.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous prenons le point, Monsieur GUELUY. Nous ne sommes pas résignés face à la situation que vous décrivez. Nous allons nous efforcer, dans la durée, d'aider les managers et, si c'est nécessaire, de les former davantage. Il s'agit d'une des grandes politiques de l'entreprise. Les erreurs matérielles ont été citées là. Il y a des rappels qui ont été faits sur ce qu'est une politique de prévention et sur ce que nous pouvons espérer, dans notre CSE, de la mise en place des instances CSSCT. Je crois que

nous partageons ce que nous pouvons en espérer. Je ne pense pas, à ce stade, commenter la transformation des pratiques managériales que nous appelons généralement « méthode DuPont de Nemours ». Il s'agit d'une véritable transformation des pratiques managériales. Les premiers établissements vont, je crois, démarrer au mois de juin. C'est donc un peu anticipé. Nous aurons l'occasion d'en parler au CSE et j'espère, d'ici là, dans les CSSCT. Je vais demander à Marjorie BLANCHART de commenter les points essentiels de la synthèse des accidents du travail. Vous pourrez ensuite réagir et nous la compléterons si vous le souhaitez.

Mme Marjorie BLANCHART : Nous sommes bien, dans cette synthèse, à 119 accidents du travail. Ces chiffres sont extraits de la plateforme sécurité au travail. Ils ne sont donc pas consolidés. Ils seront consolidés à M+2 dans une application que nous appelons Rhumba. Nous pourrions y retrouver les évolutions dues aux remontées de la CPR ou même en termes d'accidents sans arrêt qui deviennent accidents avec arrêt. Les chiffres que je vous propose sont ceux extraits directement de la plateforme. Nous avons 119 accidents du travail à la date du 31 mars dont 56 accidents du travail avec arrêt, 47 accidents du travail sans arrêt, 4 accidents de trajet avec arrêt et 12 accidents de trajet sans arrêt. Nous vous avons fait une petite répartition sur différents éléments pour bien repérer les accidents du travail plus trajet avec arrêt. Nous atteignons le nombre de 60 au 31 mars. En ce qui concerne ceux sans arrêt, nous atteignons le nombre de 59 au 31 mars. Nous avons ensuite réalisé une répartition par établissement. Nous pouvons observer le nombre d'accidents du travail réparti par établissement. Nous retrouvons les trois établissements les plus accidentogènes qui sont, pour l'instant, l'Infrapôle Nord-Pas-de-Calais, l'Infrapôle Champagne-Ardenne et l'EIC Hauts-de-France. Il y avait ensuite une répartition sur les éléments matériels puisque c'est ce qui va nous intéresser pour faire une étude et des statistiques ainsi que pour pointer les fragilités sur lesquelles nous devons absolument travailler en termes de prévention. Nous retrouvons les accidents de plain-pied avec 40 accidents du travail et de trajet en plain-pied. Nous trouvons ensuite les véhicules, les accidents avec dénivellation et tout ce qui est manipulation d'objets au cours du travail. Je suis allée vous rechercher quelques mesures de prévention assez significatives proposées directement dans la plateforme. En ce qui concerne les accidents de plain-pied ou avec dénivellation, nous retrouvons, pour l'épisode neigeux, la fourniture de semelles antiglisse aux agents qui ne seraient pas encore équipés et des actions de prévention, a priori, sur les éventuelles chutes de neige lors des intempéries. Nous retrouvons également souvent la mesure consistant à baliser les différents dangers. Il y a parfois des dangers qui sont connus mais qui ne sont pas balisés. Une autre mesure consiste, quant à elle, à supprimer les dépôts sauvages sur les pistes. Il y a aussi la remise en fonction d'une commande à distance d'un sectionneur. Je vais être plus précise puisque nous nous demandons un peu ce que ça fait dans les accidents de plain-pied. En réalité, la commande à distance était défectueuse et cela a amené l'agent à se déplacer. C'est ce qui a provoqué l'accident. L'agent n'aurait pas eu à se déplacer si la commande était en état de fonctionnement. Nous allons donc travailler sur les causes les plus profondes. Nous retrouvons ensuite le remplacement d'un passage planchéié en bois par du strail. Enfin, nous allons retrouver tout ce qui est briefings sécurité santé au travail avant de commencer les chantiers. Il est également proposé, en cas de forte dénivellation entre la piste et la plateforme, d'envisager une installation d'embranchement. Nous allons ensuite retrouver les mesures de prévention qui ont été proposées pour tout ce qui est accidents de plain-pied avec élément matériel du type véhicule. Il s'agit des formations en risques routiers, des formations mieux vivre en horaires décalés et l'adaptation des véhicules. Nous nous sommes aperçus, à la suite d'un accident du travail qui a eu lieu sur l'Infrapôle Champagne-Ardenne, que l'équipement dans la cabine du véhicule pouvait justement ne pas amener l'opérateur à

être vigilant sur une difficulté rencontrée. Il s'agissait notamment d'un camion-grue dont la grue était restée en position verticale. Pourtant, le voyant à l'intérieur de la cabine ne permettait pas de constater cette situation. Nous arrivons sur l'élément matériel manipulation d'objets au cours du travail. Cet élément matériel revient aussi fréquemment. Nous allons travailler pour généraliser l'échauffement. Ce sont des mesures proposées au niveau des enquêtes faites à la suite des accidents du travail. Il est également proposé de bien analyser la tâche à réaliser pour prendre l'outillage et les EPI adaptés et de continuer les formations PRAP (Prévention des Risques liés à l'Activité Physique). Nous aurions pu ajouter les formations TGAP (Techniques Gestuelles liées à l'Activité Physique). Nous avons pu voir les mesures proposées à la suite des enquêtes liées aux accidents du travail. En concordance, nous avons aussi une politique sécurité santé au travail qui se fait et qui va travailler sur différents points. Elle va être déterminée en fonction de nos fragilités. Ces statistiques par rapport aux éléments matériels nous montrent notamment que nous devons progresser et faire de la prévention sur les accidents de plain-pied mais également pour les autres éléments matériels. Nous allons retrouver la transformation managériale, vous en parliez tout à l'heure. Autrement dit, savoir voir et savoir dire. C'est ce que nous appelons la vigilance partagée. C'est un élément qui était également présenté dans le Train de la Sécurité pour les personnes qui ont pu y participer. Il y a ensuite la politique du parc automobile, qui concerne davantage les éléments matériels véhicules. Effectivement, les nouveaux véhicules vont être équipés de caméras de recul, de régulateur de vitesse, de détecteur de bandes et de GPS en option. Nous retrouvons également la création des guichets uniques afin de faire remonter tous les signalements qui sont propres aux pistes et itinéraires. Enfin, il est proposé de maintenir les formations gestes et postures – PRAP / TGAP. Il est important de communiquer avec les opérateurs et les agents sur ce qui s'est passé, pourquoi ça s'est passé et sur ce que nous pouvons faire pour que ça n'arrive plus. Cette communication porte notamment sur les règles qui sauvent mais également sur les retours d'expériences des accidents du travail. Cette communication peut se faire de différentes façons : les flashes sécurité, commenter les retours d'expérience des accidents du travail auprès des opérateurs et les journées de sensibilisation. Nous vous avons également mis en pièce jointe des REX accidents du travail. Tout ça pour vous dire qu'effectivement il y a des accidents du travail mais chaque établissement fait l'analyse de ce qu'il s'est passé, propose des mesures et les met en place. Ils font ensuite un retour justement pour pouvoir les commenter auprès des agents.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien. Je remercie Madame BLANCHART d'avoir commenté cette synthèse. Monsieur CHERIFI, vous avez la parole.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Je vous disais tout à l'heure qu'il nous manquait 8 rapports qui ne nous ont pas été envoyés. Par ailleurs, les chiffres ne sont pas justes concernant la répartition des accidents du travail par établissements. En effet, nous nous retrouvons, dans certains établissements, avec des accidents en plus. C'est également le cas pour la répartition des accidents de travail par élément matériel. Ces erreurs sont sûrement en rapport avec ce que vous nous disiez tout à l'heure sur les managers qui remplissent maladroitement les rapports. Néanmoins, les chiffres ne sont pas bons. Nous nous retrouvons avec des plus par endroit et avec des moins à d'autres endroits.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous allons prendre plusieurs questions puis nous allons nous efforcer de répondre en regroupant les sujets si c'est nécessaire. Monsieur SEGATTO.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Je voudrais faire différentes remarques sur le document qui a été remis avec l'ordre du jour. Il aurait été intéressant d'avoir une statistique éventuellement sous forme de camembert avec le distinguo EIC/Équipement. En effet, nous voyons très nettement, lorsque nous étudions l'ensemble des accidents de travail, qu'une différence importante se dégage entre ces deux corps de métier. Je pense que les politiques de prévention doivent être également différentes et adaptées à chaque métier et à chaque problématique. Par ailleurs, je rejoins Monsieur CHERIFI. Effectivement, cela nous paraît un peu étrange lorsque nous étudions les chiffres. Le nombre d'accidents ajouté à chaque établissement n'est, à première vue, pas toujours cohérent. Un peu plus loin dans le document, il y a quand même quelque chose qui saute aux yeux concernant les exemples de mesures proposées après les enquêtes pour les accidents. Il s'agit du débroussaillage des pistes et des abords. Nous retrouvons régulièrement des gens qui se prennent les pieds dans des ronces, qui sont pris dans des broussailles... Je pense que cela devrait figurer dans les premières mesures de prévention. En effet, nous voyons très bien que les accidents de plain-pied sont numéro 1 en matière d'accidents. En ce qui concerne les commandes à distance de sectionneur, effectivement c'est bien de pouvoir les commander à distance. Quand nous ne pouvons pas faire autrement, il semblerait qu'il existe un problème de différences d'EPI entre les agents caténaire et les agents circulation qui sont pourtant tous les deux habilités à manœuvrer le sectionneur. J'ai également une remarque concernant la formation « mieux vivre en horaires décalés ». Cette formation existe chez Mobilités et elle a été demandée depuis longtemps sur les métiers de Circulation. Malheureusement, elle est bien souvent refusée sous prétexte qu'il n'y aurait pas de place pour les agents Réseau. Pouvez-vous me confirmer si oui ou non les agents Réseau ont accès à cette formation. Par ailleurs, nous constatons qu'une grande partie des accidents est liée au port de charges. Les formations PRAP sont effectivement intéressantes mais c'est important qu'elles soient adaptées par métier. Évidemment, ce n'est pas les mêmes risques et les mêmes gestes métier entre un aiguilleur et un agent voie. Il aurait été intéressant, je pense, de développer des dispositifs d'aide au portage. Nous voyons souvent qu'il existe des problèmes de dos, des problèmes musculaires... qui sont liés au port de charges lourdes. Cela passe également par l'achat de matériel plus ergonomique et moins lourd. C'est toujours un peu le problème que nous retrouvons lorsque nous faisons du CSSCT. Effectivement la direction essaye de trouver des solutions mais elle essaye de trouver des solutions qui ne lui coûtent pas cher. Je vais vous donner un exemple d'un accident de travail que j'avais connu il y a quelques années : Nous avons, dans un poste d'aiguillage, un agent qui était tombé dans les escaliers en béton pour aller aux toilettes. Il se dépêchait pour revenir s'occuper de sa circulation et il est tombé. Cette chute lui a valu près de six mois d'arrêt avec de gros désagréments. Je crois qu'il est parti à la retraite toujours avec son problème au genou. L'établissement a mis en place une petite campagne avec des affichages et une belle petite pancarte avec un cadre d'établissement qui tient la rambarde et qui dit qu'il faut tenir la rambarde. C'est bien, ça ne coûte pas cher. En réalité, il aurait peut-être été plus efficace d'installer des w.c. à l'étage où travaille l'agent.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur GUELUY.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je vous remercie pour cette petite synthèse. Les statistiques, c'est bien, mais connaître les mesures de prévention ou en discuter avec l'employeur c'est encore mieux. Je rappelle que ce n'est pas nous qui avons décidé de récupérer les prérogatives SSCT mais la loi. Elles nous incombent. La CGT ne va sûrement pas se contenter de quelques exemples et de quelques mesures de prévention les plus connues. Je vous rappelle que, dans beaucoup de CHSCT, nos mandatés étaient souvent en conflit avec

les présidents de CHSCT. En effet, souvent on leur opposait le coût d'une prévention des risques de qualité. Compte tenu de nos responsabilités et du manque de moyens que nous n'avons pas arrêté de dénoncer depuis la mise en place de cette instance... Je vous rappelle que les cheminots nous ont placés en responsabilité. Nous sommes ici à la suite d'une élection. La CGT ne se contentera pas de discuter de quelques pages de synthèse en catimini. Nous avons les prérogatives puisque le législateur nous les a confiées. Il est hors de question que nous ne traitions pas accident par accident. Je ne vais pas engager ma responsabilité, et je ne tiens pas à ce que les élus engagent leur responsabilité, parce que vous ne nous donnez pas les informations et les moyens de travailler.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je répondrai au dernier point Monsieur GUELUY. Monsieur BONNESOEUR, vous aviez demandé la parole.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Nous avons sorti les 119 arrêts et il en manque 8. Je vais prendre les premiers que j'ai devant moi. Déjà, il est du 17/09/2018. Il y avait, à cette époque-là, des CHSCT donc je me demande pourquoi il se retrouve là. Par ailleurs, nous nous demandons quelles sont les mesures de prévention que l'entreprise a mises en place ? Nous ne savons pas. Où est l'arbre des causes ? Nous ne savons pas. Quand les enquêtes ont-elles été menées ? Comment ? Avec qui ? Où ? Nous ne savons pas... Quelle est la mesure de prévention mise en place par l'entreprise ? Nous ne savons pas. Les CERFA ont-ils bien été fournis aux agents afin que leurs frais puissent être avancés à la suite d'un arrêt ? Nous ne savons pas. Il s'agit, pour celui du 17/09/2018, d'un accident sans arrêt sur un membre supérieur et plus précisément l'épaule gauche. L'élément indiqué est « Manipulation objet en cours de travail, gros matériel. En chargeant la victime ressent une forte douleur à l'épaule gauche et demande à son équipier de poser la tirefonneuse. Je lis, si je regarde derrière, « mesures prises par l'entreprise : la victime ne range plus de gros matériel dans le camion ». C'est ça, ce que vous appelez de la prévention... Je pense que nous n'avons pas le même niveau de prévention. C'est comme ça sur chaque accident. Vous nous demandez de valider des accidents alors que nous n'avons aucun élément.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je reviendrai sur ce point. Je demande d'abord à Madame BLANCHART si elle dispose d'éléments d'explication ou de clarification sur certains des aspects qui ont été abordés dans les déclarations de Monsieur CHERIFI, Monsieur SEGATTO, Monsieur GUELUY et Monsieur BONNESOEUR.

Mme Marjorie BLANCHART : Je suis surprise concernant les chiffres parce qu'il s'agit d'une extraction de la plateforme du 1^{er} janvier au 31 mars. En l'occurrence, il s'agit d'une alerte du 17 septembre 2018. C'est la raison pour laquelle je ne l'ai pas dans mon extraction. Est-ce tiré des alertes que vous recevez par mail ?

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Effectivement.

Mme Marjorie BLANCHART : La différence est là. Je suis allée directement dans la plateforme. À mon avis, la différence que nous avons au niveau des chiffres est liée à cela. Je vais revenir sur l'accident du 6 février 2018. Il s'agit d'un accident qui n'a pas été déclaré au niveau de l'employeur. La personne a fait la déclaration directement auprès de la CPR. Il est donc normal qu'il y ait ensuite une régularisation. En effet, il faut les deux papiers. Nous sommes effectivement en décalage si la personne envoie directement un certificat médical initial auprès de la prévoyance et que l'employeur n'est pas avisé. L'employeur est obligé de déclarer. Pour cela, nous devons avoir l'information. Il s'agit, en réalité, d'une régularisation pour celle du 6 février 2018.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Celui du 17 septembre de l'année dernière est un des premiers que nous avons reçus.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense que nous ne parlons pas de la même chose. Vous êtes en droit de nous commenter des points qui vous paraissent étonnants dans un accident du 17 septembre 2018. Vous l'avez effectivement reçu parce qu'une saisie ou une opération sur la plateforme a dû se faire après la création des CSE. En pratique, les 119 accidents dont vous parle Madame BLANCHART et sur lesquels la synthèse est réalisée sont bien les accidents qui ont été répertoriés dans la plateforme et dont la date de survenue de l'accident se situe entre le 1^{er} janvier et le 31 mars 2019. Madame BLANCHART, est-ce bien cela ?

Mme Marjorie BLANCHART : Effectivement. Lorsque je fais l'extraction dans la plateforme, ce sont bien des accidents qui sont survenus entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 mars 2019. Il s'agit, à mon avis, de l'alerte.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous sommes bien d'accord, l'accident dont a parlé Monsieur BONNESOEUR n'est dans la liste qui a été remise aujourd'hui. En revanche, il s'agit d'un accident pour lequel vous avez probablement reçu, pendant la période d'existence du CSE, une mise à jour de quelque chose sur la plateforme. Cependant, l'accident en lui-même n'apparaît pas dans nos statistiques. Je ne dis pas qu'il n'a pas existé ou qu'il ne faut pas faire des choses. Simplement, il s'agit d'un accident qui se trouve dans la plateforme pour des raisons peut-être de méthode et parce qu'il y a eu une intervention tardive dans la plateforme.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : 111 RACA ont été envoyés entre le 1^{er} janvier et le 31 mars. Je vous le disais tout à l'heure, il en manque 8 sur les 119 accidents de travail. Nous ne les avons pas reçus puisque j'ai tout imprimé.

Mme Marjorie BLANCHART : Effectivement, la COSEC est en arrêt maladie sur un établissement. C'est la raison pour laquelle certaines alertes n'ont pas suivi. J'ai essayé d'être vigilante mais je suis passée à côté de ces 8. Vous avez dû voir que c'était parfois moi qui vous transférais l'alerte puisque cela nécessitait une intervention au niveau de la plateforme pour mettre à jour la liste de distribution. Effectivement, nous n'avons pas été assez réactifs dans la mise à jour de la liste de distribution. J'y veillerai. J'essaie de vérifier chaque envoi pour faire en sorte que vous soyez systématiquement avisés. C'est l'erreur. Je voudrais également revenir sur le papier que vous avez commenté. Il s'agit des mesures immédiates alors qu'il s'agit de l'alerte quand vous imprimez. Quand vous recevez l'alerte, il n'y a pas encore nécessairement eu l'enquête. C'est la raison pour laquelle vous n'avez pas tout dessus.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Vous nous demandez de valider des choses alors que nous n'avons pas tous les éléments. Ce n'est pas possible.

Mme Marjorie BLANCHART : Vous recevez ce document parce que nous avons une obligation de vous aviser sur un accident du travail.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Nous, nous avons des prérogatives.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous allons essayer de nous expliquer là-dessus. Le fait de vous envoyer l'alerte n'est pas, en soi, une demande de validation. Il s'agit d'un avis. Monsieur SEGATTO, vous avez la parole.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : J'avais parlé de plateforme. Effectivement, il s'agit, depuis le début de l'année, de plusieurs centaines d'alertes qui nous sont envoyées avec bien évidemment des demandes de validation de ce qui a été fait en termes d'enquête. Je vous laisse imaginer le travail que cela représente de trier, de trouver qui correspond à quoi et quand. Effectivement, de nombreux accidents qui datent d'avant la période des CSE s'ajoutent à cela. Cela ne va pas du tout. C'est le résultat du manque d'instances de proximité CSSCT. Nous avons une base de données virtuelle et des alertes bien souvent remplies partiellement avec souvent comme mesure prise par l'employeur « néant ». Pour nous, cela ne va pas du tout. C'est dénoncé par la sécurité depuis le début de l'instance CSE.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur OZENNE, vous avez la parole.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Nous aurions aimé avoir quelques éléments notamment en ce qui concerne les REX. Serait-il possible d'avoir l'intégralité des REX édités pour information ? La liste des accidents du travail qui nous a été fournie représente les accidents reconnus. Nous n'avons pas l'information concernant les accidents du travail qui ont été déclarés et non reconnus. Serait-il possible d'avoir cette information ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous répondrons après.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Par ailleurs, la formation sur les risques routiers est très pertinente. Néanmoins, assez peu d'agents y ont accès. J'aurais aimé avoir le nombre de formations dispensées. En ce qui concerne l'équipement des véhicules, notre ZP est soumise à des intempéries régulières. Pourtant, il semblerait que tous les véhicules ne soient pas équipés de pneus neige. Je voudrais terminer avec un dernier point. Nous avons parlé tout à l'heure de baliser les dangers et de supprimer les dépôts sauvages dans les pistes. Effectivement, cela représente la majorité des accidents de plain-pied. Des signalements récurrents sont faits par les COSEC et les DPX via les fiches de non-conformité. Néanmoins, il n'y a pas nécessairement, dans la réalité du terrain, un traitement qui est apporté en temps et en heure. C'est principalement dû au manque de personnel voire au manque de budget des Infrapôles. En ce qui concerne cette question, nous aurons visiblement du mal à avancer compte tenu du manque criant de personnels dans nos services. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur le Secrétaire, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous remercie Monsieur le Président. Je voudrais simplement faire quelques observations. Je rejoins la position concernant les retours d'expériences. C'est également quelque chose que vous nous devez et que nous n'avons plus. Je reviens également sur les documents de sécurité que vous devez communiquer aux élus. Cela doit faire la quatrième fois que je les demande. Je ne sais pas si c'est impossible pour vous mais je ne les ai toujours pas. En ce qui concerne les documents qui sont envoyés, je voudrais rappeler deux choses ici. D'abord, tout le monde n'a pas encore de tablette et tout le monde n'a pas reçu la formation. Les documents écrits... Vous nous faites des petits cadeaux à chaque fois que nous venons ici, une fois une belle tablette, une autre fois un étui de tablette... Si vous pouviez simplement nous acheter une loupe la prochaine fois... Vous le savez, j'ai un certain âge, et je n'arrive pas à voir malgré les lunettes. J'aimerais que vous fassiez un effort pour au moins nous mettre ça en A3. Ça serait un peu plus plaisant. Je profite du fait que nous sommes en Sécurité Santé au travail pour vous demander, à l'avenir, de nous mettre un petit peu plus d'eau. Les périodes chaudes vont arriver donc il faudrait quand même un peu plus d'eau puisqu'il n'y en a plus à l'heure où je m'exprime. Je voudrais quand même que nous revenions sur le fond. Sur le fond, il s'agit d'une analyse des accidents. Effectivement, nous observons un certain nombre de manquements et c'est

normal. En effet, nous avons, aujourd'hui, une concentration d'un certain nombre de CHSCT qui découlent de ces établissements et qui se concentrent en une seule instance. Il ne faut néanmoins pas oublier pourquoi nous sommes là. Nous sommes là pour un débat de fond. Le collègue a commencé à faire l'exercice. Bien sûr, il y a des accidents qui ont eu lieu et pour lesquels une suite a été donnée. Nous pouvons estimer que c'est une bonne chose. Néanmoins, il reste des accidents pour lesquels il n'y a pas de suites ou de mesures de prévention. Nous sommes surtout intéressés par les mesures de prévention mises en place, qui les suit et si elles sont suivies. Nous savons comment ça se passe : on prend des mesures sur un papier puis ça tombe à l'abandon et les mesures ne sont pas suivies. Je voudrais vous rappeler, au-delà des problèmes de fonctionnement, qu'il faut revenir sur le fond. Aujourd'hui, nous avons un véritable exercice de prévention dans cette instance puisque les CSSCT n'existent pas. Je tenais à le préciser puisque c'est important.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie Monsieur ACHOUB. Monsieur VUILLAUME.

M. Nicolas VUILLAUME (CGT) : Je vais faire la même intervention que d'habitude. Vous envoyez des accidents du travail mais moi je ne reçois rien. Je n'ai plus la tablette et vous ne donnez aucune information au niveau du CSE. Je vous ai demandé de m'envoyer les informations sur ma boîte personnelle mais vous n'y arrivez pas. Vous arrivez à faire le nécessaire pour certaines personnes élues au CSE mais par pour tout le monde... Je reste encore calme pour l'instant mais l'énervement va monter et ça risque de ne pas être bon. En ce qui concerne les 8 accidents de travail manquants, Madame BLANCHART a expliqué qu'il manquait une COSEC. Je voulais donc savoir s'il y avait une COSEC sur l'établissement ou s'il y en avait plusieurs qui ne pouvaient pas valider les accidents du travail. Je voulais également savoir sur quel établissement la COSEC était absente et n'a pas pu valider afin d'avoir le distinguo sur les papiers qui ont été fournis que, d'ailleurs, je n'ai pas reçus non plus chez moi. C'est tout pour le moment.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur DERRIEN.

M. Marc DERRIEN (SUD-Rail) : Je voulais compléter la liste des remarques qui ont été faites sur l'ergonomie des documents. Notamment concernant la série de graphiques qui contient le nombre d'accidents par établissement. Il faudrait qu'il y ait le nombre d'agents par établissement. En effet, certains établissements apparaissent comme de mauvais élèves alors que ce sont des établissements à plus grosse envergure que ceux qui sont à 0. Je remarque que l'EIC Normandie est à 0. Serait-ce l'établissement où il manque la COSEC ? J'ai entendu des choses intéressantes. Après des années de CHSCT, ce n'est ni plus ni moins que ce qui a toujours été demandé. Avez-vous décidé de mettre des moyens pour effectuer les formations ? Nous parlons de formations risques routiers mais malheureusement le nombre de places est toujours limité. Nous n'arrivons pas à avancer aussi vite que l'augmentation des périmètres. Par ailleurs, en ce qui concerne les accidents de plain-pied, ce n'est pas quelque chose de nouveau. Nous avons entendu parler d'un guichet unique. J'aimerais savoir comment cela va s'articuler et comment ça va fonctionner, qui va effectuer les remontées... C'est la même chose pour les journées de sensibilisation. Des journées sont organisées mais malheureusement peu d'agents peuvent s'y rendre parce que la production fait que nous ne pouvons pas dégager le nombre d'agents qui devraient pouvoir participer à ces journées.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur GUELUY, vous avez la parole.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Nous avons dénoncé à chaque séance depuis le début du mandat le fait qu'on nous demande de valider des accidents sans avoir reçu d'éléments. Il s'agit de choses que nous vous rappelons continuellement. Par ailleurs, comment notre direction détermine-t-elle qu'un accident est grave par rapport à un autre ? À certains moments nous nous posons de sacrées questions... Le fait que des choses puissent être mises en place à la suite d'un accident grave peut peut-être influencer. Nous avons évoqué ce matin le cas d'un DET qui se renverse et qui fait des tonneaux en voiture. Si ce cas n'est pas accident grave... Je m'interroge sur le fait qu'il ne soit pas déclaré grave. Je peux également citer le cas d'un agent qui se fait percuter, et tapé sur un passage à niveau par un véhicule qui n'est également pas considéré comme un accident grave.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je donne la parole à Monsieur LEROY puis nous nous efforcerons de répondre.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : En ce qui concerne le classement en accident grave, nous estimons qu'un accident du travail est grave dès lors qu'il y a un arrêt de travail. Nous ne pouvons pas cautionner le fait qu'un employeur ne considère pas qu'un accident avec une ou plusieurs journées d'arrêt soit grave. Nous avons demandé dans la déclaration une présentation des mesures effectivement mises en place. Nous pouvons voir dans les enquêtes des mesures préconisées mais qui ne sont malheureusement pas toujours suivies d'effets. Nous souhaiterions, pour la prochaine fois éventuellement, une présentation sous forme de taux de gravité et de taux de fréquence. Cela permettrait de faire l'analyse en fonction de la taille des établissements. Nous constatons beaucoup d'accidents de plain-pied. Sachant que nous ne sommes qu'en période hivernale. Nous avons eu un petit épisode neigeux mais les ronces et le débroussaillage des pistes étaient déjà un cheval de bataille, malheureusement, sur nos anciens CHSCT. J'espère que cela finira par être fait sinon ce taux va nécessairement continuer à augmenter. Nous renouvelons notre demande faite dans la déclaration pour la mise en place d'une instance de coordination des CSSCT afin de généraliser les REX. Nous nous apercevons que les mesures qui doivent être mises en place sur un établissement à la suite d'un AT ne sont pas nécessairement partagées sur les autres établissements où nous retrouvons les mêmes risques. Il ne faut pas se contenter de diffuser le REX sur un établissement. Il faut les généraliser sur l'ensemble du périmètre ou au moins sur les zones qui peuvent présenter les mêmes risques. Nous pourrions ainsi être mis dans la boucle de diffusion de ces REX.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie. Monsieur le Secrétaire, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je voudrais poser une question sur la politique sécurité santé au travail. Pouvez-vous, quand vous parlez de maintenir les formations gestes et postures, être précis là-dessus ? Sommes-nous dans la formation théorique PRAP ou sommes-nous dans une véritable formation gestes et postures ? C'est important.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous prenons la question et nous allons y répondre.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je dis ça parce que nous faisons, à l'époque, vraiment des formations gestes et postures en proximité avec les agents, avec de véritables ports de charges, de la manutention... Nous avons fait, avec les années, de la formation PRAP qui est devenue plus une formation théorique qu'une formation pratique. Nous nous sommes vite rendu compte que ce n'était peut-être pas l'idéal. Quand nous vous demandons à maintes reprises les PAPACT, c'est important. En effet, il y a, dans les PAPACT, un certain

nombre d'éléments qui peuvent nous dire des choses sur la politique. Nous parlions tout à l'heure avec des collègues des pistes qui seront comptées. Combien de kilomètres de pistes vont être réalisés ? En ce qui concerne les camions-grues, allez-vous les généraliser et en mettre un peu partout ? Ce sont des exemples parmi tant d'autres. Nous n'avons pas ces documents donc il est difficile de regarder ce qui est mis en place. Les PAPCT sont la feuille de route de ce que nous devons faire dans l'année. Ça nous permet de voir si des mesures de prévention sont mises en place. Nous travaillons à l'aveugle et nous avons des difficultés à faire une analyse globale et plus précise sur certains accidents si nous ne disposons pas de cela.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur REPILLET, vous avez la parole.

M. Thierry REPILLET (CGT) : J'ai noté quelques points. D'abord, il n'y a pas de ratio entre le nombre d'accidents et l'effectif par établissement dans les documents que nous avons eus. Cela permettrait pourtant de faire une analyse plus approfondie et connaître ces établissements où le travail de prévention est le plus important. J'ai également relevé 119 accidents de travail pour un trimestre. Cela représente quand même près de 30 accidents par établissement par an. C'est énorme. Par ailleurs, une des mesures proposées consiste à baliser le danger. Je pense que la première prévention doit être de supprimer le danger. Enfin, aucune analyse n'a été réalisée sur le siège lésions, si c'est la tête, le torse, les chevilles... Je pense pourtant que c'est également très important. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur LECOINTRE, vous avez la parole. Je vous propose que nous répondions ensuite aux nombreuses questions.

M. Vincent LECOINTRE (SUD-Rail) : Nous avons, depuis quelque temps, des téléphones portables ou des tablettes avec des outils dessus qui permettent de signaler des problèmes que nous pourrions avoir sur des tournées environnement, quand nous sommes sur les caténaires, il fallait concéder la voie. Nous pouvons signaler dessus les risques existants. En général, il s'agit des pistes. Réalisez-vous, au niveau de la direction, un suivi ? Nous informons nos chefs et ils remontent les informations. Cela fait des années que nous parlons des dangers des pistes. Nous parlons également des accès pour que nous puissions arriver avec nos engins, pour faire du perchage ou certaines interventions sur la voie. Suivez-vous tout cela ? Nous parlons des accidents, mais tous les accidents qui sont pris en charge et qui sont sur les lieux sont souvent au niveau de la manutention sur place. Les formations PRAP réalisées ne sont pas spécifiques à chacun. Les personnes qui sont sur la voie portent des tirefonneuses, les personnes qui sont SM ont les caisses à outils et portent des moteurs d'appareils d'aiguillage. Nous, caténaires, nous portons des tubes et nous travaillons en hauteur. Nous avons des outils qui sont assez lourds et nous nous servons de cordes de service pour monter. Nous avons des matériels qui sont de plus en plus lourds et de moins en moins faciles à utiliser. En revanche, ils ont, dans le privé, du matériel léger, efficace et rapide à installer. À vous de nous répondre là-dessus. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Plusieurs grands thèmes ont été abordés. Pouvons-nous déjà aborder quelques sujets autour des formations ? Avez-vous, Madame BLANCHART, des éléments de réponse autour des formations ? Qu'est-ce qui est visé à travers les formations gestes et postures ? Plusieurs formations ont été évoquées : formation risques routiers, formation vivre en horaires décalés, les agents y ont-ils accès ? Avons-nous la possibilité de leur offrir l'accès à ces formations ? Nous pouvons peut-être commencer par ce que nous pouvons dire aujourd'hui autour des formations. Certaines réponses ne seront

pas apportées aujourd'hui mais nous nous engagerons à les apporter par la suite en regardant le dispositif de formation.

Mme Marjorie BLANCHART : En ce qui concerne la formation sur les risques routiers, elle est effectivement accessible. Elle dépend de la possibilité de dégager les agents. Voir sur quelle formation, l'agent s'inscrit. Il en existe des différentes. Aussi bien MOBYGREEN, LINBIQUIN, Centaure et j'en passe. Il en existe et elles sont accessibles par les agents. Il faut néanmoins être en capacité de les dégager. Je vous rejoins tout à fait là-dessus. Normalement, nous sommes censés avoir un suivi pour pouvoir faire tourner les agents qui participent à cette formation. La formation PRAP nous apprend, d'après ce que j'ai compris, à faire l'analyse des risques, à identifier ce qui serait dangereux pour nous dans notre environnement, à savoir comment nous devons nous y prendre et à faire de la prévention. La formation gestes et postures est, quant à elle, vraiment la formation propre aux métiers exercés. Cela correspond un peu à la formation TGAP pour tout ce qui est circulation ferroviaire. Ces formations existent toujours mais, effectivement, elles se sont essouffées. J'ai entendu parler de ce sujet. Un travail est en cours pour remettre ces formations au goût du jour et pour les faire évoluer.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais me permettre de répondre. Ce n'est pas qu'elles se sont essouffées. En tout cas sur les Infra et sur la région Lorraine que je connais bien, la formation gestes et postures a été remplacée. Nous ne pouvions plus faire autrement. À l'époque, on nous avait indiqué qu'il s'agissait d'une politique d'entreprise. C'est ça la réalité des choses, ce n'est pas un essouffement. Aujourd'hui, on a dit « vous ne faites plus la formation gestes et postures puisque c'est la PRAP qui la remplace ». Malheureusement, la PRAP est complètement inefficace en termes de vraie manutention. Nous avons, à l'époque, deux équipes. Une partie qui était en théorie dans la salle et une qui était en pratique sur le terrain. Certains portaient des rails, d'autres des bouteilles de gaz, d'autres des traverses... Nous apprenions à porter et nous apprenions à manutentionner. C'est justement cet apprentissage que nous avons perdu. Il s'agit vraiment d'un politique d'entreprise et non des établissements. On leur a imposé cela.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends et je ne suis pas certain que vous soyez en opposition. Madame BLANCHART a bien dit que cette formation s'était perdue. La bonne nouvelle c'est que nous nous y intéressons à nouveau. Je suis, pour ma part, persuadé qu'effectivement ces formations ne se font pas en théorie. Elles doivent se faire sur le terrain avec un formateur capable de faire pratiquer cela. Nous allons nous y intéresser et regarder, dans la durée, ce que nous pouvons faire pour remettre en œuvre des formations très pratiques.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je voudrais vous préciser que je m'adresse à l'entreprise sur le sujet. Je réponds simplement à Madame BLANCHART par rapport à ce qu'elle a dit.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je suis d'accord et je considère que c'est à l'entreprise de faire en sorte que nous ayons des formations gestes et postures qui vous paraissent adaptées. C'est aux équipes du terrain de dire si les formations gestes et postures les aident ou pas.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Sauf qu'elles n'existent plus depuis plusieurs années. Je suis en train de vous parler de ce qu'il se passe réellement sur le terrain. Je ne vous parle pas de théorie, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : D'accord.

M. Vincent LECOINTRE (SUD-Rail) : Je voudrais justement rebondir sur ce que vous venez de dire. Les agents terrain ont, à chaque fin de formation, un petit questionnaire afin de savoir comment elle s'est passée. Nous remontons justement toutes ces informations. À cette occasion, nous disons clairement qu'il manque plus de pratique, que la formation devrait se faire davantage par métier... Pourtant, nous n'avons pas réponse, nous n'avons rien. Nous ne voyons rien venir de la part de l'entreprise.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté Monsieur LECOINTRE. Monsieur ACHOUB, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il faut également préciser que, aujourd'hui, nous faisons annuellement ce que nous appelions communément des journées blanches puis des journées sécurité. En ce qui concerne la Lorraine, c'est la location d'un cinéma puisqu'il y a de l'espace. Nous faisons des ateliers et nous passons là-dedans à la chaîne. Nous voyons un certain nombre de choses et ça va très vite. Nous ne nous arrêtons plus à ce que nous faisons à l'époque qui avait pourtant porté ses fruits : il s'agissait de journées blanches directement au sein des secteurs des unités. Nous organisons vraiment de la manutention de la journée sécurité sur des thèmes bien précis. Nous avons réduit toutes ces journées blanches pour arriver à une journée annuelle de sécurité qui remplace tout le reste mais qui, aujourd'hui, reste globale, théorique et très rapide. Elle ne remplacera jamais tout ce que je viens de vous dire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous allons regarder ce point-là. Je note qu'il a été évoqué par plusieurs d'entre vous et qu'il correspond à une partie de l'accidentologie. C'est quelque chose que nous devons regarder dans notre panoplie. En ce qui concerne la formation évoquée par Monsieur SEGATTO sur « vivre en horaires décalés », pouvez-vous confirmer qu'elle est bien accessible aux agents de Réseau ?

Mme Marjorie BLANCHART : Je ne vais pas m'engager tout de suite mais je sais qu'elle existait. Elle était faite au niveau des cabinets médicaux sur certains secteurs. Je ne vais pas m'avancer en disant qu'elle est accessible. Je préfère, si vous le permettez, vérifier de mon côté et revenir sur cette question.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien merci. Il faut donner des choses plutôt sûres par rapport à cette question. Des questions matérielles ont également été évoquées. La question de savoir si nous pouvons, dans certains cas, éliminer le risque à la source, il s'agit d'un des principes de prévention cités par Monsieur LEROY. Effectivement abaisser un niveau dans un poste d'aiguillage qui évite de prendre un escalier est une bonne mesure de prévention. La question c'est quelle est notre capacité à le faire techniquement et à le financer. En même temps, c'est quelque chose qui, je pense, existe dans la très grande majorité des postes d'aiguillage et qui n'est pas du tout excessif. Nous devons regarder si nous avons encore des situations où nous devons faire ce type de travaux. Il faut néanmoins noter que ce n'est pas toujours possible quand nous regardons la structure du bâtiment. Ce n'est pas toujours évident de mettre des toilettes quand la structure du bâtiment ne comporte à peu près que la salle des leviers ou la commande et que nous sommes tenus techniquement par l'équipement ancien. Nous devons regarder ce point-là. En ce qui concerne la fourniture des REX, il existe des questions techniques. Marjorie, s'agit-il uniquement de la liste de janvier à mars des AT reconnus ?

Mme Marjorie BLANCHART : Non. Je vous le disais tout à l'heure, il s'agit vraiment des alertes des accidents survenus. Ce sont vraiment les accidents déclarés qui vous sont présentés dans la synthèse. Ils ne seront consolidés qu'à M+2 dans la base Rhumba avec les éventuels retours éventuels de la CPR

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous prenons le risque, très limité, de vous donner des résultats qui datent de 15 jours. Ils ne sont donc pas stabilisés puisqu'ils ne sont stabilisés que deux mois après. Il nous semble, compte tenu de l'objectif de cette discussion qui consistait à se faire une idée globale d'où venaient les accidents du travail, sur quel type d'activité ils se produisaient, avec quels éléments matériels..., qu'il était plus correct de vous donner ces résultats. Il faut néanmoins savoir qu'ils sont susceptibles d'évoluer. Des accidents qui n'avaient pas causé d'arrêt peuvent devenir des accidents avec arrêt. Il peut également y avoir des accidents qui sont déclarés tardivement. En revanche, des accidents peuvent disparaître lorsqu'ils ne sont pas reconnus comme accidents du travail par la CPR. Nous allons voir comment nous fonctionnons pour les REX. Nous allons voir s'il conviendra de donner les REX au niveau de chaque CSSCT et s'il faudra partager les REX au niveau du CSE. Pour moi, il faudra discuter de ce sujet dans la future organisation de nos instances CSSCT. Cela fait typiquement partie des questions que cette instance se pose. Pour nous c'est clair, il n'y a aucune espèce de réticence à les donner aux représentants du personnel à partir du moment où les REX et des documents sont publiés et destinés à être connus des agents. Monsieur ACHOUB.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Depuis le 1^{er} janvier, nous n'avons aucun REX. Nous n'avons toujours pas ces documents. Je vous demande de nous les fournir. La question ne se pose pas. Les CSSCT sont des Commissions du CSE. Les élus doivent donc avoir connaissance de toutes les informations. Nous nous réjouissons si les CSSCR ont les informations qu'elles demandent. Néanmoins, je préfère déjà vous dire que ce n'est pas parce que vous allez donner des informations aux CSSCT que les élus doivent être privés d'informations. En effet, aujourd'hui c'est nous qui sommes en responsabilité et qui avons les prérogatives.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends. Nous allons regarder si nous devons faire une situation transitoire avant d'avoir mis en œuvre nos instances complètes. Je voudrais répondre à une question globale qui a été abordée par plusieurs d'entre vous. Il s'agit de la question qui consiste à dire qu'il faut, faute de CSSCT, que cette instance examine chacun des accidents du travail. Je vais être très clair avec vous. Ce n'était pas l'objet du point proposé aujourd'hui à l'ordre du jour. Sauf à dire que nous allons nous mettre en difficulté en posant des questions précises sur tel ou tel des 119 accidents du travail... Nous ne sommes pas, aujourd'hui, ni Madame BLANCHART, ni me assesseurs, ni moi-même, en configuration pour vous donner des réponses précises. Nous n'avons pas les éléments pour faire avec vous, de façon pertinente, l'analyse des accidents du travail. Je vous propose de dire que je me situe de façon volontaire dans l'idée que, quels que soient les écarts entre nous, nos discussions sur un accord et un RI progressent. Pour moi, nos discussions sont maintenant susceptibles de trouver un équilibre. Si je me situe dans l'optique que nos discussions aboutissent dans le 2^{ème} trimestre à la mise en place des CSSCT, je m'engage, personnellement, à ce que les CSSCT aient la ou les réunions qu'il faudra. Elles pourront, comme si nous les avons mises en place au 1^{er} janvier, examiner les accidents du travail du 1^{er} trimestre. En effet, c'est le lieu. Je pense que nous n'allons pas, ici, faire le travail de façon pertinente. Il va être extrêmement décevant. Vous allez nous poser des questions et nous allons donner des non-réponses. Chacun en tirera des conclusions.

Je tirerai la conclusion que ce n'est pas ce que nous avons préparé. Vous en tirerez la conclusion que l'instance ne fonctionne pas. Je préfère être clair sur le fait que ce n'est pas l'objet du point qui vous a été proposé à l'ordre du jour. Nous n'avons pas, aujourd'hui, les informations et les ressources pour faire cet examen et, surtout, cet examen est bien localisé au niveau des futures CSSCT. Je vous proposerai, le moment venu, que nous donnions à nos CSSCT le temps de réunion pour qu'elles puissent revenir dans le contexte pertinent. C'est ça qui amorcera leur travail. Elles amorceront en regardant les accidents du travail du 1^{er} trimestre puis du 2^{ème} trimestre. Les politiques locales de prévention que vous appelez, comme moi, de vos vœux, commenceront à se mettre en place à partir de cet examen. Monsieur ACHOUB, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais me prononcer en tant qu'élu et non en tant que secrétaire. Chaque organisation syndicale et chaque élu présent se prononcera sur le sujet. Vous n'allez pas nous endormir Monsieur LARRIEU. « Synthèse des mesures prises suite aux accidents du travail du premier trimestre 2019 », vous dites que ce n'est pas l'objet de l'ordre du jour.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Si. Je vais m'expliquer. J'ai entendu, dans plusieurs déclarations, au motif qu'il n'y a pas de CSSCT, la demande que soient examinés les accidents du travail un par un. J'entends la demande mais je ne sais pas y répondre.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : J'ai entendu un certain nombre de choses de votre part à l'instant. Vous dites que vous n'avez pas les moyens, ni le temps... Je ne veux rien entendre. Je crois que vous êtes à la chasse aux accidents du travail sur les établissements puisqu'on entend « J'ai eu un accident du travail, au territoire ça va encore gueuler ». Effectivement, nous avons des objectifs sur les accidents du travail au niveau des établissements. Avant tout cela, un accident c'est quand même quelqu'un qui est bien souvent blessé dans sa chair et qui n'a pas demandé à avoir un accident. Notre rôle est de faire en sorte qu'il n'y ait plus d'accident et surtout qu'ils ne se reproduisent plus. Il faut, pour ne plus qu'ils se reproduisent, mettre en place des mesures de prévention. Or, il n'y a plus, aujourd'hui, d'instances CHSCT. Nous ne vous disons pas que nous voulons regarder chaque accident parce qu'il n'y a pas de CSSCT mais par qu'aujourd'hui c'est notre rôle. Le Code du travail nous impose aujourd'hui quatre réunions Sécurité et Santé du travail dans l'année. Vous ne pouvez pas inscrire ça à l'ordre du jour pour dire à l'inspectrice du travail que vous avez répondu à vos obligations et ne pas faire le travail sur le fond. Le travail c'est ça. J'ai 20 ans de CH derrière moi et nous sortions chaque dossier pour le regarder et l'analyser. Aujourd'hui, cela fait partie des prérogatives des élus CSE. Vous ne pouvez pas nous dire que nous n'aurons pas le temps matériel... je m'engage quand il y aura des CSSCT. Non ! La prévention c'est maintenant qu'elle se règle et pas dans 3 semaines, 3 ou 6 mois. Nous avons ce travail à faire. Je demande à ce que nous regardions ces accidents de travail. Il s'agit d'un des travaux les plus importants. Ce n'est pas les membres de la direction, seuls dans leur coin, qui sont les meilleurs préventeurs du monde. Les meilleurs préventeurs du monde, ce sont les agents. Ceux qui sont autour de la table, ce sont aussi les agents. Il faut, à un moment donné, s'y intéresser et faire ce travail de fond. Je vais regarder comment vous allez réagir et je me réserve le droit de vous demander un CSE extraordinaire si vous ne répondez pas à cela pour que nous puissions analyser chaque accident du travail. Surtout, qu'avez-vous mis en place ? C'est ce qu'il nous manque aujourd'hui comme élément. Est-il suivi et qu'avez-vous fait ? C'est important de savoir ça.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends bien. Ce propos est clair, net et précis et appelle une réponse de ma part. Monsieur CHERIFI, vous avez la parole.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Vous dites que vous n'avez pas les moyens nécessaires pour traiter tous les AT. En revanche, cela ne vous dérange pas de nous envoyer les dossiers clos. Comment voulez-vous que nous donnions notre avis sur un dossier clos que nous n'avons pas suivi ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur GUELUY.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je rejoins les interventions de mes camarades. J'ai l'impression que vous nous prenez pour une association de pêcheurs à la ligne... Nous sommes des préventeurs. Notre rôle c'est la prévention. Nous sommes des élus mis en place par les cheminots et nous avons des comptes à rendre à ces cheminots. Notre mission première est surtout de les protéger. Si vous ne nous donnez pas les moyens, à défaut de mettre les moyens pour que cela se fasse. On sait nous rappeler, notamment en justice, que les gens de CHSCT ne respectent pas leurs obligations ou leurs prérogatives quand il est question de faire sauter une expertise. Vous aussi vous avez des droits et des devoirs. Vos devoirs consistent à nous donner les informations et les moyens pour pouvoir faire de la prévention. Dans ces conditions-là, nous allons en informer les cheminots. Si nous ne sommes même plus capables, dans cette entreprise, de pouvoir faire de la prévention simplement parce qu'il existe un blocage de la part de la direction... Nous vous demandons ces informations depuis le début de l'instance. Nous vous expliquons que la méthode ne nous convient pas et que nous n'avons pas les moyens de faire notre travail. Vous savez très bien qu'il y a des échéances et qu'il y a des propositions d'actions par la CGT. Nous espérons qu'elles vont être rejointes par le maximum d'organisations syndicales. Nous ne pourrions pas mentir aux cheminots et nous leur dirons que vous ne faites rien pour les protéger tout simplement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous répondrai parce qu'il s'agit d'une accusation grave. Monsieur DERRIEN.

M. Marc DERRIEN (SUD-Rail) : Quelle que soit la façon dont est libellé l'ordre du jour, quelle que soit la façon dont nous pouvons le comprendre, CSSCT ou pas... Vous nous proposez trois membres CSSCT sur un territoire comme la Haute et la Basse-Normandie qui comprend deux établissements de plus. Je ne sais pas comment nous allons pouvoir faire du travail correct. Je ne vois pas du tout comment nous pouvons avancer correctement là-dessus. De toute façon, CSSCT ou pas, nous devons avoir à l'esprit que c'est le CSE qui est responsable en matière d'hygiène, de sécurité et de santé au travail. Les CSSCT ne prendront aucune décision ni aucune responsabilité. Les CSSCT feront un travail mais c'est bien le CSE qui portera la responsabilité des résultats qui seront acquis. C'est comme ça que le législateur l'a entendu. Je voulais également renouveler ma question puisque je n'ai pas entendu la réponse concernant l'absence d'une COSEC. Pouvez-vous me dire quel établissement est concerné et m'apporter des précisions sur le guichet unique sur les pistes et itinéraires ? Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur SENS, vous avez la parole.

M. Dominique SENS (CGT) : Mon camarade Christophe a demandé la position des OS donc je vais essayer de l'esquisser. Vous l'avez constaté, la CGT a procédé à l'analyse quantitative et qualitative des documents que vous nous avez donnés. Ça non plus ce n'est pas nouveau. Vous avez essuyé quelques critiques sur la forme des documents que vous nous avez donnés. Le fond, c'est les moyens. Y compris concernant l'absence des COSEC et l'absence de moyens humains pour la prévention dans tous les établissements du périmètre. Nous pourrions reparler ici des vêtements de visibilité. Nous avons parlé des trajets, y compris pour les agents circulation. Nous avons également parlé des outils informatiques. Rhumba ce n'est

pas nouveau non plus. Nous avons l'habitude de dire « il y a Rhumba dans l'air » quand nous constatons que tous les documents officiels transmis... Vous avez de la chance il n'y a plus de bilans de CHSCT. Il y a les bilans sociaux, ceux sur l'égalité professionnelle. Nous constatons, à chaque examen qualitatif ou quantitatif, qu'il y avait des erreurs qu'aucune direction ne savait expliquer. C'est donc légitime lorsque nous vous posons toutes ces questions. Qui participe, aujourd'hui, à la mise à jour des documents uniques d'évaluation des risques ? Vous nous dites que des formations sont prévues... Quelle est l'adéquation entre les besoins en formation et l'augmentation de certains risques constatés sur le document unique d'évaluation des risques qui existe toujours. Je pourrais demander l'avis du médecin qui est présent. Je pense que nous n'avons pas besoin d'une synthèse mais de l'intégralité des éléments et de pouvoir en débattre. Faut-il attendre la consultation du bloc 3 ? Non. Mes camarades et d'autres OS se sont également exprimés. Sans tous ces éléments et sur la base de ce que je viens de dire, l'expérience précédente, les différences entre tous les documents officiels que vous nous transmettez qui ont été dénoncées y compris par les experts indépendants, je pourrais penser que toutes ces informations sont tronquées. Je pourrais donc relativiser les résultats à la baisse ou à la hausse suivant notre position. Chacun ses références. Une des miennes sur le sujet c'est le livre d'un membre du Conseil d'administration de l'OIT, « La troisième guerre mondiale est sociale ». Partout en Europe et y compris en France, le nombre de tués au travail augmente. Celui des maladies augmente également comme celui des accidents du travail dissimulés qui est en constante augmentation partout. Démontrez-moi le contraire, je suis preneur. Pour le moment, les prérogatives des élus du CSE c'est l'examen des accidents du travail. Je rejoins les propos de l'élu de la CGT. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie Monsieur SENS. Monsieur LEROY, vous avez demandé la parole.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : En ce qui concerne l'UNSA-Ferroviaire, nous nous étions déjà positionnés dans notre déclaration liminaire à ce sujet. Nous vous demandons, pour chaque accident, les éléments de l'enquête immédiate, les conséquences en nombre de jours d'arrêt, les mesures de prévention proposées ainsi que celles effectivement mises en place. Nous avons besoin de ces informations pour chaque accident afin que nous puissions remplir nos missions. Nous sommes embêtés lorsque vous dites que vous n'êtes pas en capacité de le faire aujourd'hui. Pourtant, quand je prends l'ordre du jour que vous avez envoyé et signé, je lis « synthèse des mesures prises suite aux accidents du travail ». Nous ne voyons pas les mesures prises dans le document. Nous avons les accidents, la façon dont ils sont classés et quelques préconisations pour les thèmes. À aucun moment nous n'avons les mesures prises suite aux accidents du travail. Nous avons un résumé des dossiers déposés mais absolument pas une synthèse des mesures prises. C'est pourtant ce que vous aviez prévu à l'ordre du jour.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur SENS.

M. Dominique SENS (CGT) : J'ai oublié de vous demander de me préciser, pour ma culture personnelle et celle de cette instance, les prérogatives de Madame BLANCHART ici présente, salariée compétente pour les 113 agents du siège du CSE, qui intervient sur la synthèse des accidents de tout le périmètre.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pensais l'avoir dit quand j'ai évoqué sa charge de travail. Madame BLANCHART a deux missions. Elle est principalement préventeur pour l'ensemble de la zone de production donc les 15 établissements plus le siège. C'est à ce

titre-là qu'elle nous a présenté la synthèse. Elle est également, pour une part plus réduite de ses missions, salariée compétente pour les 113 salariés du siège de la direction. Avant de répondre à des questions plus globales sur le fonctionnement de notre instance, il y avait, Madame BLANCHART, deux questions sur l'absence de COSEC et sur le guichet unique pistes et itinéraires.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je voudrais simplement faire une pause puisque nous sommes à mi-temps. Il est 16 h 10 et nous avons recommencé à 14 h 15.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous reprenons à 16 h 30. Je vous remercie.

La séance est suspendue de 16 h 12 à 16 h 30.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, nous pouvons reprendre la séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie Monsieur le Secrétaire. Je vous propose de reprendre notre séance. Je vais apporter quelques éléments de réponse aux dernières interventions. Madame BLANCHART peut vous dire dans quel établissement le COSEC est absent. Elle va également vous dire un mot sur le guichet unique pistes et itinéraires.

Mme Marjorie BLANCHART : L'établissement sur lequel le COSEC est en arrêt c'est l'EIC Normandie. Cependant, cela ne justifie pas le manque en matière d'alertes puisqu'il n'y a pas d'accident sur cette période-là. Je pense qu'il y a eu un temps où il a fallu mettre à jour la plateforme avec la liste de distribution. Ça, c'est le ou les COSEC des établissements qui le font. En effet, ce sont les administrateurs de la plateforme au sein de leur établissement. Le fait de pouvoir mettre un petit peu tous les membres en distribution se fait au sein des établissements. Je pense que c'est justement sur ce laps de temps qu'il y a eu ces alertes manquantes. Par ailleurs, en ce qui concerne les guichets uniques, il s'agit de mises en place au niveau des Infrapôles qui vont permettre tous les recensements que nous devons récupérer sur l'état des pistes et itinéraires qu'ils viennent de Mobilités, des EIC voire des Infrapôles. L'objectif est de tout regrouper, de prioriser et justement d'intervenir au mieux sur les pistes et itinéraires et sur les remontées.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie pour ces précisions. Les autres questions qui ont été posées portaient surtout sur la façon dont notre instance devait remplir ses prérogatives en matière de santé sécurité au travail. Évidemment, je n'ai pas, là-dessus, à me substituer aux élus. Vous avez été plusieurs à rappeler les prérogatives des élus du CSE, elles sont entières. J'attire l'attention sur une question d'efficacité. L'efficacité à moyen terme consiste à mettre en place nos CSSCT et nos RPX de façon à avoir des instances dans lesquelles soient présents les établissements concernés, qu'elles soient proches du terrain et qu'elles puissent déployer toute la panoplie de la prévention en complément de l'analyse des accidents du travail. L'analyse des accidents du travail est un des éléments mais il aurait fallu avoir avant toute cette politique de prévention. Je demanderai d'ailleurs à Olivier MARTY de dire un mot des PAPACT. En effet, vous avez demandé à connaître les PAPACT pour suivre les actions menées. Nous allons donc dire un mot là-dessus. Notre politique, à moyen terme, doit évidemment être de mettre en place cette structure, ces instances et ces modes de fonctionnement CSSCT. Mon propos d'aujourd'hui portait uniquement sur le court terme. Nous pouvons, Monsieur LEROY, ne pas être d'accord sur le fait que ce que nous vous avons proposé était la synthèse des mesures prises. Nous, nous considérons que nous vous avons bien donné la synthèse des mesures prises. Nous

pourrons voir si nous pouvons, à l'avenir, être plus précis sur un certain nombre de choses. Il faudra voir si nous sommes capables, à terme, de publier, avec les accidents, quelque chose de plus précis sur les mesures prises. Pour moi, ça ne peut que décentraliser à partir du moment où les instances seront mises en place. Mon propos servait à dire que, aujourd'hui, cela va être extrêmement décevant si vous voulez, dans cette séance, entrer dans l'examen accident par accident. En effet, nous n'avons pas les éléments et pas nécessairement les bons interlocuteurs. Je parlais des établissements. Mon propos portait là-dessus. Par ailleurs, je voudrais répéter un propos que j'ai tenu, y compris dans le couloir du 4^{ème} étage, devant une partie de cette assemblée qui était venue me rencontrer. La prévention des questions d'accidents du travail et des problèmes de sécurité est d'abord, mais pas exclusivement, du ressort de l'entreprise et de sa hiérarchie. Elle est améliorée par la participation des représentants des salariés à travers les instances que sont aujourd'hui les CSE et demain les CSSCT. C'est consacré par la loi. Je ne peux pas laisser dire que nous ne faisons rien pour la prévention des accidents du travail. Actuellement, toute la structure qui va exister demain dans notre instance pour pouvoir le faire n'est pas mise en place. Il y a un travail quotidien de la hiérarchie avec les agents dans les unités même si aujourd'hui ça ne se fait plus dans le cadre ancien du CHSCT. Ce travail au jour le jour doit permettre d'éviter les atteintes aux agents dans le cadre de la sécurité. Nous pouvons ne pas être d'accord sur la portée de ce qui est fait aujourd'hui. Je voulais néanmoins très clairement m'inscrire en faux sur l'idée de « vous ne faites rien pour la sécurité des cheminots ». Ce n'est pas vrai. Il y a un travail très important réalisé tous les jours dans tous les établissements autour des questions de santé, sécurité et conditions de travail. Nous devons rendre ce travail plus efficace, plus approfondi, plus proche des agents et, au global, plus efficace par nos mécanismes de concertation en santé, sécurité et conditions de travail. Je voulais préciser ce point-là. Voilà, à ce stade, tout ce que je pense pouvoir dire sur les derniers échanges. J'ai tendance à dire que nous ne pouvons pas nécessairement, aujourd'hui, aller beaucoup plus loin dans l'examen de ce point. Monsieur SENS a demandé la parole puis Monsieur ACHOUB.

M. Dominique SENS (CGT) : Je voudrais rappeler que vous ne pouvez pas prendre les propos d'un élu de la CGT comme une accusation. Surtout dans le débat et la tournure qu'il a prise ce matin. Effectivement, il y a, tous les jours, des choses qui sont faites où la hiérarchie intervient. Il est également certain qu'elle est objectivée sur les accidents du travail, leur nombre, leur gravité et le nombre de jours d'arrêt. Retenez surtout de mon intervention qu'il ne s'agissait pas d'une accusation. Encore une fois, surtout compte tenu de la tournure du débat de tout à l'heure.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne le prends pas en mauvaise part. Je veux simplement dire que nous ne devons pas nous tromper. Je pense que nous nous trompons gravement si, a contrario, on disait que nous avons des instances santé, sécurité et conditions de travail qui fonctionnent de façon optimale, que c'est ça qui va assurer la prévention et que, quelque part, la hiérarchie serait moins en charge de la prévention. La hiérarchie est et reste en charge de la prévention. Nous allons améliorer la prévention avec l'association des représentants du personnel. Monsieur LEROY disait que c'est vraiment un domaine dans lequel nous sommes partenaires sociaux. Je pense que des choses se font et que ces choses sont importantes. Si ce n'était pas le cas notre taux d'accidents du travail exploserait. Nous n'en sommes pas là. Je voulais simplement mentionner ce point-là et le bon positionnement des responsabilités. Il nous reste à faire ce qu'impose la loi : bien mettre en place le fonctionnement SSCT de notre instance. Monsieur ACHOUB, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais d'abord laisser Monsieur SENS répondre.

M. Dominique SENS (CGT) : J'entends mais faites-nous la démonstration des vœux que vous exprimez. Par ailleurs, croyez en l'impatience de tous les élus CGT pour trouver un fonctionnement des plus vertueux et au plus proche du terrain.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté. Monsieur ACHOUB, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je ne vais pas revenir sur un vieux débat puisque nous l'avons déjà eu. Effectivement, peut-être que la prévention appartient à la hiérarchie. Il n'empêche que, aujourd'hui, les élus CSE sont aussi en responsabilité dans le domaine SSCT. Je vous l'ai déjà dit, et je le répète, si demain il arrive quelque chose et que vous allez devant un juge, alors ce dernier aura trois questions qui sont parfois importantes en fonction des circonstances qui sont bien souvent dramatiques. Aujourd'hui, une responsabilité est donnée aux élus. Vous ne devez pas oublier, quand vous dites que vous allez, demain, améliorer la prévention avec les CSSCT, que les meilleurs préventeurs du monde sont quand même les agents eux-mêmes puisqu'ils pratiquent le métier au quotidien. C'est donc essentiel pour faire du travail de prévention de qualité. Je vous entends depuis tout à l'heure et nous ne pouvons pas accepter ce que vous avez dit sur le fait que nous aurons des réponses le jour où nous mettrons des CSSCT en place. Nous pouvons également l'entendre comme ça. Vous dites que, aujourd'hui, les réponses ne vont peut-être pas nous satisfaire parce que les établissements ne sont pas là. Au-delà de tout ça, nous vous demandons, avant tout, d'avoir un suivi. Je pense que vous avez quand même un tableau avec les accidents du travail, les mesures de prévention qui sont mises en place, la réelle mise en place ou non, le suivi, la dernière action... Nous avons ces tableaux-là dans les CHSCT. Il suffit de les regrouper au niveau des établissements. J'entends que vous êtes peut-être sous la table. Monsieur le Président, la mise en place des CSE date du 1^{er} janvier. Depuis quand la SNCF savait-elle que nous allions mettre en place des CSE ? Je pense que tous les décideurs sont assez intelligents pour s'être dit, à un moment donné, que ça allait bloquer. Nous ne pouvons pas travailler de cette façon-là. J'appelle de tous mes vœux que nous ayons des CSSCT. Comme si vous attendiez ça de nous... Sortez un accord, nous le signons tout de suite ! Mettez-nous ce que nous vous avons demandé et nous allons vous le signer tout de suite. Le problème c'est que vous voulez faire un accord au rabais et qui va créer un précédent. Nous sommes en train de vous dire que, avec les moyens que vous nous donnez, ça ne va pas être suffisant pour travailler correctement. Nous risquons aussi d'user ce que nous allons mettre en place. Nous allons les user et les fatiguer si nous les mettons en nombre insuffisant. C'est aussi le risque. Il nous faut un outil et pour avoir un outil, il faut des moyens. Je vous l'ai lu au travers du courrier de l'inspectrice et je vous l'ai dit la fois dernière à la table ronde, c'est de l'idéologie. Aujourd'hui, je vous rappelle que si nous prenons le nombre de réunion que nous avons eues depuis le début de l'année et si nous continuons comme ça sans trouver un accord en faisant une réunion par semaine ça vous coûte plus cher en moyens que ce que nous vous demandons. Pourtant, idéologiquement, vous dites, non, vous n'aurez pas davantage de moyens. Vous préférez nous en donner plus et que nous fassions des CSE toutes les semaines plutôt que de nous donner ce que nous vous demandons. C'est là qu'il y a un vrai blocage. Ce n'est pas nous. Nous, nous attendons de vous que vous nous donniez les éléments. Je vous le redis, sortez-nous un accord et nous vous le signons tout de suite avec les éléments que nous vous avons demandés. Aujourd'hui, en ce qui concerne les accidents de travail, il y a également une responsabilité des élus. Il nous faut des éléments. Si cet assemblage n'est pas fait au sein du CSE alors nous allons travailler sur ce que vous avez déjà. Force est de constater que nous ne pouvons pas mettre un point E sur un sujet attributions en matière SSCT à l'ordre du jour et dire que nous faisons

simplement une synthèse... Dans ce cas, les prérogatives du CHSCT ne sont plus assurées nulle part. Nous ne pouvons pas l'accepter.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense qu'il faut être deux pour trouver un accord. Je ne mets pas la balle dans votre camp. C'est un compromis à trouver entre les deux parties. Il y a deux sujets. Je repère un sujet autour de la capacité à traiter chaque accident avec les acteurs les plus proches du terrain... C'est quelque chose que j'ai tendance à mettre plutôt au niveau des CSSCT. Nous verrons comment nous le ferons et quelles délégations nous leur donnerons. Par ailleurs, il y a une question, peut-être valable pour la suite, qui est de remonter ici au niveau du CSE, qu'il y ait ou non des CSSCT, quelque chose de plus complet en matière de description des accidents, avec davantage d'éléments sur les analyses, les mesures prises et le suivi des mesures. J'ai entendu. Nous vous avons fourni, pour la première fois aujourd'hui, une liste trimestrielle. Nous devons regarder comment nous pouvons la faire évoluer et l'enrichir. L'enrichissement étant forcément fait à la base. Ce n'est pas ici, dans les bureaux d'EuroAlsace, que nous allons dire quelles sont les mesures prises. Les mesures prises elles sont quelque part rentrées par les gens qui les ont prises au niveau du terrain. Monsieur OZENNE, vous avez la parole.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Un certain nombre de questions ont déjà obtenu leur éclaircissement. Je remercie Madame BLANCHART pour ces réponses. Toutefois, s'agissant en particulier de la déclaration que j'ai faite tout à l'heure, il reste toujours un certain nombre de questions en suspens. Je voulais notamment savoir qu'elle est l'efficacité, selon vous, des inspections trimestrielles avec le nouveau format des SSCT, compte tenu du nombre limité de ses membres et des périmètres assez importants à couvrir. C'est la première chose. Je vous rejoins, bien entendu, sur le fait qu'aujourd'hui cette instance, dans cette configuration, ne sera pas en capacité de traiter convenablement la synthèse des accidents du travail. Nous le déplorons. Le temps avance. Vous avez évoqué le fait que les CSSCT futures pourront, a posteriori, traiter les accidents du travail. Elles ont un sacré travail à réaliser. Les premières séances risquent d'être chargées. Nous regrettons clairement de ne pas pouvoir, à ce jour, approfondir les accidents du travail qui ont déjà eu lieu. Nous regrettons en particulier le fait qu'un certain nombre d'entre eux ait été clos sans aucun avis d'aucune Commission et surtout pas des élus ici présents.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais demander à Olivier MARTY d'expliquer ce que nous pouvons dire des inspections trimestrielles dans le futur format et puis concernant la clôture de certains dossiers.

M. Olivier MARTY : La question que vous posez fait écho à ce dont nous discutons dans nos négociations et nos tables rondes sur le format de l'architecture SSCT et sur l'efficacité des inspections trimestrielles. Elles sont aussi liées au fait que nous débattons de l'existence des représentants de proximité avec dans leurs attributions le fait qu'ils puissent eux-mêmes se charger de l'inspection trimestrielle. Cela permettrait de ne pas laisser cette attribution aux seuls élus. C'est l'état de notre raisonnement par rapport à l'efficacité des inspections qui se font sur le terrain. Elles ne sont d'ailleurs pas trimestrielles mais elles se font au rythme des réunions spécialisées SSCT. Autrement dit, quatre fois par an. En ce qui concerne le fonctionnement de la plateforme, il est vrai qu'au bout d'un certain temps lorsqu'un accident a été ouvert et soumis à la capacité des élus de l'instance de remplir leur partie, il vient un moment où, pour pouvoir entériner et graver dans le dur les mesures de prévention à prendre et les officialiser, il convient de clôturer les accidents. C'est ce qui a été fait pour quelques-uns d'entre eux. Néanmoins, nous laissons, en règle générale, une ouverture assez longue.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Voilà ce que nous pouvions répondre. Monsieur GUELUY, vous souhaitiez prendre la parole.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je voulais quand même souligner un petit point sémantique. Vous m'avez fait bondir tout à l'heure en nous traitant de partenaires sociaux. Je suis désolé mais vous savez très bien que, à la CGT, nous ne nous considérons pas comme des partenaires sociaux. La stratégie mise en place par l'entreprise ces dernières années a dégradé les conditions de travail des cheminots et continue de dégrader les conditions de travail des cheminots. Il est hors de question de vous accompagner sur le sujet.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai effectivement employé le terme mais dans un sens plutôt global qui est le plus souvent retenu quand nous parlons, en général, du patronat d'un côté et des syndicats de l'autre. Je ne dis pas que telle ou telle organisation aurait telle ou telle stratégie vis-à-vis de l'entreprise. Ce n'était pas l'objectif. Si le terme vous a choqué, je ne lui donne pas plus de portée que ça. Je vous propose de clore aujourd'hui le point E2 de l'ordre du jour. Je vois Monsieur le Secrétaire qui fait « non, non ». Je vais lui passer la parole. Néanmoins, je pense, pour les raisons que j'ai évoquées, qu'il sera très difficile d'en dire plus aujourd'hui. Monsieur ACHOUB, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il me semble qu'un certain nombre d'élus souhaitent évoquer un certain nombre de dossiers. Nous attendons de la direction qu'elle nous apporte les réponses dont elle dispose.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je veux bien mais je vous ai donné mon point de vue. Je pense que cette démarche va être extrêmement décevante. Nous n'allons pas utiliser correctement le temps que nous avons. Nous avons un ordre du jour qui a été fait en commun et dans lequel il y a beaucoup de questions et des questions qui touchent tous les domaines de la vie de la ZP. Nous pouvons entrer dans l'examen d'un certain nombre d'accidents de travail. Nous allons probablement nous borner aujourd'hui à enregistrer un certain nombre de questions de votre part. La plupart des réponses ne seront pas là et c'est la raison pour laquelle je vous dis que le travail risque de ne pas être très efficace.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je ne peux pas entendre que nous n'avons pas beaucoup de temps. Nous allons prendre le temps pour nous consacrer aux accidents du travail. Je vous rappelle qu'il s'agit de cheminots qui sont, pour la plupart, blessés. Notre premier devoir est de faire en sorte que ça ne se reproduise plus. C'est notre premier travail. Nous allons prendre le temps. Je me réserve le droit, si vous n'apportez pas les réponses qu'il faut, de demander une séance extraordinaire pour que vous puissiez apporter davantage de précisions.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Passons aux questions que veulent poser Monsieur CHERIFI et Monsieur BONNESOEUR. Je vous ai dit, par avance, ce qui pouvait être la portée probable des réponses que nous sommes capables d'apporter aujourd'hui. Il n'y a pas de surprise dans les réponses que nous pourrions vous faire. Si nous pouvons donner des réponses, nous le ferons, mais nous ne le pourrions probablement pas. Nous ne traiterons évidemment pas 119 accidents dans le temps imparti.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je ne suis pas d'accord avec ce que vous dites. Vous ne pouvez pas dire, vous, le président, que nous ne traiterons pas. Ce n'est pas vous qui décidez aujourd'hui. Vous êtes un président. Vous ouvrez la séance, vous fermez la séance et vous veillez à son bon déroulement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur CHERIFI, vous avez la parole.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Je vous remercie Monsieur le Président. Je m'interroge concernant l'accident du travail n°11. L'agent est en train de cheminer le long de la piste quand le sol se dérobe sous ses pieds. Il chute, se relève et ressent une vive douleur au dos. La seule mesure de prévention prise c'est le repérage du trou. J'aimerais savoir si, à ce jour, le trou a été comblé. Le repérage a peut-être disparu depuis le 14 janvier dernier...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Excusez-moi mais je ne voulais pas être trop bon prophète en vous disant que nous allions avoir des difficultés à répondre. Je pense que nous ne disposons clairement pas... À moins que Madame BLANCHART ait accès à des documentations secrètes connues d'elle seule. Je ne suis pas sûr que nous puissions vous dire, aujourd'hui, si le trou a disparu ou non.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Monsieur LARRIEU, le point E2 correspond-il bien à la synthèse des mesures prises suite aux accidents du travail du premier trimestre ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Oui, il s'agit d'une synthèse effectivement. Je ne veux pas faire de leçon de vocabulaire mais synthèse ça s'oppose à détails. Je prends votre question concernant l'accident n°11. Sommes-nous capables de donner une réponse, Madame BLANCHART ? Madame BLANCHART regarde si nous avons quelque chose sur cet accident. Monsieur BONNESOEUR, vous avez la parole.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Je m'interroge, pour ma part, sur l'accident du travail n°90. Il s'agit d'un accident avec arrêt. Je voudrais d'abord savoir si l'agent a repris le travail. C'est un accident avec arrêt membre inférieur genou droit, douleur musculaire. Dans le cadre de travaux de débroussaillage réalisés de nuit, l'agent est chargé de mettre en œuvre les prestations pour le compte du chef de chantier. Dans le process de production des travaux, après avoir réalisé sa tâche, l'agent emprunte un escalier prévu pour quitter la plateforme ferroviaire. Laquelle, à cet endroit, est constituée de remblais. Lors de sa descente de l'escalier, l'agent marche sur un obstacle se trouvant sur l'une des marches ballast qu'il ne voit pas. Il y a d'ailleurs « ballast » entre parenthèses avec un point d'interrogation. J'aimerais savoir ce que cela signifie. L'agent est déstabilisé et malgré une vaine tentative de se rattraper à la rambarde, il chute. Après être resté plusieurs minutes assis, l'agent tente de se relever et ressent une vive douleur au genou droit. La mesure conservatoire indiquée est : l'agent est emmené aux urgences. J'aimerais savoir, s'il vous plaît, Monsieur le Président, quelle est la date de la déclaration faite par l'agent. J'aimerais également savoir quel a été le délai d'envoi de celle-ci par l'entreprise. Y a-t-il eu des réserves de l'entreprise sur cet accident ? Quel a été le temps d'arrêt ? L'agent a-t-il des séquelles ? L'agent a-t-il repris à ce jour ? Par ailleurs, je voudrais savoir quelles mesures de prévention des risques l'entreprise a-t-elle mises en place à la suite de cet accident. Quand l'enquête a-t-elle été faite ? Comment ? Avec qui ? Où ? Le Cerfa a-t-il bien été délivré à l'agent ? Ça sera déjà bien. Je vous remercie pour vos réponses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je me tourne vers Madame BLANCHART pour lui demander si elle a davantage de données concernant l'accident n°90. Pour l'essentiel, les questions que vous avez posées l'un et l'autre illustrent, je pense, ce que j'ai dit précédemment. Autrement dit, nous ne sommes pas, ici, dans la bonne configuration pour traiter ce sujet. Ces réponses doivent évidemment être apportées localement. Monsieur BONNESOEUR.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : C'est dommage parce que vous nous avez dit que vous travailliez beaucoup sur les sujets de prévention, que vous étiez dessus, que vous étiez à fond... Vous nous dites, aujourd'hui, que nous allons peut-être signer un RI, qu'il y aura peut-être des CSSCT d'ici peu, trois mois, ça veut dire six mois. Pendant ce temps il y a des

agents qui se blessent et qui ont peut-être des séquelles graves ou pas. Aujourd'hui, vous ne répondez pas aux questions. Vous ne faites pas votre travail d'employeur.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense avoir répondu sur ce point. Je pense avoir répondu sur le fait qu'il existe une politique de prévention et que les réponses à des questions aussi précises que celles que vous posez sont essentiellement d'obédience locale.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Quelle politique de prévention avez-vous mise en place sur l'accident n°90 ? Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur ACHOUB, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, c'est peut-être local mais il n'y a plus d'instances locales. L'unique instance, c'est ici. Que vous le vouliez ou non, vous avez la casquette de président de CHSCT, de CSE certes mais sur la partie CHSCT. Nous traitons, aujourd'hui, un sujet bien précis dans une des quatre réunions que vous impose la loi. Vous nous devez des réponses. Nous prenons acte du fait que vous n'avez pas les réponses. Il n'y a pas de problème. Nous aurons peut-être la chance d'en avoir parmi les dossiers. Ce n'est pas la peine de nous dire qu'on travaillait comme ça dans le passé et que cela fait partie des établissements. Aujourd'hui, vous êtes le patron des établissements, vous êtes le président du CSE et vous devez répondre aux questions de tous les élus. Nous vous demandons simplement de bien vouloir éviter de nous dire que cela fait partie, aujourd'hui, des établissements et que vous ne pouvez pas apporter la réponse. Ce n'est pas convenable. Je voudrais ajouter, puisque cela fait deux fois que vous parlez de « synthèse », que je veillerai à rester très vigilant sur chaque mot que vous inscrirez à l'ordre du jour.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie, je n'ai aucun doute là-dessus. Je voulais simplement vous dire que ce n'est pas nécessairement la réponse que vous voulez entendre mais je n'en ai pas nécessairement une autre à vous donner. Je vous donne les réponses que je pense pouvoir, honnêtement, vous donner.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, au-delà du fait que vous n'avez pas préparé un papier avec toutes les synthèses, je pensais qu'il y avait, au minimum, une ou plusieurs personnes de plusieurs établissements qui pouvaient vous venir en aide. Il ne me semble pas, jusqu'à présent, que les élus vous aient, à un moment donné, refusé la présence de quelqu'un pour venir vous aider dans vos tâches. C'est important de le rappeler.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur ROBERT, vous aviez demandé la parole.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Je voudrais, pour ma part, évoquer l'accident n°46. Je vais le relire parce que tout le monde n'a peut-être pas les mêmes documents que moi sous les yeux. En fin de période de travail et en descendant d'un engin ferroviaire de type bourreuse, l'agent glisse sur la dernière marche et tombe dans la banquette de ballast. L'agent ressent alors une vive douleur à la cheville droite. L'adresse indiquée est route départementale 14. Je suis ravi d'apprendre qu'il y a plein de ballast sur la route départementale 14. Chez les cheminots on parle en PK, en numéros de lignes. Je vais ensuite poser les mêmes questions que mon collègue. Où est l'arbre des causes ? Quand les enquêtes ont-elles été effectuées ? Comment ? Quelles mesures de prévention ont-elles été mises en place ? Le Cerfa a-t-il été fourni ? L'enquête a-t-elle été effectuée ? Je vais rentrer un peu plus dans le détail puisque souvent le diable se cache dans le détail. Nous n'avons pas le début de la prise de service, l'horaire de fin de période, le nombre de jours déjà travaillés... Y avait-il suffisamment d'éclairage ? Y avait-il des témoins ? Quel est le nombre de jours d'arrêt ? La machine était-elle en bon état ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie. Monsieur NEAU puis Monsieur JUDENNE.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Monsieur le Président, je voudrais évoquer l'arrêt n°27 de Madame M. Il s'agit d'un accident avec arrêt d'un collègue qui a remis, le 24 janvier dernier, un certificat d'arrêt de travail pour accident du travail le même jour. Son manager avait tenu des propos qu'elle a jugé menaçants à son encontre. Il n'y a aucune indication concernant les mesures conservatoires mises en place. Je souhaite savoir si une enquête FOH a eu lieu. J'aimerais également avoir l'arbre des causes, savoir si le Cerfa a été fourni, s'il y avait des témoins de cette agression, le nombre de jours d'arrêt et si cette collègue est toujours en arrêt. Ce n'est pas compliqué. Nous n'en serions pas là, Monsieur le Président, si nous avions des instances de proximité, Commissions locales en établissements en nombre avec des délégués ayant du temps de délégation pour pouvoir réaliser leur travail. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur NEAU. Monsieur JUDENNE, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je voudrais simplement savoir si vous ne répondez pas tout de suite parce que vous n'avez pas les réponses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Effectivement. Je vous ai fait plusieurs fois cette réponse et je vous la fais une nouvelle fois. Je n'ai pas, ici, en séance, les réponses à ces questions. Monsieur JUDENNE.

M. Renaud JUDENNE (CGT) : Je vais vous poser les questions mais vous n'aurez pas les réponses. Il s'agit de l'accident n°67 qui est un accident sans arrêt. L'agent assurait la mission d'agent caténaire pour la protection électrique du chantier de débroussaillage de nuit sur Paris Lille à proximité de la Gare de Miraumont lors de la nuit du 11 au 12 février 2019. À 1 h 00 du matin l'agent ne se sent pas bien (équivalent d'un malaise vagal, selon les dires de l'agent). Quelques minutes après, ne constatant pas d'amélioration, son collègue caténaire décide d'appeler les pompiers. Les pompiers arrivent à 1 h 45 et transportent l'agent au service d'urgence. À 7 h 30, après divers examens médicaux, prises de sang, ECG, radiographie de poitrine, l'agent est considéré comme sortant par le personnel de l'hôpital. En ce qui concerne les mesures conservatoires, il est inscrit : appel des pompiers puis repli du chantier et l'agent va prendre quelques jours de repos. Il s'agit d'un accident sans arrêt. L'agent se sent mal sur un chantier de nuit. Nous ne savons pas s'il a fait beaucoup de nuits, s'il fait souvent des nuits, s'il fait trop de nuits... Il prend sûrement des congés annuels parce qu'il ne va pas se faire arrêter. Ça aurait été facile de regarder si un suivi était réalisé par un médecin SNCF. Cet agent fait-il toujours des nuits ? Combien de nuits fait-il ? En fait-il cinq par semaine, quatre ou est-ce exceptionnel ? Nous n'avons même pas l'avis de l'agent. L'agent se sent-il bien ? Existe-t-il un suivi après l'accident ? J'aimerais savoir si un médecin SNCF l'a vu. Tout ça sans repos... L'agent ne se sent pas bien de nuit... Vous parlez, je ne sais plus où, dans un de vos documents, de la formation « mieux vivre en horaires décalés ». A-t-on prévenu l'agent sur les risques de travailler la nuit ? J'imagine que vous n'avez pas de réponses à nous apporter.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pas plus.

M. Renaud JUDENNE (CGT) : L'agent se sent mal dans la nuit et on ne cherche pas à aller plus loin...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je sens, à travers la dernière question, une question dans la question. Vous vous demandez si les questions ont été posées localement

et si on s'est intéressé, localement, au sort de cet agent. Je pense que l'encadrement local se pose nécessairement ces questions. L'agent fait un malaise. Vous le savez comme moi, ça peut arriver dans différents contextes, au travail ou non. Cela peut arriver au travail en lien avec le travail ou sans lien direct avec le travail. Il s'agit toujours d'un point délicat. L'agent a été pris en charge par un collègue, transporté aux urgences, mais les questions que vous posez autour de son utilisation sur des nuits...

M. Renaud JUDENNE (CGT) : Il faut bien dire qu'il est de nuit.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous sommes bien d'accord. À ma connaissance, l'encadrement local s'est forcément posé ces questions. Il ne peut pas être témoin de ce genre de situations chez les agents sans qu'un certain nombre de questions immédiates se posent chez les dirigeants de proximité, dans l'équipe, sur l'utilisation de cet agent. Ce n'est pas parce qu'aujourd'hui je ne suis pas capable de vous apporter, pour des questions d'organisation de nos suivis d'accidents du travail, de base de données, ... des réponses précises à ces questions qu'on ne s'est pas intéressé au malaise fait par cet agent et aux conditions de son utilisation ultérieure dans son métier de caténariste. Je préfère être clair là-dessus.

M. Renaud JUDENNE (CGT) : Je n'ai pas dit que l'agent de proximité n'aurait peut-être pas fait son travail. Nous vous posons la question à vous. Nous n'avons pas d'instance de proximité. Nous avons reçu ça, je vous pose la question et vous pensez peut-être que le DPX a sûrement fait quelque chose... le DPX, le DU, le DET ou, je ne sais pas, le chef d'équipe. Je pense qu'il y a eu quelque chose. Nous, ici, dans cette instance, nous n'avons que ça et je vous pose des questions. Comme le disait Monsieur ACHOUB, il n'y a pas quelqu'un dans votre équipe qui a pris le téléphone et qui a téléphoné à son DPX pour savoir quel suivi avait été fait.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense que c'est souvent le cas. Néanmoins, ce n'est pas parce que quelqu'un dans mon équipe prend le téléphone et appelle que nous avons tracé les éléments dans la base de données qui nous permettraient de répondre ici. Cette réunion n'est pas, quelque part, le lieu, le format ; elle n'a pas les données et les bons interlocuteurs...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Si, c'est le lieu.

M. Renaud JUDENNE (CGT) : Faute de mieux, c'est le lieu.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends votre intervention mais je vous ai aussi donné ma réponse là-dessus. Monsieur SEGATTO.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Nous avons également noté l'accident n°27 de Sandrine MURAT. Ce cas est très inquiétant, avec des agressions verbales reconnues. Cela mériterait quand même un traitement spécifique pour en savoir plus. J'ai bien compris que, aujourd'hui, nous n'aurions pas de réponses spécifiques par AT. Je voudrais également évoquer un autre accident mais davantage pour soulever une problématique de formation des agents d'astreinte. Il s'agit de l'accident n°45 sur l'EIC LORCA et qui concerne Madame MAEVA HAIE. Ce qui est particulièrement surprenant c'est que nous apprenons que l'agent, après avoir chuté sur une plaque de verglas et s'être blessée le coude gauche ainsi que le dos, quitte le service avec l'accord de l'astreinte et se rend seule aux urgences. Il s'agit quand même d'une personne blessée qui, avec l'accord de l'astreinte, se rend seule en pleine nuit aux urgences après avoir fermé son poste. Je m'interroge quand même sur la formation des agents d'astreinte pour la prise en charge des accidents de travail.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous devons, sur ce dernier point, vérifier dans quelles conditions cette agent s'est rendue aux urgences. Quant à la fermeture du poste, il y a effectivement des postes qu'on peut fermer et d'autres qu'on ne peut pas fermer. En ce qui concerne l'accident précédent, le n°27 également évoqué par Monsieur NEAU, vous dites que c'est grave et qu'il s'agit d'une agression caractérisée puisqu'il y a accident du travail. Attention, sous le contrôle de Madame BLANCHART, sont repris dans cette liste, des faits qui sont déclarés par l'agent en accident du travail.

Mme Marjorie BLANCHART : Oui c'est bien ça. La lecture que j'entends depuis tout à l'heure c'est exactement les faits que l'agent a déclarés. C'est un petit peu ce que nous appelions l'avis immédiat avant. C'est ce que nous vous envoyons pour déclarer l'accident du travail. L'enquête arrive seulement après, avec la victime si possible, justement pour déterminer les causes de l'accident du travail.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce n'est donc pas cette description, composée des éléments immédiats liés au fait que l'agent déclare la chose comme accident du travail, qui amène à caractériser la chose d'agression. Je pense qu'il faut l'analyse qui est réalisée localement ainsi que la reconnaissance, ou pas, des faits en accident du travail. Par rapport aux éléments qui nous sont donnés, dont je vous ai dit qu'il s'agissait d'éléments bruts, n'allons pas trop vite. Monsieur BAETENS.

M. Ludovic BAETENS (SUD-Rail) : Nous vous expliquons depuis tout à l'heure que la DPX est juge et partie. Il y a un avis immédiat mais l'enquête est ensuite réalisée par la DPX. C'est là qu'il y avait un garde-fou. Nous, membres CHSCT, nous étions là. Les DPX, comme les membres CHSCT, essayaient d'être les plus objectifs possible. En attendant, c'est ce que nous vous disons depuis tout à l'heure. Vous êtes les seuls à faire l'enquête et vous êtes les seuls à décider. Pourtant, vous pouvez aussi vous tromper. S'il n'y a personne pour vous signaler que vous vous êtes trompés...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est un sujet toujours difficile. S'il y a désaccord entre deux personnes, y a-t-il un témoin pour avoir le « dire » d'une troisième personne... Il en va comme des propos échangés perçus par une des personnes comme agressifs à son égard. Il s'agit toujours d'un sujet difficile et je ne vais pas pouvoir, ici, trancher le débat. Cela dépend vraiment du cas d'espèce. Y avait-il des témoins ? Comment les témoins ont-ils décrit la scène ? ... Nous nous efforçons, dans ces cas-là, de recueillir des témoignages.

M. Ludovic BAETENS (SUD-Rail) : Je vais vous donner un petit exemple. Il s'agissait d'un agent à l'Infralog National. Il a fait un malaise lorsqu'il est allé manger à la cantine. Ce malaise n'a pas été reconnu comme un accident du travail puisque le directeur d'établissement a décidé qu'il n'existait pas de lien entre son travail et son malaise. Pourtant, après une enquête du CHSCT de l'Infralog National, il a bien été reconnu en accident du travail. Avec évidemment des éléments objectifs et une enquête sur le terrain. Nous avons mis un mois pour aller questionner tout le monde et finalement cet agent s'est retrouvé en accident du travail et c'était justifié.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends. Il y a effectivement des classements qui peuvent évoluer dans les deux sens. Monsieur FLAUW a demandé la parole.

M. Ulrich FLAUW (CGT) : Monsieur LARRIEU, j'ai une question à vous poser. Je sais que votre temps est précieux et que vous avez beaucoup de travail. Néanmoins, j'aimerais vous demander si vous avez déjà lu un rapport d'accident ou de quasi-accident.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense oui.

M. Ulrich FLAUW (CGT) : Je vous invite à le faire quand vous avez un petit peu de temps. Je sais que votre temps est précieux mais je vous invite à le faire et à regarder un peu comment ils sont remplis, par qui et, surtout, les mesures conservatoires qui sont mises en place. Je ne sais pas si c'est une blague ou un manque de formation de ceux qui les remplissent, à mon avis il s'agit d'un manque de formation, mais quand je vois les mesures conservatoires mises en place... Je suis désolé mais ce n'est pas sérieux. Il faut être sérieux parce que c'est important. On demande à quelqu'un qui s'est blessé à la main avec un truc en ferraille de mettre un gant. Mettre un gant de boucher à la rigueur mais avec un gant normal il va quand même se blesser. La mesure conservatoire à prendre, si nous sommes sérieux, c'est de demander de retirer les étiquettes qui sont en fer pour mettre des étiquettes en plastique pour ne plus risquer de se couper. Il me semble que c'est du bon sens. Je vous invite à le lire parce que je pense qu'il existe un réel manque de formation des personnes qui remplissent cette plateforme.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous parlez de l'alerte, sommes-nous bien d'accord Monsieur FLAUW ?

M. Ulrich FLAUW (CGT) : Je parle du rapport d'accident qui sort et que nous recevons par mail.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Madame BLANCHART l'a dit tout à l'heure et pourra le dire à nouveau, c'est l'alerte qui vous est envoyée. C'est quelque chose qui, en principe, sauf dysfonctionnement, est fait rapidement après l'accident. L'alerte est en général réalisée par la hiérarchie de proximité. Évidemment, elle n'a pas toutes les caractéristiques d'une analyse complète de l'accident. Dans un certain nombre de cas, les mesures conservatoires sont effectivement les mesures les plus immédiates qui ont été prises pour aussitôt supprimer le danger. Il ne s'agit pas de toutes les mesures qu'il faut prendre intelligemment après l'accident. Vous ne m'avez pas donné le numéro mais j'imagine que vous parlez de l'agent qui s'est coupé avec des étiquettes métalliques de câble. Est-ce bien cela ?

M. Ulrich FLAUW (CGT) : Effectivement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne sais pas combien nous avons de câbles sur la ZP qui sont étiquetés avec des étiquettes métalliques. Mes collègues du SE présents le savent beaucoup mieux que moi, elles se comptent probablement en dizaine de milliers. Je ne connais pas toutes les générations de matériel qui sont étiquetées. La mesure qui consiste à dire qu'il faut remplacer les étiquettes métalliques par des étiquettes en plastique est une mesure de fond qui nécessitera probablement plusieurs années de travail et qui n'est pas une mesure conservatoire. Je distingue la mesure conservatoire qui peut effectivement être une mesure de rappel, une mesure consistant à différer une tâche ou à équiper l'agent avec un certain type de gants. Je ne vais pas me prononcer à chaud sur le bien-fondé des mesures pour le cas que vous me citez. Néanmoins, la mesure qui consisterait à changer de type d'étiquettes, pour que les agents ne se coupent pas avec, est évidemment pertinente par rapport à la suppression du danger mais ce n'est pas une mesure conservatoire.

M. Ulrich FLAUW (CGT) : Je pense qu'il existe quand même un problème de formation des personnes qui remplissent les alertes.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne dis pas le contraire. Nous reconnaissons, avec Madame BLANCHART, que dans certains cas la rapidité ne va pas avec la profondeur d'analyse.

M. Ulrich FLAUW (CGT) : Pour finir, Monsieur MARTY devait nous parler tout à l'heure des PAPACT mais je crois que vous avez oublié.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Excusez-moi, nous allons laisser la parole à Monsieur GUELUY, Monsieur CHERIFI, Monsieur BAETENS puis nous répondrons sur les PAPACT.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je voulais revenir sur l'accident n°92 qui date du 8 mars. Cet accident a eu lieu au siège de l'Infrapôle Rhenan dans un hall de stockage et donc de travail. Un agent effectuait une mission de déchargement de matériel dans le cadre de son activité d'agent télécom. Il s'agissait d'un déchargement manuel de matériel. L'agent, aidé par trois collègues, portait une baie informatique de 150 kg environ. Il a perdu ses appuis au sol et l'armoire est retombée sur sa cuisse en provoquant des hématomes. Il s'agit d'un AT sans arrêt. C'est surprenant parce que 150 kg sur la cuisse... J'ai connu un collègue dans ma région qui, dans le même type d'accident, a subi des conséquences très graves et est malheureusement décédé plusieurs années après. Je vais faire comme mes camarades : vous n'allez pas nous faire croire que vous découvrirez ce qui nous est nécessaire pour analyser un accident du travail. Les CHSCT ont quand même existé pendant quelques décennies. Nous n'allons pas vous apprendre ce qui était demandé par les mandats pour pouvoir analyser les accidents du travail. Les demandes de mes camarades sont tout à fait légitimes. La date de rédaction de l'arbre des causes, la copie de la déclaration envoyée... Il s'agit également d'un élément important. C'est bien de nous envoyer une alerte pour nous prévenir d'un rapport d'accident mais il y a quand même des choses surprenantes quand nous analysons le dossier de prévention et le dossier envoyé à la CPR. Vous parliez tout à l'heure de déclarations de témoins. Nous pouvons avoir des cas où les témoins ne disent pas du tout la même chose. Il peut également y avoir des erreurs sur les dates. Certaines choses sont parfois mal rédigées sur les documents envoyés à la CPR. La CPR, logiquement, elle fait, à ma connaissance, du travail administratif. Nous avons beaucoup de sujets dans les établissements et notamment dans celui de l'Infrapôle Nord-Pas-de-Calais où j'ai été membre de CHSCT un certain nombre d'années. Nous nous retrouvons avec des agents dans la détresse parce que, parfois, les accidents ne sont pas reconnus. Charge à eux de faire la preuve alors qu'ils ne sont pas fautifs. Il s'agit de documents mal remplis. Ces situations surviennent un peu souvent. Il y a peut-être de la formation de DPX à revoir. Nous nous posons certaines questions parce que ce sont parfois des accidents qui sont un peu litigieux... Nous nous demandons donc si ce n'est pas, parfois, volontaire. Le délai d'envoi a-t-il été respecté ? Encore en fois, c'est un frein pour la reconnaissance si l'établissement ne l'envoie pas dans les délais. En ce qui concerne la prévention, je voudrais savoir ce qui a été fait. Nous n'avons, encore une fois, aucun élément. Je vous rappelle quand même vos propos lors de notre première rencontre dans cette instance. Vous nous aviez bien précisé que vous aviez autorité, moyens et compétences. Vous m'excuserez mais, aujourd'hui, force est de constater que, sur le sujet, vous n'avez pas les moyens. C'est acté au PV. Vous pouvez dire ce que vous voulez, être d'accord ou non, mais nous sommes bien obligés de le constater. Je vais m'adresser plus particulièrement à Madame la COSEC. J'ai demandé tout à l'heure comment déterminer qu'un accident est grave ou non. Je n'ai pas eu la réponse à ma question. Il semble qu'il existe des traitements différenciés. J'aimerais bien avoir des réponses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note la question. Nous allons répondre à deux questions auxquelles nous devons répondre au-delà des questions posées sur les accidents

unitaires. Il s'agit de la question des PAPACT et la question du critère de gravité. Monsieur CHERIFI, vous avez la parole.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Je vous remercie. J'aurais aimé savoir combien ont été retenus par la caisse de prévoyance sur les 119 déclarations d'accidents. Il nous manque également les déclarations du 18^{ème} et du 102^{ème}. Madame RAULT devait normalement nous les fournir après la pause.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous notons les questions et nous allons vous répondre. Je pense connaître la réponse concernant la question sur le nombre d'accidents retenus. Nous ne sommes pas capables, tant que nous ne sommes pas à M+2, de donner la réponse. Nous consolidons le nombre d'accidents retenus par les caisses de prévoyance comme accidents de travail à M+2. Il faut donc attendre la fin mai pour être capable de vous répondre sur les 119. Monsieur BAETENS.

M. Ludovic BAETENS (SUD-Rail) : Vous l'avez dit tout à l'heure, nous avons peu d'information sur ces fiches d'accidents que nous recevons par mail. Pourquoi nous demandez-vous de donner un avis avec si peu d'éléments ? On nous demande parfois notre avis sur la plateforme de prévention. Pourtant, on répète depuis tout à l'heure qu'il s'agit d'éléments pris sur le vif et sans enquête.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous allons vous répondre. Madame LANTZ, vous avez la parole.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : J'aimerais avoir quelques précisions concernant l'AT n°92 que mon collègue a déjà évoqué. Je connais l'agent et c'est un jeune. Je voulais savoir s'il avait bénéficié de formations gestes et postures, s'il avait été averti et s'il connaissait les règles. Cette question peut également s'appliquer à tous les autres accidents liés à la manutention. Nous devons savoir si ces agents ont été formés.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Votre question est tout à fait pertinente. Je n'ai pas les éléments aujourd'hui. Les règles de manutention pour une armoire de 150 kg étaient-elles respectées ? Il s'agit, évidemment, de la première question que nous devons nous poser face à un tel accident. Monsieur DI CARLO.

M. Antoine DI CARLO (CGT) : Je voudrais m'exprimer au sujet de l'AT n°119 du 31 mars. Un agent s'est foulé la cheville pendant une opération de graissage. Il est indiqué qu'aucune mesure conservatoire n'est envisageable. Je suis extrêmement choqué quand je vois ça. Je suis choqué qu'un préventeur de l'entreprise ne daigne même pas faire, par exemple, un simple rappel aux agents des règles de déplacement dans les enprises ferroviaires. J'aimerais également savoir quelles chaussures portait l'agent. S'agissait-il de chaussures montantes ? C'est quelque chose que nous avons fait sur l'UO Lorraine Nord aujourd'hui, qui fonctionne très bien. Je vous remercie pour votre réponse.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne vous réponds pas sur l'accident précis mais je peux vous donner quelques éléments. Je suis assez d'accord avec vous pour dire qu'il y a, quelque part, toujours des mesures conservatoires. Ne serait-ce que dans le rappel des règles... Est-ce que dans ce cas le port d'EPI différents pouvait aider ? Pour le coup, c'est votre analyse. Dans le cas que vous citez, j'ai assisté au briefing lors de ma dernière tournée terrain et le briefing comportait, tout à fait logiquement et normalement, le rappel que nous risquions d'avoir des précipitations et de la pluie. Dans ce cas, l'attention de tout le monde était rappelée sur le fait que ça risquait de glisser davantage. Il y avait ce rappel en début de chantier de l'existence d'une précaution particulière à prendre par rapport au risque de

glissades. Je ne dis pas que ça allait éviter tous les risques de glissades dans la nuit mais c'était au moins le rappel. Dans le cas que vous citez, je ne suis pas d'accord sur le fond qui consiste à dire qu'aucune mesure conservatoire n'est envisageable. Il y a au moins celle que vous citez. Je pense que les agents veulent bien faire. Ils considèrent qu'ils recherchent, comme mesures conservatoires, des mesures matérielles pour aller au-delà des simples rappels. Dans certains cas, les mesures matérielles ne leur apparaissent pas clairement au moment où ils remplissent le document. Nous allons donner des réponses à plusieurs questions : celle des PAPACT, celle concernant les accidents graves et celle concernant les demandes d'avis. Olivier, tu as la parole.

M. Olivier MARTY : La mise en forme permettant l'inscription des PAPACT à votre connaissance dans BDES est terminée. Vous allez avoir l'avis de mise en place dans la BDES très prochainement sur les PAPACT couvrant l'année 2019 tel qu'ils ont été conçus en 2018.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur MARTY, je voudrais simplement vous rappeler que tout le monde n'a pas encore accès à cette BDES et tout le monde n'a pas fini la formation. Je vous demande de les remettre au minimum par mail si vous disposez des adresses mail et y compris celles qui ne sont pas professionnelles. Je vous rappelle que le Secrétaire a besoin d'éléments écrits pour les archives.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous examinerons cette demande.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il ne s'agit pas d'une demande. La BDES n'est pas accessible à tout le monde.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous le ferons si ça fait partie de nos fonctionnements normaux. Je vais donner la parole à Marjorie Blanchart pour la question concernant le caractère grave des accidents.

Mme Marjorie BLANCHART : Chaque accident du travail nécessite une analyse puisque chaque accident est important. Nous devons tous les analyser pour travailler au mieux sur la prévention. Il existe une définition de l'accident grave. Nous retrouvons l'accident grave en deux parties. Je me permets de faire la lecture pour que ce soit plus simple. Nous allons ainsi retrouver : « les accidents du travail trajet qui ont eu des conséquences significatives ou les quasi-accidents qui auraient pu avoir des conséquences humaines irréversibles. Dans les cas d'électrisation, de heurts en circulation ferroviaire et également les quasi-accidents qui auraient pu être mortels et qui auraient pu entraîner une incapacité permanente ou des lésions irréversibles ». Il s'agit de la première partie. Nous trouvons ensuite une deuxième partie qui parle des « accidents du travail trajet qui ont eu des conséquences graves, notamment les accidents du travail mortels avec présomption d'incapacité permanente avec un taux supérieur ou égal à 10%. De toute nature ayant entraîné une hospitalisation supérieure ou égale à 24 heures ou autre événement proposé par une branche activité métier pour sa nature ou conséquences ». Voilà la définition faite. C'est ce qui fait la différence lorsque nous cochons grave ou non.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je voudrais simplement faire un commentaire. Vous avez noté, récemment, que l'électrisation d'un collègue a été cochée grave. Pourtant, il s'agit d'une électrisation sans arrêt et en 220 V. Nous savons que le 220 V peut tuer mais, en même temps, le 220 V était, à une époque, totalement banalisé. Nous disions d'ailleurs « on se prend des châtaignes ». C'est le discours des agents dans beaucoup de métiers de

l'entreprise et pas seulement dans nos métiers. L'entreprise a fait le choix de dire qu'il n'existe pas d'électrisation banale. En effet, il n'est pas normal que les agents prennent, comme ils disent, des châtaignes. L'entreprise a donc choisi de demander qu'on coche « grave » tous les cas d'électrisation et notamment pour le cas récent d'électrisation sans arrêt d'un collègue de l'Infraclog Lorraine. Cette électrisation aurait probablement, en d'autres temps, été considérée comme quelque chose de banal. Il s'agit bien du choix de l'entreprise. La dernière phrase fait justement allusion au fait que certaines branches de l'entreprise peuvent demander que certains types d'accidents, pour lesquels nous voulons vraiment mettre en place une action de prévention dans la profondeur, soient cochés « grave ». Voilà la réponse à votre question. Madame KAMMERER, vous avez la parole.

Mme Sylvie KAMMERER (UNSA-Ferroviaire) : Je voudrais simplement avoir les références réglementaires de la définition de l'accident grave afin que nous puissions les retrouver plus facilement s'il vous plaît.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous vous les donnerons. Monsieur CHERIFI.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Je reviens sur la question que je vous ai posée tout à l'heure concernant les AT qui n'ont pas été reconnus. Vous nous avez dit que vous en aviez connaissance à N+2. Est-ce bien cela ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous parvenons à arrêter la liste à M+2. En effet, si je comprends bien, la caisse de prévoyance dispose de deux mois. Pouvez-vous nous expliquer parce que c'est un peu technique ?

Mme Marjorie BLANCHART : Les chiffres que je vous ai fournis sont tirés de la plateforme. Les déclarations sont ensuite envoyées au niveau de la caisse de prévoyance qui va faire son enquête et donner une réponse. Certains dossiers vont rester très longtemps sans avoir une réponse de la caisse de prévoyance. Nous ne disposons des chiffres qui permettent de dire qu'un accident est reconnu ou non reconnu selon la réponse fournie par la caisse de prévoyance qu'à M+2 dans la base Rhumba.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela signifie que nous ne pouvons pas exclure le fait que, dans certains cas, ça continue à évoluer après M+2. Néanmoins, ce n'est généralement pas le cas. Il faut parfois prendre quelques précautions avec nos chiffres. Le fait qu'un chiffre évolue à M+3, M+4, quand nous aurons un suivi continu de nos accidents, ne devra pas être perçu comme une erreur ou une mauvaise manipulation de notre part. Il peut arriver que la caisse de prévoyance reconnaisse ou ne reconnaisse pas ou tardivement qu'il y ait des recours. Monsieur CHERIFI.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Je me disais que vous pourriez déjà nous fournir les chiffres jusqu'à mi-février. Vous avanciez tout à l'heure que vous les auriez en mai. Pourtant, compte tenu de ce que vous venez de répondre, vous êtes encore dans l'incertitude. En effet, vous n'êtes pas encore certains que vous aurez tous les chiffres en mai.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Effectivement. Néanmoins, il existe une pratique qui consiste à dire que nous pouvons, compte tenu du traitement de l'essentiel des cas, nous permettre d'arrêter les chiffres. Il faut bien que nous les arrêtions à un moment. Ce n'est pas une réponse admissible si je vous dis que je ne sais pas et que je ne saurai jamais combien il y a eu d'accidents du travail l'année dernière. Il ne s'agit pas, non plus, d'une réponse qui permet au management de travailler. Il faut nécessairement figer les chiffres si nous voulons pouvoir travailler sur les accidents du travail, savoir comment évolue notre accidentologie, dans quel sens, avec quelle gravité ... Nous savons que nous nous exposons à trop de

risques de variations avec les reconnaissances ou non si nous les figeons avant M+2. En pratique, nous les figeons à M+2 mais on se redit qu'il ne s'agit pas d'un absolu. En effet, la réponse peut arriver après, dans quelques cas qui, à mon avis, sont relativement rares. Voilà ce que nous pouvons dire aujourd'hui. Monsieur GUELUY, vous avez la parole.

M. Pascal GUELUY (CGT) : J'aurais aimé avoir des précisions concernant ma question sur les accidents graves. Pouvez-vous me confirmer que vous avez cité une définition de l'employeur ? Il me semble. En effet, il y a, dans le Code du travail, davantage une notion de danger grave et imminent, de risque grave et imminent pour la vie et la santé. Nous étions souvent en désaccord avec nos présidents de CHSCT et ça ne risque pas de s'améliorer si vous citez des cas précis qui ont été choisis par l'entreprise et qui ne correspondent pas nécessairement à la législation.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sous le contrôle de Madame BLANCHART, je pense que l'entreprise ne peut pas en faire moins que la législation. J'ai indiqué, dans le cas des électrisations, qu'elle avait une politique plutôt proactive par rapport à ce que serait strictement le critère d'un accident grave dans ce cas-là.

M. Pascal GUELUY (CGT) : C'était surtout pour souligner le fait que, souvent, on s'arrête à la vie et on oublie la santé. Nous sommes souvent en désaccord sur ce sujet.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note le fait, mais je ne pense que nous nous arrêtons uniquement à la vie. Sinon, heureusement, nous ne cocherions presque jamais « grave » même s'il y a encore trop d'accidents mortels. Nous considérons que des accidents sont graves sans que la personne, heureusement, ait perdu la vie. Monsieur SENS.

M. Dominique SENS (CGT) : Madame BLANCHART, je voudrais que vous nous expliquiez vos sources pour la définition que vous nous avez donnée. Nous pourrions ainsi la partager. Nous devons avoir les mêmes bases fiables. Si j'ai bien compris, ce n'est pas à l'employeur de définir ou d'anticiper sur le caractère « grave » ou non d'un accident.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Madame BLANCHART a cité la référence avec laquelle les agents et notamment les COSEC de l'entreprise cochent ou pas la case « accident grave ». Il peut ensuite y avoir dans le débat une évaluation différente de la gravité. Nous pouvons, avec des éléments nouveaux, faire évoluer la classification de l'accident mais ce n'est pas le sujet. Voilà les éléments qui sont donnés aujourd'hui comme points de repère. Cela explique pourquoi vous voyez certaines fiches, heureusement peu nombreuses, arriver avec le critère « accident grave » coché et d'autres sans ce critère. Monsieur SENS.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour imager mes propos, il est encore inscrit CHSCT sur les Cerfa qui concernent, aujourd'hui, les CSE. Je le répète, nous devons, dans la méthode, avoir les mêmes sources fiables. Tous les guides que vous me donniez, que vous donniez aux présidents de CHSCT ou aux notateurs ne représentent pas une source fiable qui peut être partagée. Je précise mon attention et je vous repose la question. De quel texte cette définition vient-elle ? Nous pourrions ainsi la partager avec vous.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous avons dit que nous vous donnerons la réponse. Monsieur BAETENS.

M. Ludovic BAETENS (SUD-Rail) : Monsieur le Président, vous n'avez pas répondu à ma question concernant les demandes d'avis.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Madame BLANCHART, je vous laisse la parole.

Mme Marjorie BLANCHART : Quand vous recevez l'alerte, nous ne vous demandons pas un avis immédiat. C'est pour vous aviser de l'existence d'un accident du travail. En revanche, vous recevez parfois des mails où on vous dit que l'enquête a été réalisée et on vous demande votre avis. Vous avez pu le remarquer, ce ne sont pas tout à fait les mêmes mails. Effectivement, nous vous avisons, pour ces mails-là, que l'enquête a été réalisée au sein de l'établissement. Nous vous sollicitons alors pour avoir votre avis sur les éléments qui ont été apportés au dossier.

M. Ludovic BAETENS (SUD-Rail) : Avons-nous l'enquête sur ce mail ?

Mme Marjorie BLANCHART : Vous ne l'avez pas sur le mail.

M. Ludovic BAETENS (SUD-Rail) : On nous demande donc notre avis sur une enquête que nous ne pouvons pas voir.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : L'enquête se trouve sur la plateforme dans ce cas-là.

Mme Marjorie BLANCHART : Effectivement. Tout est accessible depuis la plateforme.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il s'agit d'habitudes différentes qu'il faut prendre. Je pense qu'effectivement, au niveau du CHSCT, l'enquête était disponible presque matériellement. Monsieur ACHOUB, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je voudrais vous demander une suspension de séance s'il vous plaît.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous l'accorde avec la même demande que pour les précédentes mais vous allez dire que c'est du comique de répétition.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, le secrétaire vous répondra que ce n'est pas vous qui jugez du temps dont les élus ont besoin.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne juge pas, Monsieur le Secrétaire, je me contente de demander.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : J'en prends acte Monsieur le Président.

La séance est suspendue de 17 h 41 à 17 h 51.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous reprenons notre séance. Monsieur le Secrétaire, je vous passe la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous remercie Monsieur le Président. Nous vous avons écouté puisque nous avons fait le plus vite possible. Je vais vous faire lecture de deux résolutions et je vous demanderai de bien vouloir les faire voter.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) procède à la lecture de la résolution suivante :

Monsieur le Président,

À ce jour nous avons abordé le point E de l'ordre du jour qui porte sur les attributions du Comité en matière de santé, sécurité et conditions de travail. Plus particulièrement le point E2 qui reprend la synthèse des mesures prises suite aux accidents du travail du 1^{er} trimestre 2019. Lors des échanges, vous n'avez pas pu apporter les réponses relatives au dossier de l'accident du travail et plus précisément sur les mesures prises suite aux accidents. Les élus ont pu constater que sur les 111 dossiers d'accidents, vous n'avez pas été en mesure d'apporter les éléments de réponses aux élus. Aussi, conformément à l'article L. 2315-28 du Code du travail, le Comité Social et Economique a la possibilité de tenir une réunion supplémentaire à la demande de la majorité de ses membres. Par conséquent, les élus vous demandent la tenue d'une réunion extraordinaire avec comme point à l'ordre du jour :

- Réponses sur les mesures prises par la direction en matière de prévention pour chaque accident du travail en y apportant les éléments manquants : le nombre de jours d'arrêt, le résultat des éventuelles enquêtes, l'analyse des risques repris au document unique pour chaque accident concerné et le suivi de la réalisation des mesures de prévention prises.

Les élus vous demandent de vous entourer des personnes qu'il vous semblera nécessaires pour vous aider à éclairer les élus dans leur rôle de préventeur.

Je vous demande de faire voter cette résolution. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je mets au vote la résolution qui vient d'être présentée par le secrétaire. Qui est pour ?

La résolution présentée par le Secrétaire, monsieur ACHOUB, est approuvée à l'unanimité.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous remercie Monsieur le Président. Je vais vous faire lecture de la 2^{ème} résolution.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) procède à la lecture de la résolution suivante :

Monsieur le Président,

À ce jour nous n'avons pas pu aborder le point F de l'ordre du jour (questions posées par les élus du CSE de la Zone de Production NEN). Aussi et conformément à l'article L. 2315-28 du Code du travail, le Comité vous demande la tenue d'une réunion extraordinaire avec comme point à l'ordre du jour :

- Questions posées par les élus du CSE Zone de Production NEN prévues à l'ordre du jour de la plénière du 18 avril.

Le vote majoritaire de cette délibération suspendra cette séance.

Je vous demande de bien vouloir faire voter.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Avant de faire voter, je veux vous faire une remarque que j'ai déjà faite. À ma connaissance, l'article du Code du travail auquel vous vous êtes référé prévoit la possibilité d'une séance supplémentaire pour chaque séance ordinaire. Nous nous réservons donc le droit d'examiner la suite à donner à votre délibération dans l'hypothèse où elle serait votée. Monsieur le Secrétaire, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je voudrais préciser que Monsieur MARTY m'avait dit, les yeux dans les yeux, que le nombre de réunions supplémentaires était illimité. Je lui avais posé la question et je ne pense pas qu'il aura l'audace de dire le contraire de ce qu'il m'a répondu les yeux dans les yeux. Ça arrive à tout le monde de se tromper s'il s'est trompé. Je vous fais également remarquer que pour l'instant nous essayons de mettre sous une forme de résolution quelque chose qui vous incombe dans vos obligations. En effet, vous devez à la fin de cette séance, si l'ordre du jour n'est pas épuisé, la suspendre et nous convoquer à nouveau pour la suite de la réunion. Il s'agit de choses normales. Vous pouvez remettre en question le fait qu'il y ait deux réunions de CSE mais je vous rappelle simplement que vous devez normalement poursuivre ces plénières puisque l'ordre du jour n'a pas été épuisé. C'est ce qui explique la première résolution de CSE extraordinaire sur les AT et celle-ci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous ai donné les éléments que je devais vous donner et je vais passer au vote. Je mets au vote la 2^{ème} résolution lue par notre secrétaire. Qui est pour ?

La résolution présentée par le Secrétaire, monsieur ACHOUB, est approuvée à l'unanimité.

Compte tenu de ce que vous venez de voter, je lève notre séance du mois d'avril.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je voudrais préciser que vous suspendez la séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je lève la séance, Monsieur le Secrétaire.

F – QUESTIONS POSÉES PAR LES ÉLUS DU CSE ZDP NEN

Ce point n'a pas été abordé en séance.

La séance est levée à 17 h 57.