



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

Procès-verbal n°17

Réunion plénière du 13 juin 2019

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

Intervenants :

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 Rhénan	Absent
M.	TRUFFIN	Anthony	CGT	IP NPDC	Présent
M.	ROBERT	Aurélien	CGT	IP Lorraine	Absent
M.	LECLERC	Édouard	CGT	IP Normandie	Présent
M.	FATOME	Jean-Christophe	CGT	IP NPDC	Présent
M.	LLOPIS	Arnaud	CGT	EIC LORCA	Présent
Mme	KAMMERER	Sylvie	UNSA-Ferroviaire	EIC ALSACE	Présente
M.	PINOT	Vincent	SUD Rail	EIC HDF	Présent
Mme	SCHEUER	Stéphanie	SUD Rail	EIC HDF	Présente
M.	BRASSART	Nicolas	SUD Rail	ILOG NPDC	Absent
Mme	LANTZ	Caroline	CFDT	IP Rhénan	Absente

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	Présent
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 Rhénan	Présent
M.	BERTRAND	Pierre	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Présent
M.	DURIEZ	Éric	SUD Rail	INE	Présent
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	Absent
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	Présente
M.	WAVELET	Sylvain	CGT	IP NPDC	Présent
M.	DOUCET	Denis	CGT	ILOG Lorraine	Non convoqué
M.	FLAUW	Ulrich	CGT	INE	Non convoqué
M.	LOISEL	Anthony	CGT	IP Rhénan	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 Rhénan	Non convoquée

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Maîtrise :

Mme	PENAROYAS	Fanny	CGT	ILOG Lorraine	Présente
M.	SIMON	Arnaud	CGT	IP Rhénan	Non convoqué
M.	DI CARLO	Antoine	CGT	EIC LORCA	Non convoqué
M.	LANSIAUX	Laurent	CGT	ILOG NPDC	Présent
M.	REPILLET	Thierry	CGT	ILOG National	Non convoqué
M.	MARSEILLE	Frédéric	CGT	IEE	Non convoqué
Mme	LE CESNE	Claire	UNSA-Ferroviaire	ILOG National	Non convoquée
M.	COLLOTTE	Sébastien	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Non convoqué
M.	HALAS	Gaël	UNSA-Ferroviaire	EIC NMD	Non convoqué
M.	MARQUISE	Philippe	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Non convoqué
M.	DERRIEN	Marc	SUD Rail	EIC NMD	Non convoqué
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	Présente

Représentants suppléants du Personnel du Collège Cadre :

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

Représentants syndicaux :

M.	SENS	Dominique	CGT	IP NPDC
M.	GENEAU	Pierre	SUD Rail	
M.	OZENNE	Pascal	CFDT	EIC ALSACE
M.	CATIAU	Bruno	UNSA-Ferroviaire	

Réunion plénière ordinaire du 13 juin 2019

1. DECLARATION CGT _____	6
2. DECLARATION UNSA-FERROVIAIRE _____	10
3. DECLARATION SUD RAIL _____	13
4. DECLARATION SUD RAIL _____	15
5. DECLARATION CFDT _____	16
A – APPROBATION DES PV DES CSE DU 27 FÉVRIER, 12 MARS, 20 MARS (2), 21 MARS, 2 AVRIL, 10 AVRIL, 18 AVRIL, 25 AVRIL, 16 MAI, 21 MAI ET 23 MAI 2019 _____	35
B – CONSULTATION DU CSE _____	36
B1 – DESIGNATION DES REPRESENTANTS DE PROXIMITE _____	36
B2 – DESIGNATION DES MEMBRES DES CSSCT (MEMBRES ELUS & RPX)	38
B3 – DESIGNATION DU COORDINATEUR SSCT _____	40
B4 – DESIGNATION DES PRESIDENTS DES COMMISSIONS FACULTATIVES	40
C – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE _____	44
C1 – CONSULTATION SUR LA POLITIQUE SOCIALE, LES CONDITIONS DE TRAVAIL ET L'EMPLOI (SUITE DU POINT A DE LA SEANCE DU 11 JUIN) _	44
D – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE _____	54
E – INFORMATIONS À L'INITIATIVE DU SERVICE _____	55
E1 – PRESENTATION POUR INFORMATION DU DOSSIER DE CONSULTATION DU CSE CENTRAL DU GPF : STRUCTURATION DU GROUPE FERROVIAIRE AU 1 ^{ER} JANVIER 2020 _____	55
1. DECLARATION UNSA-FERROVIAIRE _____	68
E2 – LES EVENEMENTS DE SECURITE REMARQUABLES D'AVRIL ET MAI 2019 _____	77
1. DECLARATION CGT _____	81
E3 – INFORMATIONS TRIMESTRIELLES (REPORT CSE DU 21 MAI) _____	90
1. DECLARATION CGT _____	91
F – QUESTIONS POSÉES PAR LES ÉLUS DU CSE ZDP NEN _____	93

La séance est ouverte à 9 h 08.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, on peut commencer cette séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Mesdames et Messieurs, bonjour. J'ouvre notre séance du CSE du mois de juin. En tout premier point, je voudrais qu'on fasse le point sur les suppléants dans les différentes délégations. Monsieur SENS.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, les suppléants présents sont M. Thierry REPILLET, Faustine DEQUEANT, Fanny PENAROYAS et Laurent LANSIAUX.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Pour l'UNSA ?

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : Pour l'UNSA-Ferroviaire, Laurent DAIME absent excusé remplacé par Sébastien CAILLE.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, pour SUD Rail, M.

M. Pierre GENEAU (SUD Rail) : Pour la délégation SUD Rail, Nicolas BRASSART est remplacé par Ludovic BAETENS.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie et pour la délégation CFDT ?

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Pour la délégation CFDT, madame L'HOMEL remplace madame LANTZ.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie. Un tout petit point sur l'ordre du jour avant de passer la parole aux délégations qui auraient des déclarations. J'ai indiqué à notre secrétaire que je souhaitais retirer de l'ordre du jour le point sur la consultation sur les modes opératoires de l'équipe de préparation du pont métallique de ILOG NAT, parce que je considère qu'aujourd'hui, ce sujet n'est pas mûr pour la consultation. Donc, nous ne pourrions pas avoir là-dessus le débat qui mènerait à consulter, nous proposerons évidemment au Secrétaire de l'inscrire à un prochain ordre du jour. M. ACHOB, vous voulez prendre la parole ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Bien entendu, j'ai accepté ce report, parce que, comme vous l'avez indiqué, non seulement ce n'est pas mûr, je crois que les personnes qui ont été mandatées pour cette mission ont eu quelques difficultés dans le cadre de fourniture d'informations, mais en plus de ça, on a appris qu'il y avait une nouvelle version qui allait se faire, alors on ne pouvait pas décemment consulter les élus aujourd'hui et modifier les choses derrière, parce que ça n'aurait aucun sens. Si vous voulez, on le fait formellement ou informellement, je souhaite que cette mission se poursuive et qu'on arrive à quelque chose de bien pour la consultation au prochain CSE ordinaire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je donne mon accord, comme vous l'avez proposé, monsieur le Secrétaire, pour la poursuite de la mission, puisqu'elle est très importante pour qu'on arrive à un consensus suffisant sur les modes opératoires qui vont être mis en œuvre et donc soumis à la consultation de ce CSE. M. PINOT, est-ce que c'est sur ce sujet-là, sinon,

je propose de passer aux déclarations liminaires et ensuite, on pourra prendre les points que vous souhaitez aborder.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Monsieur le Président, bien sûr que c'est sur ce sujet, sinon, j'attendrais la bonne période dans la séance pour intervenir. Nous, on a fait une déclaration, on apprend les choses à cette heure-ci, des agents concernés reçoivent des mails à 8 h 47 pour essayer d'éteindre un peu le feu sur certaines choses, malgré tout, sur le sujet de la consultation qui devait être faite aujourd'hui, il y a des éléments dans notre déclaration qui doivent être dits ce jour, donc nous aurons une déclaration spécialement par rapport à cela, comment le placer, est-ce qu'on la fait après la liminaire, on part sur notre déclaration...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose. M. PINOT, nous allons reprendre l'ordre habituel de nos séances, donc les déclarations liminaires, et votre délégation aura évidemment toute possibilité d'exprimer la déclaration qu'elle a à faire sur ce point.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Donc, nous aurons deux déclarations distinctes.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien, c'est noté. M. MUTEL, vous vouliez vous exprimer sur ce point ?

M. Jean-Marie MUTEL : Oui, dans le cadre de la poursuite de la mission amiante, puisqu'on a cru comprendre qu'il y avait une réunion et que l'inspection du travail, le médecin, dans le cadre de la version 3 du projet, on va essayer de se prendre disponibles pour qu'il y ait quelqu'un à Caen demain.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai pas les éléments techniques sur cette réunion, mais je considère que la mission continue et qu'évidemment le maximum doit être fait pour que les différentes parties, dont les élus mandatés pour cette mission puissent s'exprimer sur les modes opératoires envisagés.

M. Jean-Marie MUTEL : Si toutefois la réunion a bien lieu demain.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je suis incapable de répondre à la question. Je passe la parole aux délégations qui ont des déclarations, M. SENS, vous avez la parole.

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, élues et représentants syndicaux,

Cette réunion se situe quelques jours après notre belle manifestation nationale des Cheminots actifs et retraités à Paris, ainsi que les deux rassemblements qui se sont tenus devant le siège de la SNCF et devant le siège de l'UTP avec la restauration ferroviaire. Elle se situe aussi à près de 10 jours suivant les élections européennes et aussi, peut-être surtout, je dirai, à bientôt un an du vote de la loi dite « pour un nouveau pacte ferroviaire » à

l'Assemblée Nationale le 27 juin 2018. Le dénominateur commun de ces trois événements est, pour nous, militants de la CGT, la construction, l'amplification du rapport de force pour qu'il soit favorable aux salariés. La manifestation nationale, au sens de la poursuite du processus revendicatif engagé l'an passé pour une autre réforme du ferroviaire, ainsi que les suites que cela appelle en termes de mobilisations à construire dans les prochains mois. Les élections européennes au sens de l'impérieuse nécessité de combattre pied à pied la montée des idées d'extrême droite en France et en Europe. Cette élection est, de nouveau, marquée par une abstention record de 50%. Si certains se réjouissent d'une meilleure participation qu'en 2014, ce qui est vrai, comment pouvons-nous considérer que notre démocratie est en bonne santé lorsqu'un électeur sur deux décide de ne pas y participer ? Cette élection confirme également l'effondrement des partis qui ont gouverné le pays depuis 40 ans. À force de renvoyer la faute à l'Union européenne et de mener des politiques contre les peuples, ils ont été sanctionnés. Pour notre pays, nous assistons à la bipolarisation installée par le Président Macron, ne voulant affronter que l'extrême droite plutôt que de répondre aux revendications portées dans les luttes sociales. Cette démarche est dangereuse et irresponsable, rendant cette alternative potentiellement crédible, car purement électoraliste. Ce qui est indispensable c'est de répondre aux urgences sociales et climatiques. Le parlement européen issu de ces élections conserve une majorité conservatrice et libérale. Il est donc nécessaire pour les travailleuses et travailleurs d'Europe d'engager des luttes communes pour s'opposer au dumping social et à la mise en concurrence des salariés. Le 52ème congrès de la CGT a réaffirmé qu'il ne peut y avoir de politique environnementale concrète sans politique sociale, qu'il est nécessaire de faire évoluer nos modes de production pour répondre aux besoins des populations. Après des élections européennes au parfum nauséabond, le Gouvernement tente de jouer la carte de la fermeté. Mais les usagers ne sont pas dupes. Fermetures de guichets, de gares, de lignes, transferts par bus ne riment pas avec Service Public. La loi pour un nouveau pacte ferroviaire a été votée en 2018 sur des mensonges tant pour le service dû aux usagers que pour les garanties de protection sociale des Cheminots. En Europe comme de par le monde, La CGT, la Fédération CGT des Cheminots, à travers son action internationale et le dynamisme de la présidence de la section Rail de l'ITF, démontre qu'elle impulse une véritable stratégie de solidarité, de lutte et de propositions alternatives pour, nous concernant, un monde ferroviaire public accessible et efficace pour toutes et tous. Notre activité syndicale à cette échelle se concrétise par des actions qui s'intègrent dans une bataille globale face à une mondialisation qui, plus que jamais, est brandie comme prétexte aux suppressions d'emplois et aux reculs sociaux, à la déréglementation du droit du travail pour favoriser le mouvement du Capital et, in fine, accentuer la mise en concurrence des salariés et des peuples. Dans le contexte de régression sociale actuel, le syndicalisme, l'Organisation internationale du Travail notamment sont des remparts pour les salariés et leurs familles. C'est pourquoi la CGT a fait le choix de s'organiser au sein d'une structure internationale, déclinée en Europe. Je veux parler de la CSI et de la CES. C'est à ce niveau qu'a été décidée la mobilisation du 17 juin à Genève pour le centenaire de l'OIT qui aura pour principaux mots d'ordre : la défense du droit de grève et des conventions de l'OIT ; contre les violences et harcèlements, particulièrement à l'encontre des femmes, sur le lieu de travail, au moment même où se négociera une nouvelle convention sur le sujet. À l'échelle du globe, les dégâts causés par le Capital sont colossaux. Les conséquences sont dramatiques pour les populations, avec le développement du chômage, du travail précaire et informel, favorisant, en plus des guerres et du dérèglement

climatique, de fortes migrations subies. Nous retrouvons ces maux du capitalisme dans notre entreprise publique sous couvert d'ouverture à la concurrence. À La CGT, nous croyons et militons quotidiennement pour une autre Europe. Nous considérons qu'il faudrait plutôt travailler de véritables coopérations entre États afin de favoriser le développement économique, mais aussi social dans tous les pays. C'est ce que nous avons porté confédéralement le 26 avril dernier lors de la manifestation à Bruxelles, tout comme nous l'avons exprimé auparavant au niveau des transports le 27 mars. Nous restons convaincus par notre idéal de société, qu'à l'appui de nos propositions alternatives sur de nombreux thèmes, la CGT est en prise directe avec les questions environnementales, telles que l'avenir énergétique, le transport par fer des voyageurs et des marchandises, plus largement le développement des Services publics, au contraire des logiques exclusives de business. L'adage : « Pour préserver la banquise, préservons-nous des banquiers », n'aura jamais sonné aussi juste que maintenant. La Fédération CGT des cheminots a fait le choix de participer au débat de ces élections européennes. En toute indépendance, mais pas neutre, elle a travaillé une contribution à la réflexion, notamment en illustrant la contestation de la logique de l'austérité qui sévit, par l'analyse de l'évolution du système ferroviaire soumis aux directives et règlements européens qui composent les différents paquets ferroviaires, aiguillons de la libéralisation du rail en Europe, de l'ouverture à la concurrence des trafics de marchandises et des trains de voyageurs. La CGT, comme vous le savez, a refusé de participer à l'enfumage du soi-disant grand débat du président Macron. Elle a formulé 19 urgences pour répondre aux besoins sociaux. On le sait, ces profits engrangés par une minorité viennent, pour une part, de nombreux cadeaux fiscaux ou exonérations de cotisations. Pour 2018, le double effet CICE et sa transformation en baisse de cotisations vont rapporter 20 milliards d'euros aux entreprises. Combien pour le GPF et combien pour l'EPIC Réseau ? Avec 20 milliards d'euros, il est possible d'éradiquer la pauvreté en portant les minimas sociaux à 1000 euros par mois. La fin de l'ISF aura généré un manque à gagner de 4,6 milliards d'euros aux finances publiques. La CGT le dit, il y a urgence à augmenter tous les salaires et les minimas sociaux, pour une véritable justice sociale fiscale avec, en premier lieu, le rétablissement de l'ISF et la suppression de la TVA sur les produits de première nécessité. L'utilisation de l'argent public, les cotisations sociales, sont des thèmes liés au financement des services publics, pour répondre aux besoins sociaux et à la pérennité de notre protection sociale toute entière. C'est pourquoi nous appellerons les Cheminots à l'action pour peser sur les négociations salariales qui devraient s'ouvrir à la fin du mois. La CGT y portera, avec les Cheminots, la légitime revendication d'une revalorisation conséquente des salaires et pensions après 4 ans de gel. Être au rendez-vous des négociations salariales s'impose comme le rendez-vous des négociations pour une CCN de haut niveau. Cette négociation est appréhendée par La CGT, comme une priorité, au regard du contexte posé par la loi du 27 juin 2018 et ses trois piliers que sont l'ouverture à la concurrence, la fin de recrutement au statut et le passage en sociétés anonymes des entités constitutives du GPF. Un cadre social offrant un haut niveau de droits, garanties et protections pour l'ensemble des salariés de la Branche constitue un important rempart contre l'ouverture à la concurrence. Car les libéraux misent avant tout sur un abaissement des droits sociaux des Cheminots comme levier de compétitivité et de différenciation entre opérateurs. En un mot, le dumping social et le moins-disant. C'est notamment la feuille de route de l'UTP, que l'on a pu vérifier dans le cadre des négociations sur les classifications et rémunérations, avec la volonté d'imposer un accord à minima et n'imposant aucune contrainte aux

entreprises. Le patronat ferroviaire propose une soixantaine d'emplois types, génériques et ultra-polyvalents, en lieu et place d'emplois repères délimités dans une logique cohérente de filière, garantissant des parcours professionnels. Pour la CGT, la qualification passe notamment par la reconnaissance des diplômes, qu'ils soient acquis dans le cadre de la formation initiale ou en cours de carrière, la valorisation des acquis de l'expérience, de la technicité, et des connaissances engrangées dans le cadre de l'exercice de nos métiers de Réseau. D'autres négociations doivent se tenir dans les mois qui viennent pour lesquelles les enjeux sont aussi très importants pour les cheminots. C'est notamment le cas de la Prévoyance, que l'UTP, et certains voudraient réduire à une mutuelle dont les niveaux de prise en charge seraient actés au niveau de la Branche, puis déclinés dans chaque entreprise. Nous portons, pour notre part, d'autres ambitions, avec l'extension de notre régime spécial à l'ensemble de la Branche, et donc à rebours de cette logique assurantielle, qui acterait la fin de notre régime spécial, et par ricochet la remise en cause de la médecine SNCF. Alors, 11 mois et 09 jours nous séparent du vote de cette loi inique réformant le système ferroviaire français. Où en sommes-nous ? Le Gouvernement déroule les décrets et ordonnances qui ne répondent qu'aux intérêts et aux attentes patronales. Nous comptabilisons pour l'heure : 18 décrets et 4 ordonnances de mise en application de la loi depuis la date du vote à aujourd'hui. Plus un projet de loi de ratification de l'ordonnance N°2018-1135 du 12 décembre 2018, déposé au Sénat le 27 février 2019. 3 décrets prévus en 2018, toujours pas parus ; 14 décrets, 4 projets d'ordonnance et deux rapports à paraître en 2019. Nous disions que cette loi était « impréparée », dogmatique. Nous en avons maintenant la preuve ! Nous l'avons réaffirmé dans un récent courrier unitaire au Premier ministre, pour lequel nous n'avons toujours pas de réponse d'ailleurs ! Quand une loi est mauvaise, il faut la changer ! L'arsenal législatif existant le permet. D'ailleurs, il aura suffi d'un seul amendement déposé par le Gouvernement pour modifier la loi sur les 80 km/h, que celui-ci avait fait voter quelques mois auparavant ! Près d'un an après, les premiers effets dévastateurs se font sentir. L'équilibre financier du système n'a pas été assuré par la loi du 27 juin 2018 (il manquait 1,5 milliard d'euros avant la réforme). L'urgence sur la vétusté du réseau impose néanmoins une hausse des investissements, et comme pour la création des LGV, c'est sur l'entreprise publique que repose leur financement. Dans ces conditions, la pression sur les salariés et les fermetures de lignes sont les variables d'ajustement des objectifs budgétaires. Et la dette continue de filer. Sur ce point, le budget 2019 du GPF table sur une croissance de 6.8 % du chiffre d'affaires, soit + 2.1 milliards d'euros et une dette en augmentation s'établissant à 60 milliards d'euros, dont 51.7 pour SNCF Réseau. Les frais financiers ou intérêts de la dette dépassent les 1.8 milliard d'euros, dont 1.6 milliard pour Réseau. Je ne reviendrais pas sur les suppressions d'Emplois déjà abordées. Mais après la politique dite du salami qui a conduit à mettre en tranche les activités actuelles du GPF, nous pourrions faire face maintenant à la politique du « shaker ». En effet, avant d'aboutir à une structuration qui verrait la création d'une SA de tête, appelée : société nationale SNCF, d'une SA Réseau, d'une SA Voyageurs, d'une autre SA SNCF Participation auxquelles seraient rattachées des filiales ou autres entités, tels que les groupes Keolis et Géodis, plusieurs étapes devraient se succéder dans la nuit du 31 décembre 2019 au 1er janvier 2020. L'EPIC de tête serait d'abord absorbé par SNCF Mobilités. Dans le même temps, Gares & Connexions, FRET et les activités Voyageurs seraient transférés vers des filiales. Une fois que l'EPIC Mobilités n'aurait plus aucune activité d'EF, il deviendrait la société mère ou Holding. Ce n'est donc pas l'EPIC SNCF qui deviendrait la Holding, mais l'EPIC Mobilités !

Gares & Connexions serait filialisée puis transférée à SNCF Réseau, dans un second temps. Réseau serait transformé en SA et deviendrait une filiale de la Holding, comme les futures filiales Fret et SNCF Voyageurs. Tout cela s'accompagnant des transferts d'actifs et de personnel entre les différentes entités. Le cycle d'information consultation du CCGPF et de CSE a commencé. Les dettes de nouvelles filiales seraient réattribuées en comptabilité analytique pour satisfaire Bruxelles. À cet instant, tout esprit de Cheminot normalement constitué est en droit de se demander, au-delà de la colère qui est certainement la sienne, de quel esprit tordu a bien pu sortir un tel projet. Depuis la 1ère plénière de cette nouvelle instance, nous n'avons eu de cesse de dénoncer cette atomisation de l'entreprise publique et vous, Monsieur le président, de démentir nos propos et de multiplier les contre-informations se voulant rassurantes. Comme lors des forums de managers où La CGT était aussi présente pour amener la contradiction et l'alternative. C'est ce que nous continuerons à faire en proposant l'action quand c'est nécessaire Monsieur le Président, cette courte déclaration liminaire va laisser place à nos débats dans une instance qui doit pouvoir fonctionner au mieux maintenant qu'un accord majoritaire a enfin été trouvé, il en dépend de vous et nous saurons faire respecter les droits des Cheminots.

Je vous remercie de votre écoute attentive.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie, Monsieur SENS. Y a-t-il d'autres déclarations ? Monsieur CATIAU.

2. Déclaration UNSA-Ferroviaire

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

Monsieur le Président, mesdames et Messieurs les élus, de la Zone de Production Nord Est Normandie,

Nous débiterons cette liminaire en évoquant les difficultés organisationnelles auxquelles les élus de la délégation ont été confrontés la veille de cette plénière où sont venus se télescoper un comité de suivi accord temps partiel et une réunion des délégués syndicaux sur le périmètre EIC LORCA. Certes, les élus CSE se doivent d'être des « professionnels » aux dires de certains, mais les limites physiques sont inaliénables. Nous vous réitérons notre demande de ménager le temps dévolu à la préparation des plénières. Sur le plan national, nous ne pourrions occulter les propos tenus le 3 juin dernier à l'Assemblée nationale par la ministre Élisabeth BORNE lors de la présentation de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM). Les termes employés sont clairs : « la mobilité est en panne non pas à cause d'une inaction publique, mais d'une "inadaptation" de nos politiques publiques aux besoins réels de nos concitoyens... ». La réponse à cette situation consiste (entre autres) à « mettre cette France des START UP au service de la France des territoires... ». Parmi les (rares) bonnes nouvelles, on peut relever l'augmentation du budget de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports en France (AFITF) qui est prévue atteindre 2,5 Milliards d'Euros par an. Cette hausse est permise par l'affectation d'un montant plancher de la TICPE, mais également d'une partie de la « taxe Chirac » perçue sur les billets d'avion. Mais face aux

enjeux climatiques et énergétiques, est-il besoin de rappeler que le secteur des transports constitue en France le PREMIER secteur émetteur de Gaz à Effet de Serre (GES) avec également à la clef de nombreux polluants dégradant la qualité de l'air que nous respirons dans nombre d'agglomérations et de vallées alpines ? Loin des incantations et à l'initiative de plusieurs députés, deux amendements à la Loi LOM ont été déposés proposant le report d'une partie du trafic aérien domestique français vers le rail lorsque celui-ci offre une alternative de qualité. Si le trafic aérien domestique français ne représente « que » 0,8 % des émissions de Gaz à Effet (contre 0,1 % pour le rail), il n'est pas inopportun de rappeler que son poids est très faible vis-à-vis du nombre de voyageurs transportés dans l'hexagone (2 %) à comparer au rail (12 %) et à la route (80 %). Selon les études faites par l'Agence européenne de l'Environnement, l'avion pollue ainsi 2,5 fois plus que l'automobile et jusqu'à 60 fois plus que le train ! À ces propositions, les réponses des actuels ministres à l'Écologie et aux Transports n'ont pas tardé. Elles réfutent toute initiative allant dans le sens d'une réduction de la place de l'aérien domestique même lorsque le TGV offre des temps de parcours imbattables sur certaines relations comme Paris/Lyon, Paris/Rennes, Paris/Bordeaux. Il en est de même concernant le « forfait mobilités durables » pour celles et ceux qui pratiquent (ou qui pourraient œuvrer) davantage le covoiturage et la bicyclette. Il y a encore peu, l'actuelle ministre des Transports affirmait qu'elle était convaincue de rendre « obligatoire » son versement. Cette affirmation s'est transformée en obligation de négociation ! Le patronat et une organisation syndicale se sont même félicités de cette « décision » qui laisse, nous concernant, un goût de pantalonnade, car nous connaissons le succès d'une telle initiative vouée à l'échec faute d'un cadre contraint. Peut-être pensiez-vous qu'après le temps de la parole, allait venir celui des actes ? Vous serez de nouveau déçus. Toujours dans le cadre de la Loi LOM, il y a la position (explosive) de la Cour des comptes qui réclame dans l'un de ses rapports une « clarification » du rôle des régions, de la SNCF et de l'État dans le financement des infrastructures ferroviaires régionales. Selon les hôtes du palais Cambon, comme les Autorités Organisatrices financent déjà une grande partie de la régénération des lignes dites à desserte fine, il serait « légitime » de s'interroger sur leur transfert de propriété (sic !). Dans ces conditions, QUID du devenir de milliers de cheminots de SNCF Réseau contribuant à l'entretien et à l'exploitation au quotidien de ces lignes avec à la clef... de nombreux transferts à l'instar de ce qui trame ces prochaines années pour nos collègues de SNCF Mobilités ? Alors que l'ordre du jour de cette plénière CSE prévoit en son point E une phase d'information du « dossier de consultation du CSE central du GPF avec une structuration du groupe ferroviaire au 1^{er} janvier 2020 selon la Loi du 27 juin 2018 », nous ne passerons pas sous silence le journal Ville Rail et Transports dans l'un de ses dossiers, daté du 4 juin 2019. Rappelons que le passage en Société anonyme (SA) constitue pour ses auteurs « la planche de salut » du système ferroviaire français. Le titre du journal évocateur révèle à lui seul toutes les dérives constatées outre-Rhin chez un acteur historique sous le régime de Société par Actions (SA) : « La Deutsche Bahn toujours plombée par sa dette ! ». Pourtant, près de 25 années se sont écoulées depuis 1994 après que l'État allemand ait repris l'intégralité des 35 Milliards d'Euros de dette. À la fin de l'exercice 2018, celle-ci était de nouveau proche de 20 Milliards d'Euros ! En cause, une stratégie par « acquisition » qui a coûté près de 12 milliards, mais également des travaux pharaoniques comme le projet « Stuttgart 21 » qui est passé de 2,4 à 8,2 milliards ! Du côté de la SNCF, c'est bien la phase « acquisitions » qui semble également prévaloir malgré les risques d'un effet boomerang aux effets potentiellement ravageurs. Après une courte

expérience italienne menée sous les couleurs d'ITALO, entreprise Privée constituant désormais l'opérateur alternatif à grande vitesse face à Trenitalia, le géant français de la mobilité dénommé SNCF est désormais sur les rangs pour faire irruption en Espagne ! C'est par la prise de contrôle de la société ILSA Levante que la SNCF veut en découdre face à l'opérateur historique espagnol RENFE sur la juteuse relation Barcelone/Madrid comparable à l'axe Paris/Lyon. En Europe, la guerre commerciale est désormais engagée entre certains opérateurs ferroviaires historiques et la coopération semble une lointaine idée. Le risque de boomerang évoqué ci-dessus n'a pas tardé puisqu'une nouvelle expansion italienne sur l'hexagone a été annoncée par Trenitalia via l'opérateur THELLO, et ce dès juin 2020. Selon le principe du cabotage, c'est la relation Paris/Lyon/Milan qui a été choisie à raison de deux allers et retours quotidiens via la gare de Lyon Part Dieu, histoire de grignoter quelque part de marché sur un axe qui représente près d'un tiers du chiffre d'affaires de la SNCF ! Comme les gares têtes de lignes (Paris gare de Lyon et de Lyon Part Dieu) sont saturées aux heures de pointe, l'arbitrage implacable imposé par l'ARAFER obligera SNCF Mobilités à rendre de précieux sillons TGV à son nouveau concurrent sous peine de sanctions. Ce premier repli signifiera l'amorce de pertes financières pour SNCF Mobilités et bilan neutre sur le plan financier pour le GI SNCF Réseau puisqu'il s'agit « de déshabiller Paul pour habiller Jacques » ! Cette situation n'est pas étrangère à celle vécue par les consommateurs dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du marché de l'électricité. Sous le regard de la Commission de Régulation de l'Énergie (CRE) et conformément à la Loi de 2010 dite Nouvelle Organisation du Marché de l'Électricité dénommée NOME, l'opérateur historique EDF a été obligé de vendre à prix coûtant un quart de sa production à ses propres concurrents tout en leur permettant en simultané d'acheter les kW sur le marché boursier européen de l'électricité (EPEX SPOT) si les tarifs sont moindres. On connaît le caractère volatile de la bourse et la suite ne s'est pas fait attendre : les tarifs se sont enflammés, car le prix du kW est devenu spéculatif. À ceci près que la Loi NOME a intégré en son article 13 la prise en compte « des prix du marché à terme constatés... » pour déterminer le tarif réglementé ! La première victime collatérale de cette mauvaise farce (politique) est l'abonné au tarif réglementé avec une augmentation de presque 6 % intervenue au 1^{er} juin dernier ! Heureusement, les politiques qui se sont engagés à gommer cette aberration sont les mêmes qui en sont à l'origine ! Comme le rappelle très justement le cabinet SECAFI dans son rapport d'examen du budget 2019 du GPF, cette année constitue une période de fragilité, car se situant entre un « monde pas tout à fait mort » et un « autre pas complètement né ». L'existence (ou pas) de pacte social conditionnera la réussite du pacte ferroviaire qui a accouché dans la souffrance l'année dernière et au prix d'une ordonnance. Les conséquences ont été fortes pour les cheminots y compris pour l'encadrement avec une remise en cause profonde de leur intégrité et de leur attachement à l'Entreprise avec une profonde fracture constituée par la fin du Statut au 1^{er} janvier 2020. Si l'externalisation et les efforts de productivité se poursuivent à un rythme soutenu au-delà même des prévisions, il ne faut pas oublier l'insuffisance criante de trésorerie pour SNCF Réseau face à la montagne d'investissements. Seuls 48 % des 10 milliards d'Euros qui seront investis en 2019... seront autofinancés via les recettes et subventions ! Cette énième anomalie conduira à une nouvelle aggravation de la dette qui augmentera encore de 2 Milliards d'Euros cette année ! Le changement de feuille de route de SNCF Réseau moins d'un 1 an et demi après la signature du contrat de performance d'avril 2017 (jugé peu réaliste par nombre d'observateurs dont l'ARAFER, la Cour des comptes, etc.) révèle au grand jour de nombreuses incertitudes en

référence à la quasi-stagnation annoncée des ressources constituées par les seuls péages. Dans cet océan d'incertitudes pour les cheminots, nous ne pourrions taire les perquisitions menées ce 4 juin 2019 par les policiers de l'Office Central de Lutte contre la Corruption et les Infractions Financières et Fiscales (OCLCIFF) au siège de la direction SNCF à Saint-Denis et à la direction des achats de Lyon. Cette mesure fait suite à une enquête préliminaire ouverte en 2016 par le Parquet National Financier qui lui-même a décidé d'agir après les dénonciations d'un cheminot, depuis licencié, travaillant à la direction des achats. En jeu : près de 150 Millions d'Euros perdus par l'entreprise publique qui aurait procédé à un montage financier occulte via la création d'une filiale créée pour la circonstance dans le cadre d'un marché d'équipements informatiques avec un grand groupe américain de l'informatique. Alors que les codes de déontologie, les chartes en tous genres fleurissent depuis quelques années dans notre Entreprise, nous découvrons que certaines pratiques peu licites étaient encore opérées il y a peu par celle qui se pare aujourd'hui de vertus en obligeant ses salariés à faire de même. Certes, le droit français instaure la présomption d'innocence (quoique), mais nous pouvons néanmoins affirmer que les (trop) nombreuses affaires qui sont révélées creusent le fossé (béant) entre celles et ceux en responsabilité dans les entreprises et en politique face aux gouvernés que nous sommes.

Nous vous remercions de votre attention.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur CATIAU, Monsieur GENEAU.

3. Déclaration SUD Rail

M. Pierre GENEAU (SUD Rail) donne lecture de la déclaration suivante au nom de SUD Rail :

Monsieur le Président,

Comme vous le savez, SUD Rail n'a pas signé l'accord que vous nous avez soumis à signature. En dehors du fait que nous n'avons jamais accepté les ordonnances modifiant le Code du travail et instaurant le CSE, et encore moins accepté le découpage du CSE que vous nous avez imposé, votre proposition d'accord ne prévoit pas une organisation et des moyens pour assurer le fonctionnement correct de la représentation du personnel. Nous vous avons proposé un comité par établissement. Mais avec cet accord, nous allons nous retrouver avec : des CSSCT qui feront office de super CHSCT sur plusieurs établissements, avec des métiers très différents, des comités locaux qui feront office de mini-DP, mélangé avec un sous-CHSCT, avec peu de représentants, dans des établissements couvrant souvent plusieurs régions, un CSE qui concentrera l'essentiel de son activité sur les questions économiques et les dossiers de restructuration. Et grâce à la tablette magique, les réclamations individuelles et collectives seront traitées comme sur une hotline. Bref, tout pour faire plaisir aux instances patronales qui, déjà en établissement n'hésite pas à dénigrer, pourtant, le peu de moyens donnés ! Mais les représentants SUD Rail ne sont pas là pour faire chambre d'enregistrement des restructurations. Les autres OS ont signé. On espère qu'en signant, elles ont bien conscience qu'elles ont établi une nouvelle norme, en régression et sans espérer un retour en arrière, en attendant la prochaine qui sera encore plus

régressive ! De plus, les deux premières OS se sont mis d'accord pour appliquer une méthode de représentativité pour les CSSCT, en appliquant deux proportionnelles sur 3 membres au lieu d'une proportionnelle sur 6 membres, comme cela s'est pourtant fait dans d'autres CSE, avec les mêmes OS. Résultat SUD Rail ne sera présent que dans 2 CSSCT au lieu de 5. Autant rassurer tout de suite la Direction et ces 2 OS. Tout ce cinéma n'empêchera pas SUD Rail de travailler, de lutter, de tourner, de revendiquer, bien au contraire. Et tant pis si le nombre de DCI augmente, la Direction s'en expliquera avec les DET. Cet accord est tout à fait à l'image de la politique de la Direction : faire des restructurations dans le seul but d'économiser, sans se préoccuper de l'efficacité pour l'entreprise et des conséquences pour les cheminots, et pour l'humain. Avouez que ce serait un comble si le nombre d'accidents du travail ou de trajets pour les élus en mission venait à augmenter, alors que le but est censé amener l'inverse. Et au vu de ce qui s'est passé dans cette instance depuis le début de l'année : votre tendance à contourner parfois vos obligations, à ne pas répondre clairement aux questions pourtant posées de manière claire, à rechigner pour donner les informations nécessaires pour les élus, à fournir en vrac les dossiers au dernier moment, il y a de quoi s'inquiéter ! S'il n'y avait pas l'espoir que cette instance puisse apporter enfin quelque chose aux salariés, nous nous poserions sérieusement la question sur l'intérêt d'y participer, pour consacrer notre temps et notre énergie à aider les cheminots. Car ils en ont bien besoin. Avec cette ambiance anxiogène, engendrée par les décisions du gouvernement et accentuée par les annonces de la Direction, les cheminots n'ont jamais eu autant besoin de délégués de proximité. Malheureusement, vous leur avez enlevé volontairement les CHSCT. Cet accord signé en portera toutes les conséquences. La fédération SUD Rail n'accompagnera pas non plus la Direction et le gouvernement dans la folie de privatisation et de découpage du Groupe Public Ferroviaire en de multiples entités autonomes. Au contraire, nous voulons essayer de préserver les intérêts du plus grand nombre. Nous dénonçons les plans sociaux qui sont à l'œuvre dans tous les services, engendrant un traitement social indigne, où la première proposition de reclassement faite à un agent le pousse à quitter l'entreprise ! SUD Rail ne validera pas une méthode qui mettrait fin au statut, et qui laisserait les futures Sociétés Anonymes pouvoir négocier, chacune dans son coin, les salaires, les métiers ou l'organisation du travail. Ce serait la fin de toute transversalité : plus de parcours professionnel, de choix de carrière, chacun sera dans sa boîte. Et le seul lien restant entre tous serait l'espace mobilité ! Restructuration, management toxique, moins-disant social, répression antisyndicale font partie du management moderne, qui définit aujourd'hui la politique de l'entreprise. On aborde le « savoir voir », le « savoir-dire », mais plus le « savoir-faire ». Comment voulez-vous que les cheminots s'y retrouvent ? Et fini aussi, le rêve d'un grand soir pour le fret ferroviaire finie la politique écologique ambitieuse. La préoccupation principale n'est pas de développer l'activité ferroviaire, mais bien de donner les garanties nécessaires aux banques sur le paiement de la dette, et d'isoler cette activité pour cause de transport routier largement favorisé. Pour SUD Rail, la priorité n'est pas de trouver un accord de méthode pour mettre en application une mauvaise loi ferroviaire, mais bel et bien de stopper la dégradation du service au public et des conditions d'emploi des salariés. Les cheminots ne se laisseront pas faire. La manifestation réussie du 4 juin n'est qu'un début.

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

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur GENEAU. Monsieur GENEAU, vous souhaitiez faire une deuxième déclaration, ou est-ce qu'on passe à la déclaration...

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : On va peut-être poser la question au Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Si l'organisation SUD Rail veut faire une deuxième déclaration, je n'y vois pas d'inconvénient.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous pouvez faire une deuxième déclaration, comme je vous le disais tout à l'heure.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Comme précisé, c'est une déclaration qui était prévue par rapport à la présentation du dossier pour les équipes RPM par rapport à l'amiante

4. Déclaration SUD Rail

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

Monsieur le Président,

Une mission RPM a été votée au CSE du 21 mai 2019, elle fait suite aux manques d'informations et aux doutes soulevés par les élus du CSE lors de l'information /consultation sur la création d'une équipe RPM habilitée amiante. Il était convenu que l'établissement Infracor national nous fournisse tous les documents permettant de mener à bien cette mission. Il en a été tout autrement, car à ce jour, nous n'avons toujours rien reçu, à part peut-être, les fiches expositions amiante, qui soit dit en passant n'ont pas encore été données aux agents concernés. Une réunion d'équipe a été organisée le 29 mai 2019 par la direction, l'info ne nous est pas parvenue. Nous avons pu, malgré tout y participer (un agent RPM nous avait donné l'info la veille). Comme cela ne suffisait pas, un élu SUD Rail missionné s'est vu remettre une demande d'explication, pour avoir eu l'indécence de refuser d'avancer les frais d'hôtel pour un montant de 322,40 euros, et la malhonnêteté de ne pas avoir averti l'hôtelière de l'annulation, quel méchant petit agent ! Pour l'unité de cet agent (Unité Logistique National Circulation), il est apparemment normal que l'on avance les frais d'hôtel lorsque nous sommes missionnés dans le cadre du CSE ? Du coup, l'élu n'a pas pu se rendre à Caen pour effectuer sa mission du 3 juin au 6 juin 2019, mais pour autant une deuxième demande d'hôtel a été faite le 4 juin 2019 au DUO de cette unité. Réponse : non catégorique. Est-ce que ces dirigeants sont conscients de l'importance de nos missions, sur des sujets aussi délicats que l'amiante ? Il semblerait que non, au vu déjà d'un dépôt d'un droit d'alerte amiante sur ce même établissement pour ces mêmes équipes. Il en va de même de leur considération pour cette instance dont vous faites partie, Monsieur le Président. Petit extrait d'un mail du DPX de cet agent Didier au DUO de l'unité Marc GUIBOUT, je cite : « Marc, le 23 il est en CSE extra, le 24 CSE extra journée bonus, non, pardon Evo (smiley qui sourit) ». Réponse du DUO : « et le 22 ? », DPX : « encore une journée bonus ! » DUO : « OK Didier, donc 2 journées bonus, c'est cool le CSE ». Voyez, Monsieur le Président comment nous sommes considérés par l'encadrement que vous mettez en place ! La délégation SUD-RAIL souhaiterait que vous demandiez une explication écrite de ces encadrants pour les propos

tenus ci-dessus. Un soupçon d'entrave, une pincée de discrimination et une grande cuillère de dénigrement envers notre instance et hop la mission que l'on nous a confiée, capote. Nous nous demandons si la direction de l'Infralog national souhaite réellement mettre en place cette équipe RPM amiante ? En tout cas, la délégation SUD Rail ne s'y oppose pas, à condition que nous prenions et respectons toutes les précautions pour que les agents travaillent en toute sécurité, équipés du nécessaire et formés comme il se doit pour éviter toutes expositions à l'amiante. Mais le fait de zapper avec une telle arrogance cette mission, de nous faire une présentation d'une version qui deviendra dès le lendemain obsolète, par ce biais c'est l'ensemble de cette instance que vous dénigrez, Monsieur le Président. Franchement, on ne regrette vraiment pas de ne pas avoir apposé notre signature sur votre pseudo accord.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur PINOT, je répondrai évidemment à ces déclarations. Monsieur OZENNE.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Merci, Monsieur le Président, déclaration de la CFDT.

5. Déclaration CFDT

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

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

La SNCF traverse des eaux troubles depuis des mois et aucun horizon positif comme salut. En premier lieu, crise de management avec le départ à venir de Guillaume PEPY. D'ailleurs, Monsieur JEANTET serait pressenti pour prendre sa place, comme le suppose le journal Le Monde dans son article du 11 juin dernier, semant par la même occasion le doute dans la hiérarchie managériale à SNCF Réseau. Crise qui s'amplifiera par la structuration du groupe au 1^{er} janvier 2020 et la mise en place de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire. L'effectif global à SNCF Réseau passera de 57 192 à 57 110 agents au 1^{er} janvier 2020. Pouvez-vous nous dire si des agents du périmètre de notre CSE seront impactés ? En second lieu, crise de confiance des cheminots également. Les événements malheureux comme les résultats de l'enquête « ALLURE », sont le reflet de nombreuses incertitudes sur le devenir de la SNCF et des cheminots. La forte manifestation du 4 juin dernier peut en témoigner et la CFDT remercie les nombreux cheminots présents lors de cette journée, qui doit servir d'appui dans nos revendications. Pour restaurer la confiance, un premier acte fort de votre part doit avoir lieu le 27 juin prochain lors de la première réunion de négociation annuelle obligatoire sur les salaires. La CFDT dit STOP à 4 années blanches. C'est l'occasion pour vous de récompenser les cheminots pour les efforts fournis et les souffrances en découlant. Si le mot souffrance peut vous paraître disproportionné, il ne l'est pas au regard des nombreux témoignages qui nous parviennent et tragiquement illustrés par le suicide d'un de nos collègues de l'Ingénierie. Le traitement des risques psychosociaux doit être aujourd'hui le fondement de l'action de ce CSE et des CSSCT. La CFDT demande que rapidement soit engagée une réflexion associant cheminots, direction et élus afin de prévenir

au mieux les RPS. À défaut de pouvoir ralentir la marche forcée de l'entreprise, assurons-nous qu'aucun cheminot ne reste à l'abandon. Concernant l'accord relatif au Comité Social et Économique de la zone de production Nord-Est-Normandie signé depuis hier par 3 organisations syndicales. La CFDT a apposé sa signature avec des réserves dont voici le contenu du courrier joint à cette signature :

« Monsieur le Président,

La signature de cet accord intervient après une période de négociation et de mise en place du CSE ZP NEN de six mois. La longueur de ce délai éclaire sur les difficultés rencontrées pour définir les justes besoins de fonctionnement de cette nouvelle instance. La CFDT Cheminots, par le biais de ses élus au CSE, vous a fait part des difficultés de fonctionnement rencontrées à de multiples reprises. La CFDT Cheminots signe l'accord malgré la modification de l'article 2 sans concertation et émet les réserves suivantes :

- le crédit d'heures alloué aux élus est strictement similaire au minimum fixé par la réglementation. Il n'apporte pas, pour la CFDT, les moyens nécessaires à la réalisation des missions des élus, en particulier pour les élus CSE suppléants ;*
- la mise en place de 7 CSSCT représente une avancée par rapport à la stricte application des dispositions légales. Pour la CFDT Cheminots, la pertinence de ces découpages et les moyens consacrés à leur fonctionnement nécessiteront une évaluation approfondie afin de s'assurer qu'ils correspondent bien aux besoins des cheminots du périmètre de la ZP NEN ;*
- la mise en place de RPX est un élément positif même si le nombre est insuffisant. Pour autant, la CFDT Cheminots entend pouvoir évaluer la bonne adéquation entre le nombre de RPX, les moyens qui y sont alloués, et les besoins des cheminots.*

La signature de la CFDT s'inscrit donc dans une logique de mise en œuvre de l'instance. Pour autant, la CFDT Cheminots sera très attentive à la mise en œuvre de l'article 27 de l'accord. Cette commission doit être un outil permettant d'évaluer le fonctionnement de l'instance au regard des dispositions mises en œuvre par le présent accord. Elle doit permettre, le cas échéant, d'identifier les besoins complémentaires nécessaires à adjoindre par voie conventionnelle ».

Suite à la validation de cet accord, aujourd'hui nous désignerons les membres des 7 CSSCT et les 79 RPX. Comme cet accord ne nous paraît pas aboutit, nous reviendrons rapidement vers vous si les nouvelles instances ne venaient pas à fonctionner rapidement correctement dans l'intérêt de tous, collègues cheminots et direction. En effet, seul un bon dialogue social est source de progrès selon la délégation CFDT.

Merci pour votre écoute et vos réponses, la délégation CFDT.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur OZENNE. Monsieur SENS souhaite reprendre la parole.

M. Dominique SENS (CGT) : Bien sûr, puisque la CGT a été interpellée, ce n'est pas dans nos pratiques habituelles, mais bon. Pour préciser que nous avons proposé depuis le début, lors des inters OS, comme en table ronde de co-écrire par la négociation l'accord qui a été signé majoritairement sur notre CSE et que depuis le début, la position de la CGT n'a pas varié, puisqu'aussi, nous avons fait appliquer les accords inter-OS. Ça a fait l'objet de

négociations et la CGT a aussi émis une lettre de réserve associée à sa signature, je vais vous en faire lecture :

« C'est après un des plus longs cycles de négociation de tous les nouveaux CSE du Groupe Public Ferroviaire que vous proposez enfin cet accord à la signature. Au-delà de la méthode utilisée consistant à garder comme boussole uniquement le volume financier de l'addition de tous les crédits d'heures et autres moyens laissés aux élus et aux représentants de proximité, les RPX, sans prendre en compte l'ensemble de nos arguments, c'est bien la bonne représentation du personnel et la vraie prévention des risques qui sont sacrifiées. Avec des territoires trop importants pour les CSSCT groupant des établissements multi-différents, avec des risques professionnels importants amplifiés par les coactivités et les externalisations, avec la particularité d'un Infralog national rattaché à notre CSE, vous devrez imposer aux établissements la mise en œuvre rapide des bonnes intentions que vous avez formulées lors de nos négociations. Néanmoins, la CGT appose sa signature sur l'accord CSE Nord Est Normandie, mais le contenu de celui-ci nous conduit à émettre des réserves sur le nombre insuffisant des CSSCT au regard du nombre d'établissements distincts, des métiers et des multiples risques différents, le manque criant des représentants du personnel en proximité dans chaque établissement, la non-prise en compte de l'entièreté des risques professionnels dont ceux liés aux restructurations, la réelle consultation du CSE sur toutes les évolutions de la production pouvant impacter la santé des agents ou la qualité de la production, l'ensemble des éléments du bloc 2, situation économique et financière de l'entreprise doit être soumis à consultation du CSE, l'outil digitalisé n'est pas obligatoire et ne saurait remplacer les instances du personnel, la modification de l'article 2 initialement proposé par la direction ne pourrait conduire au non-respect des règles en vigueur qui prévoit que les points d'un ordre du jour qui ne serait pas traité dans une plénière le soit dans le cadre d'une réunion supplémentaire. Les indicateurs dont nous disposons pour ce premier quadrimestre 2019 nous démontrent tous que sans réels moyens donnés effectivement aux élus, aux membres de CSSCT et aux RPX, les atteintes à la sécurité du personnel et des circulations augmentent corollairement. C'est pourquoi nous exigeons que des comités de suivi composés des signataires soient régulièrement convoqués pour pallier aux dysfonctionnements rencontrés et améliorer cet accord et plus particulièrement dans le cadre de l'augmentation du nombre de représentants de proximité ».

Donc, voilà, place à la mise en œuvre des CSSCT et RPX avec de vrais moyens, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, monsieur SENS. Monsieur ACHOUB souhaite la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais me prononcer sur deux choses, d'abord, je vais déjà me prononcer en tant que Secrétaire. Ce que j'ai entendu dans la deuxième déclaration de SUD Rail est simplement inacceptable. Aujourd'hui, on a un élu qui a été quand même dans le cadre d'une mission, il a été missionné ici même pour faire avancer un dossier. Comment se comporte la direction pour à terme mettre une demande d'explication à un agent qui ne veut pas avancer des frais, ce n'est pas acceptable. Je suis intervenu auprès de vous et de toute façon, la CGT, par solidarité suspendra la séance si on n'aboutit pas à un retrait de cette demande d'explication. La seconde chose qui est inacceptable, c'est le fait qu'aujourd'hui certains dirigeants croient peut-être qu'ici on s'amuse, je pense, parce

que quand j'entends les échanges de mails, ce n'est pas de l'amusement. Aujourd'hui, on a une mission qui nous a été confiée par le législateur, des cheminots ont fait un choix qui ont voté pour des élus et à ce titre, ils doivent être respectés. Si certains de vos dirigeants se comportent comme ça, on n'en restera pas là, parce que c'est inacceptable d'avoir de tels propos. Si vous distribuez des demandes d'explications, je pense que la personne qui est à l'origine de ce mail en mérite une aussi. À moment donné, c'est indigne et irrespectueux et vous êtes le Président de cette instance et vous devez faire respecter les élus, parce que ce n'est certainement pas ce dirigeant qui commence des réunions très tôt le matin, et qu'il les termine à 18 h 30 comme les élus qui pour certains rentrent chez eux à 22 heures et travaillent encore sur des dossiers. Ce n'est pas non plus ce dirigeant qui est suppléant dans une instance sans aucun crédit d'heures et qui doit aussi travailler sur des dossiers. Donc, à moment donné, je compte sur le Président de cette instance pour rappeler qu'aujourd'hui, les élus ne sont pas là pour s'amuser. Effectivement, c'est toujours difficile pour un Secrétaire qui représente l'ensemble des élus de se prononcer et je vais maintenant retirer cette casquette, parce que j'ai aussi ce droit en tant qu'élus de la CGT, vous dire ce que je pense de l'accord, mais dans ma fonction d'élus. J'ai entendu des choses dans la déclaration de SUD Rail, oui, c'est facile, c'est facile de prendre une posture, c'est un droit à moment donné de signer ou pas un accord. Je rappelle quand même que même si SUD Rail n'a pas signé cet accord sur cette zone de production, ni sur la zone de production atlantique, ni sur la zone de production Sud-est, ils l'ont quand même signé sur l'Île-de-France et chacun est libre de faire comme il veut. Seulement, aujourd'hui, on est tous en train de subir les ordonnances MACRON avec une refonte du Code du travail, avec des modifications profondes qui ont été combattues, parce que je crois que tous mes camarades étaient dans la rue pour les combattre. Malheureusement, on savait où ça allait aboutir. Effectivement, à Réseau, on a un souci par rapport à Mobilités, c'est qu'on a une pointure là-haut qui s'appelle Georges ICHKANIAN qui a fait beaucoup de blocages, qui vous a aussi désavoué, Monsieur LARRIEU, puisque quand vous mettez un accord sur la table en proposition et puis que vous vous faites retoquer sur l'article 2, ce n'est pas évident. Je n'aurais pas aimé être à votre place, parce que nous, à la CGT, les nôtres, on ne les désavoue pas et on les protège. Ce n'a pas été votre cas, ma foi, tant pis, je pense que vous saurez vous faire entendre sur ce sujet, mais en attendant, effectivement, on taxe souvent les organisations syndicales d'idéologie et je pense que Monsieur ICHKANIAN en a fait beaucoup, parce qu'en fin de compte, l'article 2, ce n'est que le respect et l'esprit de la loi. Ce n'est rien d'autre. Il a voulu y mettre son grain de sel, je pense que l'accueil qu'on lui a fait en Lorraine, ça ne lui a peut-être pas plu, il a peut-être voulu se venger, parce qu'effectivement, on l'a mis un peu en difficulté devant le Président JEANTET. Ça, c'est pour cette partie. Maintenant, sur l'accord en lui-même. Effectivement, on n'a pas à rougir de cet accord, parce que s'il y avait eu sur Réseau de meilleurs accords, on n'aurait pas signé. Je pense que sur Réseau, on a un des meilleurs accords et on est arrivé au bout des négociations, puisque plus personne ne voulait plus rien lâcher. Nous, on a pensé avant tout aux cheminots, parce que ce sont eux qui depuis le 1^{er} janvier n'ont plus de repères, n'ont plus de représentants, ne savent plus à qui s'adresser. Malheureusement, les réorganisations continuent, les conditions de travail se dégradent, ils ont des soucis et : à qui je m'adresse ? Effectivement, c'est ce côté-là. Le fait de signer cet accord, que ça déplaît, peut-être, parce que je ne me laisserai jamais taxer d'avoir vendu un accord à la direction, ce n'est pas ça. Aujourd'hui, les agents vont être représentés par des représentants de proximité, c'est le plus important et s'il n'y avait pas

d'accord signé, il n'y avait pas de représentants de proximité. Libre choix à celui qui ne veut pas, parce qu'aujourd'hui, même si SUD ne signait pas l'accord, il profitera de l'entièreté de cet accord et également des représentants de proximité sur le terrain. Je voulais le dire, je ne dénigre personne ici, mais à moment donné, on l'a fait avec nos moyens, comme on a pu, pour qu'à partir de demain, à partir de cette désignation, il y ait à nouveau des CSSCT de proximité et qu'il y ait aussi des représentants de proximité et pour moi, en tant qu'élu, je crois que c'est le plus important. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur le Secrétaire, Monsieur CATIAU souhaite prendre la parole.

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : Oui, je vais prendre la casquette de représentant syndical de la délégation UNSA-Ferroviaire eu égard à la gravité de la situation. Je pense peser le terme de gravité et je regarde Vincent à la suite de la déclaration qu'il a faite sur l'attitude de l'entreprise de notre périmètre s'agissant d'un élu. Vincent ne l'a pas fait, il a fait référence au préambule de l'accord, je ne vais pas revenir dessus, il est signé, il doit vivre. Mais je vais vous lire juste le deuxième alinéa de cet accord que vous avez également, Monsieur le Président, cosigné en tant que représentant de cette entreprise. Je cite : « *Au quotidien, c'est aussi par l'efficacité du dialogue social que se renforce la cohésion sociale. La structure des instances de représentation du personnel, la pertinence de leur positionnement au niveau adapté, la clarté de leurs attributions sont à cet égard déterminantes* ». Il me semble qu'un élu, ou plutôt qu'un groupe d'élus qui est désigné par cette plénière – missionné, merci Adrien – qui de plus, avec votre accord se trouve confronté à des difficultés qui n'auraient pas lieu d'être – certains l'évoquent périodiquement – il est rare que je l'évoque, mais ça s'appelle une entrave. Je connais très bien la procédure pour fixer, matérialiser l'entrave. Je ne souhaite pas que nous allions jusqu'au terme de la procédure, il n'y aurait pas de gagnant, mais on apporte notre solidarité évidemment à notre collègue SUD Rail élu, parce que ce qui est arrivé à un collègue élu SUD Rail aurait pu arriver évidemment à un élu d'une autre OS, qu'elle soit CGT, CFDT ou UNSA. Je rappelle également – je suis un ancien CG3, donc, la réglementation du personnel, on baignait dedans – qu'il me semble que nous ne sommes pas dans un rapport de subordination lorsqu'un élu agit dans le cadre de ses prérogatives. Je ne crois pas que notre collègue était sur la Côte d'Azur, au Festival de Cannes par exemple, il m'arrive de dérapier, mais ce n'est pas un dérapage. Donc, pas de subordination, oui au respect des procédures, oui au respect des règles, mais on est quand même face à une gravité de comportement. Pour terminer, j'attire votre vigilance – je crois que le terme est faible – sur le regard extrêmement déformé, erroné de certains sur ce périmètre sur le rôle des élus CSE. Je ne vais pas revenir sur l'accord, il est ce qu'il est, mais laissez-nous vivre, et pour l'intérêt des salariés, des quelques 14 400 salariés avec si peu de représentativité. Nous avons signé l'accord, faisons-le vivre, mais ensemble, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci M. CATIAU. Je mesure bien évidemment les différents enjeux sous ces débats, sous ces déclarations et les réponses qui ont pu être apportées. Je voudrais aborder différents sujets, rapidement bien sûr, mais il faut les aborder aujourd'hui. Sur l'accord, je ne prends pas position évidemment, chacun est fondé à signer et s'il signe, à y mettre un certain nombre de réserves. Je dis simplement que cet accord, tout le monde en est témoin ici, il a fait l'objet quand même d'une longue élaboration, il a

beaucoup bougé depuis la version qu'on avait pu discuter. Il s'est efforcé autant que possible de tenir compte d'un certain nombre de demandes, même si je l'avais dit plusieurs fois ici, l'écart était très grand entre les demandes et ce que l'entreprise pensait pouvoir satisfaire, mais il existe aujourd'hui et il est signé de façon très majoritaire. Je voudrais dire une seule chose, c'est que ce qui est important maintenant est de le mettre en œuvre. Je me félicite aujourd'hui de l'ordre du jour de notre CSE qui comporte la désignation des membres de CSSCT, des RPX permette aux CSSCT et aux commissions de proximité de commencer à fonctionner. Je m'attacherai à ce que les CSSCT puissent se réunir avant les départs en congé d'été, je crois que c'est quelque chose d'important pour donner tout de suite une réalité à ces instances qui sont extrêmement importantes, plusieurs l'ont rappelé dans leurs déclarations, pour le dialogue et la prévention. Donc, je pense qu'on va maintenant passer aux actes. J'ai noté que certaines choses peuvent être mal comprises, ce n'est pas nouveau, on ne va pas feindre ici de découvrir qu'il n'y a pas toujours une homogénéité de compréhension sur un certain nombre de mesures réglementaires ou en l'occurrence, des couleurs d'un accord touchant aux modalités d'exercice des fonctions syndicales et de représentation du personnel entre ceux qui en bénéficient quelque part, et certains dans l'encadrement. Voilà, on ne va pas feindre de découvrir que des choses comme ça existent. Ce que je veux vous dire est que moi aussi, je regarde vers l'avenir, je vais demander de façon très ferme aux directeurs d'établissements de faire une information à leur encadrement sur les nouvelles instances créées par la loi d'une part et mises en place avec cet accord sur notre périmètre ZP NEN, sur leurs conditions de fonctionnement de façon à dissiper tout doute sur le fait que tout ça est complètement non seulement légitime, mais orienté vers un objectif d'efficacité dans le dialogue social et qu'évidemment, personne n'a à prendre de position pour juger ou donner son avis sur le jugement qu'il porte sur le bien-fondé de telle ou telle disposition. J'ai bien entendu ce qui a été dit, il y a aussi des propos qui sont rapportés, mais que j'entends, qui me paraissent évidemment symptomatiques du fait qu'il faut qu'on communique là-dessus et que les directeurs d'établissements en premier lieu soient complètement dans l'explication et j'allais dire même plus, l'explication et la défense de cet accord, parce que c'est une discussion collective et à la fin des fins, un compromis entre les demandes des organisations que vous représentez et les possibilités de la direction qui aboutit à cet accord. Quelque part, cet accord est maintenant notre règle de fonctionnement et donc, il est à prendre en compte comme la règle par tous ceux, quel que soit leur rôle ont à l'appliquer. Je préfère être très clair là-dessus, donc je demanderai aux directeurs d'établissements de faire là-dessus les informations nécessaires en espérant qu'on n'aura plus à noter des propos comme ceux qui ont pu être abordés. Très rapidement, sur les moyens consacrés à la mission, sur les modalités d'hébergement – si j'ai bien compris – des élus, sur l'ILOG NAT, première chose, j'ai l'information du directeur de l'établissement qu'il y avait une demande d'explication, cette demande est retirée, de façon à permettre la discussion. M. PINOT, vous me montrez un papier, moi je vous dis que j'ai un message du directeur de l'établissement...

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Envoyé par mail, une demande d'explication écrite, ne serait-ce que l'envoi, ce n'est même pas respecté.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne dis pas qu'il n'y a pas eu de demande d'explication, je dis qu'une demande d'explication écrite est retirée, ça a un sens très clair, de façon à permettre une clarification sur les modalités d'hébergement des élus dans leur

mission. Ce n'est pas toujours d'une parfaite clarté dans la mesure où l'ILOG NAT est un établissement caractérisé par de grands déplacements de ses personnels, dans lesquels il y a des règles habituelles d'organisation des déplacements des personnels dans le cadre de leurs missions habituelles de production pour l'ILOG NAT. Je pense qu'il y a effectivement un certain nombre de précisions à donner ou de réglages à faire quand il s'agit d'élus en mission. Ces précisions et ces réglages vont être faits, et j'estime que le problème, de ce point de vue n'a pas lieu d'être. Maintenant, j'en reviens à différents points abordés dans vos déclarations. On est dans une phase tout à fait importante pour l'entreprise et plus globalement pour la politique des transports dans ce pays. Je ne commenterai pas ni les propos de la ministre ni les débats en cours sur la loi LOM, l'entreprise a fait connaître son point de vue là-dessus, elle continue à le faire connaître à l'occasion des débats. La représentation nationale est saisie d'un projet de loi sur les mobilités et je pense que quelque part, il faut qu'elle fasse son travail. Évidemment, chacun est en droit de s'exprimer sur tel ou tel aspect. Au passage, je note qu'il y a des sujets qui peuvent être plus préoccupants. Je passe rapidement sur la question des vols aériens intérieurs, non, simplement pour dire que le débat peut nous paraître en France un peu surréaliste, il y a un pays pas très loin de nous où il commence à prendre un tour assez concret, c'est la Suède où – je l'indique simplement, parce que c'est intéressant d'avoir de type de signaux pour voir comment peuvent évoluer les perceptions à l'intérieur de nos sociétés européennes – et je fais le lien avec ce qui a pu être dit dans la déclaration, notamment la première déclaration sur la prise de conscience d'une urgence écologique en Europe. En Suède, on estime que les réservations aériennes ont baissé et il y a un mouvement social qui a même pris un nom, je crois que ça s'appelle le Flygskam qui est une espèce de réprobation sociale vis-à-vis des personnes qui prennent l'avion pour leurs déplacements, alors qu'elles pourraient prendre le train. Évidemment, culturellement, la Suède n'est pas la France, ça a été rappelé, les déplacements intérieurs aériens ont une part de marché assez faible, le réseau TGV est extrêmement développé, mais ça nous donne l'indice que dans les années qui, viennent, l'urgence climatique, la prise de conscience des citoyens peuvent amener un certain nombre d'éléments qui vont aller ne faveur de l'intérêt écologique du mode ferroviaire. Donc nous à Réseau, nous devons être aussi capables d'accompagner ce mouvement. Si j'enchaîne avec le modèle économique de l'entreprise future SNCF, mais très rapidement, parce que ce sont des sujets qui sont vraiment liés à l'information qui est prévue aujourd'hui sur le projet de SNCF 2020 pour lequel le dossier d'information a été remis, je dirais simplement que oui, on peut se poser des questions sur le financement du ferroviaire et notamment le modèle financier de Réseau. Il y a quand même un certain nombre d'éléments nouveaux importants : le désendettement qui va faire baisser d'un milliard par an nos frais financiers, c'est considérable, le fait que 200 millions d'euros d'investissement supplémentaire – ce n'est pas immédiat, mais à terme de 2 ans environ – sont prévus pour permettre à Réseau d'améliorer la régénération et ce à quoi on ne pense pas forcément, mais j'aurais tendance à mettre assez en tête dans ces éléments, c'est qu'il y a un mécanisme – pour faire court – de transfert des bénéfices de SNCF Voyageurs (anciennement SNCF Mobilités) vers SNCF Réseau pour contribuer au financement du réseau. Ça, c'est un mécanisme extrêmement sain, extrêmement positif. Plus les personnes en France seront incitées à prendre le train, elles permettront à l'opérateur SNCF Voyageurs de faire des bénéfices, plus il en reviendra une partie dans l'entretien du réseau. Je crois que ce point est extrêmement important. Mais je ne commenterai pas plus les questions de politique de transports, il y avait beaucoup de choses

et une partie se retrouvera – je pense – dans le débat que nous aurons sur l'information. Je regarde les sujets qui ont été abordés, plusieurs déclarations – je pense que c'est lié à l'actualité à la fois interne et externe à l'entreprise – ont abordé les aspects d'inquiétude, certains ont dit « climat anxigène », je ne comprends pas tous les mots, d'inquiétudes qui peuvent être celles des cheminots dans ce contexte de transformation. Je crois que c'est un sujet dont il faut qu'on soit conscients. Personnellement, en tant que directeur de la zone de production et Président de ce CSE, je reste, je serai attaché à ce qu'on puisse expliquer ce qui est en train de se passer, les enjeux pour la SNCF et pour SNCF Réseau, de façon à ce que le maximum d'agents puisse être quelque part rassuré sur la pérennité de nos missions, de nos métiers et sur le fait que les transformations en jeu dans l'entreprise ne remettent pas en cause ni leur situation dans l'entreprise ni leurs perspectives de développement professionnel et encore moins, bien sûr, leur emploi. Je crois que ces points sont là aussi devant nous, mais je vous indique que je m'attacherai à être là-dessus assez porteur d'informations et de messages qu'il conviendra évidemment d'adapter ensuite dans chaque contexte, dans chaque établissement. Voilà en première intention ce que je voulais dire à la suite des différentes déclarations faites. Monsieur PINOT, Monsieur SENS, Monsieur OZENNE et Monsieur ACHOUB.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Monsieur le Président, a priori, anxigène, vous venez de dire que vous ne saviez pas ce que ça voulait dire, anxigène signifie : qui provoque de l'anxiété, de l'appréhension. Voilà, si ça peut vous aider pour approfondir justement la question de ce que subissent les agents et qui donne des situations anxigènes. On attendra un complément de votre part sur le sujet. Concernant ce qui s'est passé avec un élu SUD Rail, ça aurait pu être de toute organisation syndicale, nous aurions soutenu de la même façon, telle que nous soutenons tout ce que peut faire la direction envers d'anciens délégués qu'on essaye de radier pour de soi-disant fautes, il n'y a pas d'appartenance syndicale quand on s'en prend à un des nôtres. Vous avez utilisé un mot, Monsieur le Président, « aurait pu être envoyé » concernant les mails. Vous avez osé dire « aurait pu », vous nous feriez passer pour des menteurs, Monsieur le Président ? Que ce qu'on vous a lu aurait pu ne pas avoir été envoyé ? Il vous fallait la preuve et après, dans le préambule, vous parlez de confiance ! je vais le redire et vous n'allez pas arrêter de l'entendre, nous avons bien fait de ne pas signer ce pseudo accord. Rien qu'à la page 4, vous ne respectez pas. « Aurait pu être envoyé », non, ça a été envoyé, nous avons l'ensemble des preuves, parce que pour bien faire mal à notre élu, il a été mis en copies de tous ces mails. Nous avons toute la traçabilité, ce n'est pas un mail qu'on a chopé comme ça à droite ou à gauche, Monsieur le Président. On a l'ensemble des mails. Ça ne vous choque pas plus que ça, par contre, quand on vous dit en second degré qu'il va peut-être falloir commence à couper des têtes dans certains établissements, là, ça vous fait bondir. Désolé, ce jour-là, je n'ai pas mis un petit LOL à la fin. Apparemment, un smiley protège de tout, le LOL va peut-être maintenant protéger de tout. Donc, quand on sera un peu trop virulent, à la fin on dira LOL. Vous prenez ces choses-là vraiment à la légère, Monsieur le Président, et vous dites aux DET qu'ils vont devoir faire un courrier, mais on attend ça de votre part par rapport à ce qui a été écrit, Monsieur le Président, par rapport aux mails qui ont été faits par des dirigeants que vous mettez en place. C'est à vous, Monsieur le Président, de faire un courrier. Après, vous dites : les DET vont faire un courrier pour savoir ce que vont faire un petit peu les CSE, ce que font les élus CSE, etc. pourtant, vous avez mis en place, on aimerait bien voir les fiches pratiques par rapport au

CSE. On aimerait bien voir ce que comprend les fiches pratiques 20 et 30. C'est tombé hier dans un ICP. On ne parle même pas par rapport au Code du travail, par rapport aux fiches 20 et 30, la fiche pratique d'aide CSE, vous êtes conviés, nanani nanana. Donc si vous avez mis une réglementation pratique de CSE, Monsieur le Président, en tant qu' élu, puisque vous faites faire ce travail via des fiches pratiques à des salariés, en tant qu' élus, nous aimerions bien avoir l'ensemble de ces fiches pratiques, puisqu'elles existent. Donc, on ne comprend pas votre décision de dire aux DET qu'ils vont écrire à leurs dirigeants : attention, les élus CSE ont quand même un rôle à jouer. A priori, ça existe déjà, Monsieur le Président. C'est vous qui mettez les personnes en place, c'est vous le super Président. C'est à vous de faire un courrier par rapport aux responsabilités que peuvent avoir les élus qui ne sont pas là pour s'amuser. Il n'y a pas de souci, je prends le service et quand je finis mon service, je fais mes fonctions d' élu, Monsieur le Président. Vos nuits vont être courtes, certainement plus courtes que vous actuellement en tant que Président de cette instance et directeur de cette zone de production. Là-dessus, on attend autre chose de votre part comme réponse par rapport aux mails envoyés, parce que nous irons, sans quoi – voyez, on essaye de faire du dialogue – si on n'a pas une autre réponse par rapport à la demande d'explication écrite fournie par mail. Je ne connais que deux moyens de réception : en main propre ou en recommandé. Déjà, l'envoi mail, on ne connaît pas dans la réglementation. On vous a déjà spécifié que sur l'Infralog national, ce n'est pas le premier sujet de discrimination, on vous a fait remonter des sujets de harcèlement. Au bout d'un moment, il va falloir faire stop ! parce que là, vous avez évité certaines questions, mais c'est tout, on va les passer différemment, on vous a dit une déclaration, il faut avoir des décisions, il faut avoir des droits d'alerte, on obtiendra réponse et les agents bénéficieront d'une meilleure qualité de vie au travail qu'ils n'ont actuellement pas. Au niveau de l'Infralog national, ils s'assoient sur pas mal de règlements, sur beaucoup de règlements. Après, on va continuer par rapport à ce que vous avez bien voulu répondre aux déclarations. Vous avez parlé de l'écologie, peut-être que vous avez une grande annonce à nous faire aujourd'hui, Monsieur le Président, vous allez peut-être nous dire que le GPF compte fermer la filiale Géodis pour dire que tout ce qui se fait au niveau routier va se faire en direction du ferroviaire. Là, on pourra oser ici nous parler d'écologie. Au sein du GPF, sachons faire déjà nous-mêmes avant de demander que ça tombe du ciel.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur PINOT, je vais prendre les déclarations et je vous répondrai, Monsieur SENS.

M. Dominique SENS (CGT) : Oui, pour la CGT, vous citez un exemple en Suède, ça pourrait être intéressant, bien qu'il y ait d'autres exemples de lutte des travailleurs ou des peuples en Europe qui seront cités. Il y a aussi des exemples de lutte gagnante en France, beaucoup. C'est intéressant que vous preniez en compte les mouvements sociaux, les expressions collectives. Pour la CGT, on vous demande de faire en sorte que cette réforme du système ferroviaire français soit retirée. Bien sûr, ce n'est pas vous qui faites les lois, mais vous les mettez en œuvre quand même au moins sur le CSE. Ça aurait été intéressant que vous preniez aussi en compte le vote-action des cheminots qui ont refusé très majoritairement cette réforme du système ferroviaire. Vous dites qu'il va falloir expliquer les enjeux face aux inquiétudes, moi, je vous demande depuis quelques séances déjà de dire la vérité aux cheminots qui sont sous votre autorité. J'ai cité dans ma liminaire des numéros d'ordonnance, je reviendrai sur la 2018-11 35 du 12 décembre 2018, un texte législatif qui établit une distinction très nette entre le réseau structurant rattaché à la commande centralisée du

réseau dont la maintenance peut être intégralement confiée par SNCF Réseau à des prestataires extérieurs – ce sont les textes législatifs – et à une partie Réseau, classée dans des lignes de dessertes fines du territoire assimilé à l'ancien réseau secondaire, que SNCF Réseau peut céder à une collectivité territoriale et que les collectivités territoriales peuvent confier à un concessionnaire privé pour la maintenance et l'exploitation. La CGT affirme que pour les cheminots de l'infrastructure, les conséquences sociales de ces dispositions sont très lourdes, ce sont en effet des transferts de charges de maintenance et de travaux vers des entreprises privées qui sont attendues, qui entraîneraient – j'emploie le conditionnel – des suppressions de postes de cheminots sans possibilités de transfert, car pour nous, SNCF Réseau n'est pas couvert par les dispositions relatives au transfert des personnels en cas de changement d'opérateur – dites-moi si je me trompe. Les cheminots de l'équipement et des EIC de la circulation sur les réseaux concédés se verraient donc proposer des offres de reclassement vers des filiales de SNCF Réseau vers la région parisienne, c'est une belle aubaine avec les travaux du Grand Paris et les JO 2024. En cas de refus, ce serait la porte. Dites-moi si je me trompe. Confirmez ou infirmez. C'est donc une mobilité géographique, la perte du statut, la baisse de la rémunération, la précarisation des emplois qui attend les cheminots de l'équipement. Pour la CGT, c'est inacceptable. Si c'est ce que vous allez expliquer aux cheminots, on pourrait s'entendre sur comment pallier tout ça. Pour la CGT, nos revendications sont clairement expliquées, c'est le maintien de l'intégrité au sein du réseau ferré national, de son exploitation et de sa maintenance, de sa régénération, de son développement par SNCF Réseau, c'est l'arrêt immédiat du transfert de charge vers des prestataires privés, c'est le recrutement et la formation de cheminots par SNCF Réseau pour exploiter et maintenir l'infrastructure ferroviaire et développer leurs compétences, c'est la détente immédiate du calendrier des travaux sur l'Île-de-France, ça pourrait être une mesure prise qui permettrait d'y voir plus clair et c'est la revalorisation des qualifications des cheminots de l'Infra. Voilà pour cette première intervention.

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

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Monsieur le Président, je vais un peu rebondir sur les déclarations de mon collègue de la CGT. Vous avez indiqué, Monsieur le Président, que les inquiétudes des cheminots dans le contexte de transformation d'entreprise doivent être prises en compte par notre direction et que vous n'étiez pas particulièrement inquiet, compte tenu de la pérennité de nos métiers et des perspectives professionnelles dans notre ZP en particulier. Alors, je rebondis en même temps sur le fait que vous avez déclaré que l'entreprise a fait connaître son point de vue sur la loi d'orientation de la mobilité, on aimerait bien avoir le détail du point de vue de l'entreprise, parce que finalement, les risques en particulier du transfert de la gestion d'une partie du réseau vers des autorités organisatrices, vu comme on ne parle dans la presse est quand même très élevé, je n'ai pas franchement le sentiment qu'à SNCF Réseau, on se bouscule pour défendre ces morceaux de territoires. Je dirais plutôt qu'on aurait la facilité de s'en débarrasser pour se recentrer sur le réseau – on va dire – structurant. Vous avez par ailleurs indiqué en ce qui concerne le financement de SNCF Réseau, qu'il y aurait une partie des bénéfices de SNCF Voyages qui glisserait vers SNCF Réseau. C'est bien, sauf qu'à preuve du contraire, quelle que soit l'entreprise qui circule sur le réseau, SNCF ou privée paye déjà des péages, donc, si SNCF Voyages ne plus des péages donne une partie de son bénéfice, il y a clairement une discrimination vis-à-vis des autres acteurs du ferroviaire, en particulier le privé, les futurs concurrents qui vont arriver

en 2020. Donc, on essaye de nous faire croire qu'il y aura la libre concurrence non faussée, mais clairement, on part avec un boulet aux deux pieds. Si vous pouvez nous éclairer, je vous remercie, Monsieur le Directeur.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur ACHOUB, Monsieur NEAU, Monsieur STIEGLER, et je répondrai.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je prendrai la parole, Monsieur le Président, quand on sera prêts à aborder l'ordre du jour, puisque ça parle du fonctionnement.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Bonjour à tous, trois points à la suite des interventions de ce matin. Vous parliez d'éléments symptomatiques, Monsieur le Directeur au sujet de certains faits. Je suis élu depuis 2004, comme beaucoup d'entre nous autour de cette table, j'ai été élu DP, CHSCT, et CER et il y a une culture antisyndicale structurelle dans notre entreprise parmi une partie des managers et dans certaines CPS, que ce soit sur le paiement des EVS, du respect des accords ou tout simplement du respect de la réglementation du travail. Il y a toujours eu pour ces collègues trop de délégués du personnel avec trop de prérogatives. Ce que j'ai entendu de la part de Vincent ou de Benoît, je l'ai toujours entendu, toujours. Les personnes sont passées, mais les discours sont restés les mêmes, même quand les évolutions législatives diminuaient nos droits et ceux des travailleurs, ça a été évoqué par la CGT. Ensuite, pour illustrer mon propos, hier a eu lieu une réunion des DSE à l'EIC Lorca, Bruno l'a évoqué et pour la CGT, le pôle RSRH a envoyé une seule convocation, uniquement à moi, sans passer par les secteurs régionaux CGT, convocation sans ordre du jour. Donc hier, entre deux CSE, nous vous demandons de rappeler à l'ordre cet établissement, nous sommes en train de désigner les RPX, et les CSSCT, ça va être un des sujets du jour, et dès hier après-midi, le compte rendu de cette réunion apparemment – puisqu'on n'y était pas – parlait de l'avenir des chantiers de Chaumont Langres, à notre grande surprise. D'abord, la CGT aimerait avoir un compte rendu de cette réunion et nous souhaitons avoir une nouvelle réunion sur ce sujet dans le cadre de la mise en place des nouvelles instances, parce qu'il faut remettre la ferme au milieu du Kolkhoz, Monsieur le Président, parce que ça ne peut pas durer, je vous le dis tout de suite. Ensuite, c'est mon troisième et dernier point, l'UNSA dans sa déclaration a parlé de la situation d'Éric, lanceur d'alerte licencié dans le cadre du scandale d'IBM Logistics et ses 200 millions de pertes. J'en profite pour apporter notre soutien à Fouad AdC à Versailles, licencié sans motif sous couvert de dénonciation administrative. Après, la loi sur le secret des affaires, il y a la loi sur le secret administratif qui permet de faire régner l'ordre, la terreur même dans certains chantiers parmi nos collègues et nos camarades. La SNCF a d'ores et déjà été condamnée devant le tribunal administratif dans le dossier de Fouad, nous demandons sa réintégration ainsi que celle d'Éric. Merci, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur STIEGLER, puis je vais répondre aux interventions.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Oui, Monsieur LARRIEU, effectivement, on se félicite que vous ayez retiré la demande d'explication pour le collègue de SUD Rail, mais même si vous allez faire un rappel, il y a un problème de fond. Ce problème de fond, déjà, de demander une explication pour ça, voilà, les relations humaines, on discute avant. Là, ça prouve le fond de cette personne, mais le problème, c'est que c'est un état d'esprit pour

l'ensemble de notre périmètre parmi les pôles RH. Mis à part le vôtre ici qui est généralement à notre écoute et qui nous comprend. Mais en région, c'est vrai, vous faites une grimace, Monsieur LARRIEU, mais en région, c'est catastrophique. Nous, on est pistés.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je fais un sourire vis-à-vis de mes collaborateurs, parce que vous leur faites un bel hommage, mais je vous répondrai sur le fond.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Je leur ai fait un compliment, mais c'est un compliment, c'est la vérité. Après, on peut être en désaccord sur certaines choses, mais nous, on a des élus qui siègent en commissions, conseils de discipline, rien n'est respecté. Le règlement du travail n'est pas respecté, je suis obligé d'intervenir systématiquement et c'est vraiment malsain, on a l'impression d'être des voleurs, alors que vous le savez très bien, on travaille beaucoup, on a le droit de ne pas être d'accord sur les idées ou autres, mais on a le sentiment qu'on nous fait passer pour des truands et des voleurs. Ce n'est pas dit ouvertement, ce n'est pas écrit, mais c'est comme ça que ça se passe sur le terrain. Les commandes du personnel, on passe vraiment pour des truands auprès des commandes du personnel. Ça, c'est la vérité et c'est un état d'esprit général. Ça, il faut que ça change. Ensuite, vous nous parlez de l'accord, on ne va pas revenir sur l'accord, mais vous nous dites que maintenant, ça devrait apaiser les relations sociales et essayer de mieux fonctionner. Je suis intervenu sur 3 déclarations sur l'IRIS 320, vous vous en rappelez ? Au dernier CSE, il y avait le DET, on m'a cherché pour aller discuter avec lui en off. Je suis allé discuter avec lui, il m'a dit : « pas de problème, je vais régler ça, donnez-moi votre numéro de portable ». Il prend mon numéro de portable, il marque mon nom et mon prénom dans son portable, mais j'attends toujours l'appel. Lui ne m'a pas donné le sien, donc je ne peux pas le rappeler. Vous, Monsieur LARRIEU, en sortant, vous dites que ce n'est pas un problème, ça devrait pouvoir se régler rapidement. Non, ce n'est toujours pas réglé. Quand on a des demandes qui peuvent vous paraître injustifiées et que vous ne donnez pas satisfaction, on n'est pas d'accord, mais on peut les comprendre, mais qu'on empêche les agents de rejoindre leurs machines volontairement et qu'on ne nous réponde même pas, c'est inadmissible. Donc, voilà ce que je voulais dire pour l'instant.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bon, Monsieur PINOT, j'ai bien noté un certain nombre de points. À aucun moment, je ne vous ai traité de menteur, vous faites état d'un certain nombre d'échanges, il se trouve que les échanges en question, vous me les confierez certainement, mais je ne les ai pas sous les yeux, je vous fais confiance à ce moment-là, il me semble que j'ai répondu sur le fond. Ma réponse sur le fond, je ne peux que confirmer ce qui a été dit, notamment par Monsieur NEAU, c'est que des débats sur ce sujet, des différences de positions, des incompréhensions sur ce sujet ne sont pas récentes. J'escompte que le fait que quelque part, on ait de nouvelles instances, un nouvel accord va nous permettre de refaire là-dessus une information, un commentaire et d'attirer l'attention sur le fait que les modalités de fonctionnement, du dialogue social dans l'entreprise, les modalités de dégageement du personnel, représentants du personnel ou délégués syndicaux, etc. font partie de nos accords et doivent être respectés et pas commentés. C'est tout ce que je peux dire là-dessus. Je n'ai pas dit – je crois – que j'allais faire un courrier, parce que je pense que c'est autre chose qu'un courrier, c'est un sujet dont je pense parler directement aux directeurs d'établissements quand je les aurai en réunion. Il est possible qu'ensuite j'appuie ça d'un certain nombre d'écrits, etc. Vous parlez de fiches pratiques, il y en a qui ne

sont pas nouvelles, il y en a toujours eu pour les CHSCT, pour les DP, pour les CE, il y a des fiches pratiques dans lesquelles l'entreprise traduit pour les personnels RH le droit du travail. Il n'y a rien de particulier à dire là-dessus, ça a toujours existé. On s'efforcera que les informations données aux services RH soient bien adaptées pour tenir compte des nouveautés des instances et de notre accord. Sur les conséquences des lois et des textes, je n'ai pas de nouvelles informations à vous donner aujourd'hui, ce n'est pas de la rétention d'information, vous posez la question, Monsieur OZENNE, sur ce que dit la SNCF à ce sujet, elle évite surtout de se retrouver dans des situations d'irresponsabilité sur les infrastructures. Un sujet par exemple sur lequel la SNCF a fait savoir son avis, c'est de dire que s'il doit y avoir une décentralisation d'une ligne à une collectivité, il faut que cette décentralisation soit claire et totale, que cette collectivité en prenne la responsabilité. Ce qu'on ne veut pas est très clair, par exemple, le cas de figure d'une collectivité qui déciderait par exemple de travaux sur une ligne en gérant son budget avec un montant de travaux relativement limité et qu'ensuite, nous récupérons la responsabilité de la maintenance et de la sécurité sur cette ligne. On estime que cette situation qui n'organise pas la responsabilité, notamment en matière de sécurité, c'est un sujet sur lequel la SNCF a fait savoir qu'elle souhaitait que s'il doit y avoir transfert, ce sera un transfert et que la collectivité prenne la responsabilité pour une petite ligne de cette infrastructure. Voilà un exemple. Monsieur NEAU, je ne connaissais pas cette réunion des délégués syndicaux de l'EIC Lorca, évidemment, on en discutera avec le directeur de l'établissement. Je pense qu'il y a deux choses à distinguer, d'une part les nouveaux fonctionnements qui vont être ouverts par notre accord, par le fait qu'on va désigner des membres de CSSCT et des RPX, des RPX siégeant en CSSCT, mais le droit syndical continue – on l'a toujours dit – et je pense que pendant la période où nous n'avions pas d'accord, il y a eu des réunions avec des délégués syndicaux, il y a eu des audiences, des DCI, et ce fonctionnement continue. Est-ce que dans ce cas, il y a eu un problème d'information ou de convocation, je n'en sais rien. Je ne me prononce pas sur un sujet que je ne connais pas, on verra avec l'établissement, mais je voudrais dire clairement qu'évidemment, le droit syndical en tant que tel et le fait que l'entreprise puisse s'adresser aux différents niveaux, que ce soit à celui des directeurs d'établissement ou le mien, à des représentants des organisations syndicales demeure et qu'il y a différentes formes pour ça. Monsieur STIEGLER, je ne me prononce pas sur le cas d'accès aux rames – si je comprends bien – quand elles font des demi-tours en gare, je n'ai pas d'éléments nouveaux là-dessus, on veillera simplement à ce que ce sujet continue à être instruit par Infra-log NAT. Voilà ce que je peux vous dire sur ces réponses. Monsieur PINOT, vous avez demandé la parole.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Vous avez respecté l'ordre. Pour rebondir, on en a causé il y a deux jours, sur l'EIC Lorca, je pense qu'à l'heure actuelle, ils ont réussi à faire plus fort que l'EIC Hauts-de-France, je pense que l'EIC Lorca, en termes de manque de respect que ce soit dans les convocations, dans les acheminements, dans la prise en compte du temps, etc. des élus, ils détiennent la palme. On aime bien décerner des palmes, palme d'or. Notre collègue Ludo ici présent, quand il est missionné, il n'est pas à Cannes, par contre, des palmes, on sait en distribuer. L'EIC Lorca, je pense qu'ils mériteraient, non pas les agents CPS, parce que bien souvent, nous sommes accusés en tant qu'élus de taper sur les agents CPS, parce que nous aurions une mauvaise commande, mais ces agents CPS reçoivent des ordres et en l'occurrence l'EIC Lorca, les agents CPS reçoivent des ordres de leur pôle RS et voilà, les agents CPS s'exécutent et derrière, ce sont les élus qui subissent. Si on agit

comme ça avec les délégués qui ont quand même un œil plutôt ouvert sur la réglementation, c'est à se demander comment les agents sont commandés et il serait peut-être intéressant de débarquer là-bas et de faire une petite enquête sur les droits des agents pour voir un peu s'ils sont respectés, Monsieur LARRIEU. Quand on ose faire ça sur des délégués, j'imagine ce qu'on est capable de faire sur les agents. C'est une menace qui pèse et vous savez, quand c'est fait, on l'a déjà fait.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je prends la question

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Ensuite, apparemment, depuis la signature, c'est un monde nouveau, tout beau, tout neuf, dehors, il fait encore assez gris, mais peut-être que là, ça y est, c'est le grand soleil, l'été approche, ça va être génial. Écoutez, on va observer, nous, on n'est pas signataire, on ne va pas polémiquer, on a dit ce qu'on avait à dire. On est observateurs, mais vous avez des obligations en tant qu'employeur et on se fera un plaisir de vous les faire rappeler et de faire en sorte que vous les respectiez, que vous ayez mis en place les instances humaines ou non humaines. À l'heure actuelle, pour nous, vous n'avez pas pris la mesure de votre propre enquête Allure et on vous le dit, ça a été dit il y a deux jours à Monsieur MARTY, la situation sanitaire, psychologique, anxiogène sur le terrain est dramatique. Vous faites un autosatisfecit de votre accord, et bien, on va regarder au fil de l'eau, comme vous aimez bien dire, le résultat de ce pseudo accord. Ensuite, en tant que Président, si ici on vous parle d'une chose, qu'on mentirait, je peux vous dire que je vous remettrai en main propre et là, je pourrai voir un sourire de votre part, ma démission si je n'avais pas les mails de ce qu'on annonce. Donc, on n'est pas là pour se mentir, on est là pour dénoncer un fait qui pour nous est grave. En tant que Président du CSE, sachant que l'agent est ici présent, au minimum, vous auriez pu vous excuser au nom de l'entreprise, au nom de la ZP pour ce qui s'est passé et après faire votre rôle de Président de CSE, de directeur de la ZP même envers ce personnel qui n'a pas respecté le Code de déontologie. Pour nous, c'est le minimum, après, ce qui se passe derrière ne nous regarde pas. On s'imagine que derrière, vous allez faire des choses, mais c'est votre problème, c'est votre problème en tant que patron. Mais en tant que Président ici présent, c'est dommage de devoir le demander, on ne les aura peut-être pas, mais un minimum avec les différents éléments, je peux vous donner les mails, je peux vous les fournir, mais l'agent ici présent aurait pu bénéficier d'excuses de la part de l'entreprise. Ce n'est pas grand-chose, parfois, on ne demande pas un chèque de 1 000 €, mais ne serait-ce que parfois la reconnaissance de ce que peuvent faire les cheminots sur le terrain, ne serait-ce que la reconnaissance, parfois c'est plus beau qu'un chèque de 100 ou 200 €. L, c'est pareil. Ce n'est pas le tout de dire que c'est annulé, non, si on ne vous demande même pas de faire descendre le DUO qui est ici présent, qui fait partie des mails pour qu'il s'excuse, parce que là, il serait sacrément mis en porte-à-faux, on pourrait quitter la séance et aller le voir. Il est dans les locaux. Ce n'est pas ce qu'on demande, on ne demande pas de le mettre au pilori, on vous laisse gérer. Par rapport à ce que vous représentez par rapport à l'instance, voilà ce qu'on attend au minimum. C'est à vous de voir, Monsieur le Président, c'est vous le patron.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur PINOT, Monsieur CATIAU et Monsieur CAILLE ont demandé la parole.

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : Face à votre propos prise de conscience citoyenne, financement en report de bénéfice SNCF Mobilités, SNCF Réseau, je sais, nous

savons, mais j'aurais juste une question à vous poser : aurons-nous le temps de faire face aux changements, à l'évolution de nos comportements ? Si je vous renvoie à cette question une autre question, c'est que nous n'aurons pas le temps. J'en veux pour preuve, je suis un grand habitué de l'axe Lille – Paris, avant-hier, et pourtant aux heures de pointe, ce sont des UM en duplex – plus de 1 000 voyageurs – les cheminots ont été refoulés en gare de Lille Europe, interdits d'accès, j'en fais partie. Ça me permet de vous interpeller, d'interpeller évidemment mes collègues élus CSE, parce qu'il n'y a pas que Lille – Paris, c'est que si l'évolution de la fréquentation (c'est heureux) continue, plus 14 % au premier semestre par rapport à l'année dernière, vous le savez, et plus 12 % par rapport à 2017, à moment donné, les élus CSE avec des périmètres tels que nous les connaissons risqueront de se trouver en difficulté pour jouer le rôle pour lequel nous avons, vous avez été élus. C'est peut-être une interprétation certes, mais je fais de plus en plus Lille – Paris à titre personnel comme mes collègues, debout. Je m'en satisfais, nous en avons déjà parlé ensemble, Monsieur. Pour terminer, la Suède que vous évoquez, les chemins de fer suédois sont en train d'élaborer un plan de transport longue distance de nuit et la CFF, les chemins de fer helvètes devraient procéder également de la sorte. Je serais tenté de dire : et nous la France, là-dedans ? Parce qu'au-delà des beaux discours, comme dit dans la déclaration que j'ai lue, ce sont surtout des vœux pieux. Pour rebondir sur les propos de pascal, mon homologue CFDT et RS, je serais tenté de comparer les lignes dessertes fines du territoire à celles des voies des quais. Vous avez peut-être connu, Monsieur le Président, ce qui s'est passé avec les voies des quais, idem par le biais législatif, les voies des quais qui relevaient à l'époque des compétences exclusives de la SNCF ont été mis sur le marché de la concurrence. Je viens d'une région qui s'appelle le Nord-Pas-de-Calais, nous avons perdu les GPMD (Grand Port Maritime de Dunkerque, 3^{ème} port de France après Le Havre et Fos-sur-Mer). La SNCF n'a même pas daigné – vous allez dire que c'est de l'histoire, mais il y a des histoires qui laissent des traces amères – apporter sa candidature pour exploiter les 5 postes d'aiguillage du GPMD. Je crains fort – je partage les inquiétudes de Pascal -, je partage les mêmes inquiétudes s'agissant de la non-stratégie de SNCF Réseau pour ces fameuses lignes desserte fine du territoire. À moins qu'il y ait une volonté délibérée d'abandonner ces branches. À preuve du contraire, je ne crois pas que SNCF Réseau soit dans la configuration de se battre pour conserver l'intégralité de cette densité ferroviaire, on aurait plutôt tendance à faire comme elle a fait pour les voies des quais. Je suis désolé pour cette interprétation un peu brutale.

M. Sébastien CAILLE (UNSA-Ferroviaire) : Je voudrais partager avec vous mon inquiétude au sujet de l'avenir, parce que vous nous parlez de l'accord, derrière ça va aller beaucoup mieux, les relations sociales avec les DET, avec les UO, etc. Je vais prendre quelques exemples, on en a déjà cité. Par exemple, lorsqu'on vous reproche vos absences pour les missions syndicales, lorsque dans une feuille d'évaluation pour le travail, on mentionne que vous n'êtes pas disponible, car vous êtes fort absent, justement par vos fonctions. Il y a un moment où il y a de la discrimination syndicale, c'est de la discrimination syndicale. Lorsque vous dites que vous allez faire le rappel, j'en suis heureux, mais vous allez faire un rappel à des DET, je vais prendre le mien pour exemple, parce que je l'ai vécu : entretien avec lui dans le bureau où il m'a dit oui, vos absences posent problème. Non, si mes absences posent problème, on trouve des solutions, c'est comme ça que ça doit se passer. Il y a une pression qui est mise sur les élus, mais pas que sur les élus, sur les personnes qui exercent quelques

fonctions dans les syndicats, à un moment, il y a une chasse aux sorcières qui s'organise déjà depuis quelque temps. Sur les EVS, je rejoins ce qui a été dit, parce que c'est catastrophique, la dernière en date, je suis venu ici en tant que remplaçant au départ pour une demi-journée de CSE, finalement, je suis resté la journée complète, j'ai pointé que j'étais resté la journée complète, on m'a dit non, ce n'est pas possible, on a reçu un mail, on s'en est expliqué, j'ai dit que non, moi, j'étais bien présent l'après-midi. Derrière ça, on m'a dit OK, on attend la confirmation, mais dans le doute pour l'instant, on ne te le compte pas. Il n'y a aucune relation de confiance aux élus, à un moment ça va se voir. Passez le message, que les élus ont des fonctions, qu'on leur fasse déjà un peu confiance pour établir un dialogue social. Merci.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Monsieur le Président, je vais rebondir un petit peu sur le problème concernant le transfert des petites lignes, parce qu'il y a un sujet de fond intéressant. Si je comprends bien vos propos, SNCF Réseau, dans ses « directives » par rapport à la loi d'orientation sur les mobilités aurait autorisé qu'une autorité organisatrice puisse prendre en charge la gestion d'une petite ligne à la condition qu'elle assume l'ensemble des frais, y compris la gestion, ça veut dire le personnel. Il serait quand même naïf de croire que les autorités organisatrices sont seules à gérer. Je peux vous parler de l'autorité organisatrice du Grand Est qui a un service dédié au transport avec de sacrées pointures, lesquelles sont généralement démarchées par les entreprises privées qui leur promettent du matériel qui leur promettent même du personnel. Si vous voulez, une autorité organisatrice peut assez facilement venir sur le marché en disant qu'elle a du personnel et en plus, de l'argent. Quelque part, SNCF Réseau ne défendrait même pas ses petites lignes. On serait contre-productifs et finalement, on s'assoie un peu sur la loi disant que SNCF Réseau gère l'intégralité du réseau et on reviendrait à un système où il y a x compagnies qui gèrent leurs infrastructures. Certains pays comme la Suisse le font, je veux bien, mais chez nous, ce n'est pas le cas. Enfin, en ce qui concerne le transfert des voyageurs de l'aérien vers le ferroviaire, on a cité que le TGV fonctionne très bien, plus 14 %, effectivement, c'est super. Il ne faut pas oublier que les trains de nuit ont été supprimés en France et s'il y a un pays en ce moment en Europe qui a remis les trains de nuit en service, c'est l'Autriche avec grands succès. Quelque part, il y a possibilité de capter beaucoup de clients et de satisfaire beaucoup de demandes de transport alternatif au monde aérien et au monde routier. Il faut juste que SNCF s'intéresse un peu aux clients et aux demandes des clients. Bien sûr, on parle de SNCF Voyages, néanmoins, jusqu'à preuve du contraire, on reste une seule et unique entreprise. Je vous remercie.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Plusieurs points, Monsieur le Président. On est dans les trains, je trouve dommageable, vous savez, il y a 2 ans, il y a eu un deuxième grave accident à Luxembourg, l'accident de Dudelange où un train voyageur avait percuté un train FRET. Il y avait des problèmes, malgré ce qu'avait annoncé la SNCF qui annonçait qu'il n'y avait pas de problème d'installation au sol, effectivement, il y a eu un problème d'installation au sol, puisque le crocodile qui était en charge de répéter le signal a été mis sous scellés du parquet luxembourgeois et effectivement, on avait constaté un certain nombre de problèmes. Il y a une dizaine de jours, la responsable du Luxembourg a mis la SNCF face à ses obligations, puisque le système RTMS qui devait équiper les 22 rames sur la Lorraine, il n'y a que deux rames qui sont équipées et en plus, elles ne fonctionnent pas, puisque ce sont des décisions politiques de la SNCF qui n'a pas voulu multiplier un peu la mise en place de

ce système. Donc, ce qui va se passer sur Thionville effectivement, il va y avoir un certain nombre de trains qui vont arriver, les voyageurs vont descendre et vont remonter dans le train luxembourgeois. Ça va saturer la gare, il va y avoir de nombreux problèmes – je le dis, parce que c’est mon site. Ce que je trouve dommageable, c’est que Luxembourg a quand même indiqué d’une manière claire que si la rame était équipée du RTMS, l’accident ne serait jamais arrivé. Il est dommage qu’il n’y ait pas eu de démenti, puisqu’il y a eu des problèmes d’installation au sol de la SNCF. Je vous passe le message. Ensuite, sur ce qui a été dit concernant le collègue concernant les discriminations syndicales, oui, elles existent depuis longtemps. On a certains de nos collègues qui se font appeler « jamais là », « toujours parti », c’est leur prénom. Ça fait partie du quotidien, ce qui est dommageable aussi, c’est cette relation de confiance, je vous rappelle que quand un élu fait son pointage, sa position administrative, c’est comme s’il faisait une déclaration sur l’honneur et il faut respecter ça. Trop souvent, j’ai certains élus qui viennent me voir : on ne m’a pas pointé ci, on ne m’a pas pointé ça, moi, je ne suis pas gestionnaire d’EVS et je pense qu’il va falloir rappeler à vos services – le collègue a complètement raison – que quand un élu dit qu’il est à tel endroit, il n’y a pas à remettre en doute ce qu’il dit, sinon, on n’a pas fini. Maintenant, je vais venir sur le fonctionnement. Je vous entends depuis tout à l’heure, l’accord, c’est bien, sauf que ça ne fonctionne toujours pas. S’il y a un accord, ça ne vous affranchit pas du fonctionnement. Je vais en venir sur l’ordre du jour, parce que certains collègues ici n’ont pas eu l’ordre du jour. Vous vous êtes permis quand même, vous nous avez indiqué dans le fonctionnement que tout le monde sera informé sur la tablette, vous continuez les envois papier, sauf que quand on reçoit un mail, on nous dit qu’on nous envoie juste le minimum de documents, parce que les autres sont importants, ils font 188 pages, on ne vous les envoie pas. Moi, je n’ai pas entendu ici que vous faisiez un choix des documents que vous envoyez. Un ordre du jour doit être complet. J’ai passé ma journée d’hier à faire des photocopies des 188 pages, parce que le boulot n’a pas été fait. Certains n’ont pas accès à leur tablette, d’autres n’ont pas la formation, il y a quand même un souci. Si vous devez envoyer l’ordre du jour par courrier, qu’il fasse 5 cm, 10 cm ou un mètre, vous l’envoyez par courrier, parce que ça ne vous dispense pas de vos engagements. On a l’impression parfois d’être pris un peu pour des dindons, je vous le dis. Moi, ça, ce n’est pas acceptable. Donc, il va déjà falloir revoir ça, on note avec satisfaction le Wi-Fi qui est mis en place et ce qui était impossible hier l’est aujourd’hui, voyez, quand on veut on peut, c’est important. Il faut encore améliorer un peu l’éclairage, parce que ça reste de toute façon une pièce sombre. La dernière chose concernant les différentes missions qui vont être dévolues aux RPX n’enlèvent rien aux prérogatives des élus CSE. On a encore de grosses carences en termes d’accident du travail, puisque je viens d’envoyer à l’ensemble des élus le mail que j’ai reçu hier à 19 heures, concernant un accident du travail que nous, on considère grave, je vous rappelle aussi que vous ne pouvez pas dire : on le considère pas grave, parce que le gars qui est tombé de l’escabeau et qui a une plaie ouverte avec je ne sais plus combien de points de suture au niveau de la jambe, pour nous, c’est un accident grave. Quand je vois que ça n’a pas été envoyé par la plateforme et que c’est envoyé très tardivement, ce n’est pas acceptable. Ce n’est pas aujourd’hui à Madame Rault d’envoyer les accidents du travail. Je pense que les établissements, il va falloir qu’ils fassent leur boulot. Deuxièmement, sur les mesures conservatoires mises en place, c’est une vaste plaisanterie, j’espère. L’escabeau date de 1950, je ne sais pas, la marche est cassée, elle a cédé, mesure conservatoire : une pancarte a été placée sur l’escabeau afin d’interdire son utilisation, c’est une plaisanterie ! Attendez,

on prend l'escabeau et on le fout à la ferraille, mais on ne met pas une pancarte ! Il va falloir rappeler à vos services qu'il faut arrêter la plaisanterie. La dernière chose, il y a eu un accident sur l'Infrapôle Lorraine hier où une bonbonne d'eau a explosé et un agent a fait une chute. L'agent a fait une déclaration d'accident, je l'ai su par radio ballast, ça n'a pas été et ce n'est pas la première fois qu'Infrapôle Lorraine ne fait pas son travail en termes de communication des accidents du travail. Donc, je vous demande d'intervenir très rapidement, parce que ça a une importance capitale au niveau des accidents. Le dernier point, et après, je vous demanderais de faire une pause avant qu'on entame notre ordre du jour, puisque l'accord est signé, puisque nos élus ont des difficultés de résa dans les trains, je vais vous demander de bien vouloir remplir les cartes 18 A de tous les élus pour les dispenser justement de résa. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose des réponses brèves, après quoi on passe à la pause. Rapidement, je vous répondrai, Monsieur le Secrétaire sur l'accident de Dudelange, il y a effectivement des sujets compliqués en cours, une enquête. Sur l'ERTMS, effectivement, je regrette la situation dans laquelle on va avoir une rupture de charge pendant quelques mois, semble-t-il. Sur les questions de fonctionnement, on va toutes les regarder, je note comme vous qu'on a su progresser sur le Wi-Fi, débloquent cette situation et sur les accidents du travail, un rappel a été fait pour que les déclarations dans la plateforme se fassent maintenant de façon plus rapide. On surveillera évidemment l'application de ce point et on ne sous-estime pas l'accident d'un collègue, je crois, de Kronembourg avec un escabeau en mauvais état. Vous avez raison, ça nous amènera à préconiser l'examen de tous les escabeaux pour vérifier qu'ils ne sont pas en dehors de la vérification des outillages, comme ça devrait être le cas.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je rebondis juste sur l'escabeau, c'est du travail en hauteur, il est interdit et en plus, il faut des escabeaux spéciaux, parce qu'à partir d'une certaine hauteur, il faut avoir un garde du corps pour ne pas tomber. Il y a un certain nombre de règles, ce n'est pas respecté. Moi, ce que je vous demande pendant la pause, c'est que vous allez me ferrailer cet escabeau, parce que mettre une pancarte dessus, demain, un autre va l'utiliser.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il est peu probable que j'aie le faire personnellement pendant la pause. Rapidement, Monsieur OZENNE, qu'on soit clair, la SNCF n'autorise rien et ne prescrit rien en matière de loi, les députés sont souverains, ils entendent tous les points de vue des entreprises privées, des élus locaux qui sont souvent eux-mêmes, ils entendent les points de vue des organisations syndicales si elles leur font passer des notes argumentaires et je pense qu'elles le font. À la fin des fins, ils décident, j'insiste sur le point que la SNCF a mis le doigt dans les commentaires qu'elle a pu faire passer sur les projets de loi en disant qu'il faut que les choses soient claires et nettes et que quelqu'un ne puisse pas prendre de décision et ne pas en avoir la responsabilité à la fin. Voilà, on se l'impose à nous aussi. Sur les EVS, j'entends bien ce qui est dit, simplement, de façon générale, on s'efforce d'être rigoureux en EVS pour tout le monde, et donc pas plus pour les élus, il n'y a pas de raison qu'on le soit plus ni qu'on le soit moins, il faut juste qu'on soit d'accord sur le bon niveau de justificatifs à fournir, pour que les EVS soient bien calculés pour les élus comme pour les non-élus, sachant qu'il faut des pièces et que les EVS soient sincères pour tout le monde, c'est une règle de bon fonctionnement. Monsieur CAILLE.

M. Sébastien CAILLE (UNSA-Ferroviaire) : Je voulais juste vous préciser qu'en gros, ça se passe peut-être sur d'autres établissements, mais je ne sais pas, mais chez nous, on voit très bien qu'il y a des différences de traitements, que ce soit élu ou agent entre Infrapôle et l'Infralog, entre l'Infrapôle et l'EIC, ce sont des choses différentes. Donc, ça veut bien dire que ce sont des personnes qui donnent des directives et qui les appliquent dans ces établissements. Il y a des gestionnaires en souffrance dans notre Infrapôle, parce que les gestionnaires sont en contact direct avec les agents ou les élus et ils nous disent qu'on leur a demandé de faire ça, etc., c'est une situation assez particulière.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je prends le point, ça paraît très difficile aujourd'hui de comparer les voies de quais, Monsieur CATIAU, et les lignes de dessertes fines du territoire, on verra s'il y a matière à la faire dans quelque temps, je note votre alerte sur le fait que sur le transfert des voies des ports qui était un mouvement global touchant tous les grands ports maritimes, effectivement, selon les cas, la SNCF s'est portée ou non candidate en direct ou sous sa filiale SFERIS pour faire un certain nombre de missions de maintenance ou de circulation. Je rappelle simplement qu'au Havre, nous sommes exploitants, mais on n'est pas partout, évidemment. Monsieur PINOT, vous avez demandé la parole, je propose qu'on prenne juste, si c'est en lien. Je vous propose, Monsieur le Secrétaire, si vous êtes d'accord qu'on clôt ce point, parce que nous avons beaucoup de sujets et qu'ensuite, on passe à la pause.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous répondrez juste sur la case 18 A.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur la case 18 A, qu'est-ce qu'on peut dire ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : De toute façon, c'est dans l'accord.

M. Olivier MARTY (Président délégué) : On va effectivement produire les cartes 18 A à jour des évolutions qu'on a actées dans l'accord, conséquence logique de la signature de l'accord, bien sûr.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT, et nous passons à la pause.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Oui, ne pas boucler non plus de grands sujets comme ça, à la va-vite. Vous avez été interrogé par rapport à ce qu'il s'est passé à Dunkerque, c'est ce qu'il va continuer à se passer. Vous nous fournissez des documents, voyez comment on travaille quand même sur nos fameuses journées bonus, on regarde les documents. Que se passe-t-il au 1^{er} septembre 2019 sur Dunkerque ? Il y a un poste qui va disparaître avec moins 3 ? Que se passe-t-il ? SNCF Réseau lâche ce poste au privé, est-ce que SNCF Réseau a postulé pour garder ce poste, est-ce que la présentation se fera ici ? Moins 3, c'est encore une perte de poste. On recule encore le réseau donné à l'exploitant. Que se passe-t-il à Dunkerque ? Nous filer une feuille, OK, il y a moins 3, si on nous annonce ça pour le 1^{er} septembre 2019, ici, le respect des instances, Monsieur le Président, quand va-t-on nous présenter quelque chose ? Que s'est-il passé par rapport à ce poste ? On est là pour ça, Monsieur le Président. Ensuite, dernière petite demande, on attend toujours la réponse de Monsieur MARTY, ça fait aussi partie de notre déclaration à laquelle vous n'avez pas répondu. On vous interpelle sur de nombreux sujets et vous n'y répondez jamais. Il y a un sujet auquel on apporte une certaine importance, ce sont les heures de la formation syndicale, le respect du RH 0142. Quand sera-t-il mis en place ? Nous sommes déjà presque

qu'à mi-juin, aucune HIS n'a été organisée, parce que je rappelle que dans ce RH 0142, il est précisé que le DET doit contacter pour se mettre d'accord avec les délégués du personnel et en ce moment et jusqu'à l'heure, magie de la signature, les délégués étaient les élus CSE. Donc, qu'allez-vous faire des HIS, vous allez en claquer 6 d'un seul coup ? Ou on considère que vous n'avez pas rempli votre rôle en tant qu'employeur et que de ce fait, on peut acter, malgré la mise en place tardive et peut-être légèrement amoindrie, le nombre d'HIS que vous allez accorder sur le ZP NEN exceptionnellement pour l'année 2019, une journée à chaque agent du fait que n'avez pas rempli vos qualités d'employeur. Au bout d'un moment, il va falloir avancer et avancer. Ce sont des sujets qu'on vous fait remonter depuis janvier, Monsieur.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai pas les éléments sur le sujet que vous posez sur Dunkerque au 1^{er} septembre, on va regarder. Une réponse rapide sur les HIS...

M. Olivier MARTY (Président délégué) : Les HIS font partie des points de remise en ordre des sujets de fonctionnement que l'on va voir avec les établissements pour que là où on n'a pas encore l'enclenchement des HIS, ça puisse se faire sans délai pour pouvoir faire appliquer ce sujet de HIS qui est resté en l'état en termes d'existence et d'organisation. Donc, c'est bien sûr quelque chose qu'on va reprendre avec chacun des établissements.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je propose qu'on fasse la pause, 11 h 30, Monsieur le Secrétaire ? À 11h 35, la séance est levée.

La séance est suspendue de 11 h 17 à 11 h 39.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Mesdames, Messieurs, nous reprenons notre séance. Le premier point de notre ordre du jour est l'approbation de PV. Monsieur le Secrétaire, vous avez la parole.

A – APPROBATION DES PV DES CSE DU 27 FÉVRIER, 12 MARS, 20 MARS (2), 21 MARS, 2 AVRIL, 10 AVRIL, 18 AVRIL, 25 AVRIL, 16 MAI, 21 MAI ET 23 MAI 2019

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Alors, ce que je vous propose, parce que sur la séance du 11, on devait reprendre la continuité de la consultation, puisqu'il y avait certains élus qui avaient estimé qu'il n'y avait pas assez de temps – vous écoutez Monsieur MARTY, ou vous m'écoutez, Monsieur le Président ? – merci. Il n'y avait pas beaucoup de temps, parce qu'il y avait eu des problèmes techniques, on a dû attendre de recevoir les documents sur la table le 11, ça nous a fait perdre du temps. Comme vous avez supprimé la consultation sur l'expérimentation du mode opératoire amiante, je vous propose de le mettre à la suite, puisqu'on est bien dans le cadre d'une consultation pour le vote sur le bilan.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien, donc, je pense que c'est une bonne proposition, donc on la prendra au point C, consultation. Je vous propose de traiter auparavant les points A et B, si vous êtes d'accord. Y a-t-il un PV à approuver au point A ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Le PV a été envoyé il y a deux jours, il n'est pas possible à l'ensemble des élus de faire les observations. Je vous propose qu'on fasse cette approbation à la prochaine plénière, c'est-à-dire la semaine prochaine. Je ne vais pas vous assommer avec tous les PV qui sont en attente, mais ils vont venir de façon régulière maintenant.

L'approbation des PV est reportée.

Le point C1 de l'ordre du jour est remplacé.

B – CONSULTATION DU CSE

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Au point B, nous avons des points très importants qui ont été rendus possibles par la signature de l'accord. Je vous passe la parole, Monsieur le Secrétaire pour le point B1.

B1 – Désignation des représentants de proximité

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, j'ai recueilli donc l'ensemble des candidatures proposées par les organisations syndicales dans le cadre et l'esprit de l'accord. Je vous propose, si tout le monde est d'accord, c'est qu'on fasse la désignation des représentants de proximité, la désignation des membres CSSCT et membres élus RPX et qu'on fasse un vote global sur les 3 si tout le monde n'y voit pas d'inconvénient, ce qui évite de faire 3 votes.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Est-ce qu'il y a des oppositions à la proposition de notre Secrétaire de faire un vote sur les 3 nominations, les RPX, les membres élus des CSSCT et RPX siégeant dans les CSSCT ? S'il n'y a pas d'opposition, on fera un seul vote pour les 3.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Une précision, on a des sièges qui ne sont pas encore pourvus, parce que c'est un travail de fond, certaines organisations syndicales n'ont pas pu remplir toutes les cases. J'ai vu avec vos services hier pour demander qu'on fasse le report pour le mois de juillet à la prochaine plénière, pour faire une désignation des membres manquants, apparemment, il n'y a pas d'opposition de votre part. On en profitera aussi – je m'adresse à l'ensemble des organisations syndicales –, on a un peu réfléchi hier et on s'est rendu compte qu'il y a des suppléants au niveau des RPX CSSCT, il n'y en a pas au niveau des élus. Ce qui est vrai pour les RPX peut l'être aussi au niveau des élus, parce que si demain les élus qui doivent siéger sont absents, ce serait bien d'avoir un suppléant. Donc, je proposerai à l'ordre du jour de demain la mise en place d'une désignation d'élus suppléants CSSCT aux élus déjà mis en place, comme ça, on pourra désigner jusqu'au 3 juillet. Vous comprenez ?

M. Olivier MARTY (Président délégué) : Cette disposition ne figure pas dans l'accord, c'est dans ce sens qu'il faut qu'on regarde comment l'apprécier par rapport à votre demande qui est claire et qui correspond à des situations qui effectivement peuvent se produire. On va regarder dans notre échange quelle suite on donne. Dans l'immédiat, en termes de travail opérationnel aujourd'hui, on en reste sur les 3 élus par CSSCT.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, c'est une proposition, de toute façon, le travail n'est pas encore fait, et ça ne coûte rien à la direction, ni en temps ni en quoi que ce soit, puisque si le titulaire n'est pas là, il faut mettre un suppléant. Je pense que 4 CSSCT dans l'année, ce n'est déjà pas beaucoup, il ne faudrait pas que nos élus ne soient pas présents.

M. Olivier MARTY (Président délégué) : On est d'accord sur le problème de fond tel que vous l'avez posé, Monsieur le Secrétaire. On regarde simplement techniquement le type de réponse à lui apporter.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Excusez-moi s'il y a des noms que je prononce mal, je vais commencer par – je prends dans l'ordre – la zone de production NEN, un siège revient à l'UNSA et la désignation n'est pas encore faite aujourd'hui. Elle le sera pour la prochaine plénière. Sur l'Infrapôle Nord-européen, un siège pour la CGT, est nommé Ulrich FLAW, je vous remettrai le fichier, comme ça pour les noms. Pour l'UNSA, ce poste est en attente. SUD Rail, ce sera Gaëtan ARTEMIDORE. On a bien 3 sièges, donc c'est réglé. Sur l'Infralog Lorraine, il y a deux sièges pour la CGT : Fanny PENAROYAS et Nicolas VUILLAUME. Pour l'UNSA, Martial DODELER et David REHLINGER. Pour SUD Rail, Laurent SCHMIDT. Pour l'Infrapôle Est-européen, 2 sièges pour la CGT : Steve PIERRE, Martial KAESE. Pour l'UNSA, Sylvain DEMANGE. Sur l'Infrapôle Champagne-Ardenne, Jean-Claude DE CLERCQ, Laurent CHARLIER et Frédéric LEJEUNE, il y a 3 sièges pour la CGT. Un siège pour l'UNSA : Thierry VALETTE, un siège pour la CFDT : Christophe PIE. Sur l'Infrapôle Rhénan, un siège pour la CGT : Arnaud SIMON, pour l'UNSA, 3 sièges : Maurice NOËL, Alain ZINCK et Olivier SALING. Pour la CFDT, 2 sièges : David CANEVET et Denis MIQUET GRIVET. Pour l'Infralog national, 4 sièges pour la CGT : Jérémy THIRARD, Herbert HAIE, Serge LUCAS et Sabrina AOUADJ. Pour l'UNSA, 2 sièges : Robert GOSSELIN et Éric GOSSELIN. Pour SUD Rail, un siège : Ludovic BAETENS. Pour l'Infrapôle Haute Picardie, 2 sièges pour la CGT : Guillaume LALO et Christophe DELILLE. Pour l'UNSA, 2 sièges : Walter WARNET et Xavier FLUET. Pour Nord-Pas-de-calais-Lille, 2 sièges pour la CGT : Yannick LESAFRE et Didier MOLINER. Pour l'UNSA, un siège : Jean-Marc GY et pour SUD Rail un siège : Anthony GIORGIANNI. Pour l'Infrapôle Normandie, 5 sièges pour la CGT : Sylvain BELLOIR, Bruno HERVE, Steve HERVE, Marc LEROCHAIS et Sabrina AUBOUIN. Pour l'UNSA, un siège : Jean-Pierre LECLERCQ. Un siège pour SUD Rail : Vincent LECOINTRE. Sur l'Infrapôle Lorraine, 4 sièges pour la CGT : Denis HENRIOT, Thierry DROUOT, Florence POESY, Laurent LHEUREUX. 2 Sièges pour l'UNSA : Pierre BERTRAND et Bertrand MANTEY. Pour l'Infrapôle Nord-Pas-de-Calais, 3 sièges pour la CGT : Franck HERNOUX, Denis BRICE, Stéphane BEGUIN. Pour L'UNSA, 2 sièges, mais un seul candidat pour le moment : Sébastien CAILLE. Pour SUD Rail, un siège : David BRISTEN. Sur l'EIC Lorca, 3 sièges pour la CGT : Antoine DI CARLO, Djamel HALFAOUI et Delphine SCHERRER. Pour l'UNSA, 3 sièges : Pierre NOWICKI, Bertrand GEOFFREY et Éric BUGADA. Pour SUD Rail, un siège : Dominique DINE. Pour la CFDT, un siège : Vanessa L'HOMEL. Pour l'EIC Alsace, un siège pour la CGT : Clément SOUBISE. L'UNSA,

un siège : Sylvie KAMMERER. Pour la CFDT, 2 sièges : Stéphane POUSSARDIN et Hugues BECKER. Pour l'EIC Hauts-de-France : la CGT, 2 sièges, Bruno RIVIERE et Ludovic LESAGE. Pour l'UNSA, 3 sièges : Hervé LECIEU, Philippe LAMANDIN et Thomas PAYEN. Pour SUD Rail, deux sièges : Christophe GUILBERT et Mickael GAMBEY. Pour l'EIC Normandie, la CGT, 2 sièges : Mathias DUBOURGAIS et Éric MOIGNARD. Pour l'UNSA, un siège : Fabrice LECONTE. Voilà ce qu'il en est, Monsieur le Président, concernant la nomination des RPX.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Alors, y a-t-il là-dessus des questions ou interventions par rapport à la liste que vient de nous lire notre Secrétaire ? S'il n'y en a pas, vous pouvez reprendre la parole pour le point B2 qui consiste à désigner les membres élus des CSSCT, puis les RPX.

B2 – Désignation des membres des CSSCT (membres élus et RPX)

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Alors, concernant les CSSCT élus, pour le moment, on a bien entendu que des titulaires, et c'est bien l'objet de la demande de rajouter des suppléants. Sur la CSSCT 1 qui reprend l'EIC Hauts-de-France et l'Infrapôle Nord-Pas-de-Calais, un siège pour la CGT : Sylvain WAVELET. Pour l'UNSA, un siège : Adrien LEROY. Pour SUD Rail, un siège : Manuel SEGATTO. Pour la CSSCT 2, qui reprend l'Infralog Nord-Pas-de-Calais, l'Infrapôle Haute Picardie et l'Infrapôle Nord-européen, un siège pour la CGT : Laurent LANSIAUX. Pour l'UNSA, un siège : Christophe TREDEZ. Pour SUD Rail, un siège : Nicolas BRASSART. Pour la CSSCT 3, EIC Lorca et Infrapôle Lorraine, 2 sièges pour la CGT : Antoine DI CARLO et Martial MALEC. Pour l'UNSA, un siège : Sébastien COLLOTTE. Pour la CSSCT 4 qui reprend l'Infralog Lorraine plus l'Infrapôle Champagne-Ardenne et l'Infrapôle Est-européen, 2 sièges pour la CGT : Denis DOUCET et Gilles CERVELLIN. Pour l'UNSA, un siège : Régis RAWOLLE. Pour la CSSCT 5 qui reprend l'EIC Normandie, l'Infrapôle Normandie et la direction ZP NEN, 2 sièges pour la CGT : Mickaël CHERIFI et Faustine DEQUEANT. Pour l'UNSA : Gaël HALAS. Pour la CSSCT 6, EIC Alsace plus Infrapôle Rhénan, un siège pour la CGT : Arnaud SIMON, pour l'UNSA, un siège : Sylvie KAMMERER et pour La CFDT, un siège : Caroline LANTZ. Pour la CSSCT 7 qui reprend l'Infralog national, 2 sièges pour la CGT : Thierry REPILLET et Jérôme DEGAND. Pour l'UNSA : Claire LE CESNE. Voilà pour la composition des CSSCT pour la partie élus, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Même question, y a-t-il des remarques ou questions. Je fais juste une remarque technique à ce stade, en observant la liste, je pense qu'il faudrait qu'on trouve entre nous peut-être des appellations plus géographiques pour désigner les CSSCT. C'est bien de commencer avec des numéros, la liste est sans aucune ambiguïté, si on arrive à mieux les caractériser par rapport à leur périmètre. Ce n'est pas fait aujourd'hui, on vous proposera là-dessus et si vous avez des idées, on les prendra évidemment. Je vous passe la parole pour la désignation des RPX dans les CSSCT.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Monsieur le Président, quand ça restait en établissements, ils avaient un nom.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On en trouvera aussi, Monsieur PINOT, je vous rassure.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Excusez-moi, je cherche le bon fichier, ça vient. Alors, concernant les CSSCT RPX, sur la CSSCT 1 qui reprend l'EIC Hauts-de-France plus l'EIC Nord-Pas-de-Calais, pour la CGT, deux sièges, Ludovic LESAGE en titulaire et Bruno RIVIERE en suppléant. Pour l'UNSA, Philippe LAMANDIN titulaire et le suppléant est en attente. Pour SUD Rail, Christophe GUILBERT titulaire et on est en attente pour le suppléant. Sur la CSSCT qui reprend l'Infralog Nord-Pas-de-Calais, l'Infrapôle Haute-Picardie, l'Infrapôle Nord-européen, pour la CGT : en titulaire, Didier MOLINER, et en suppléant Ulrich FLAW. Pour l'UNSA, en titulaire : Walter WARNET et Jean-Marc GY pour le suppléant. Pour SUD Rail, en titulaire, Gaëtan ARTEMIDORE et un suppléant en attente. Pour la CSSCT 3, EIC Lorca plus l'Infrapôle Lorraine, pour la CGT : en titulaire Denis HENRIOT et Delphine SCHERRER, il y a deux sièges, en suppléant Thierry DROUOT et Djamel HALFAOUI. Pour l'UNSA, un titulaire : Geoffrey BERTRAND et Pierre BERTRAND en suppléant. La CSSCT 4 qui reprend l'Infralog Lorraine, l'Infrapôle Champagne-Ardenne, l'Infrapôle Est-européen, deux titulaires pour la CGT, Steve PIERRE et Jean-Claude DE CLERCQ, en suppléant : Martial KAESE et Laurent CHARLIER. L'UNSA, Martial DODELER titulaire et Sylvain DEMANGE suppléant. Pour la CSSCT 5 qui reprend l'EIC Normandie, l'Infrapôle Normandie DR ZP NEN, 2 titulaires pour la CGT : Bruno HERVE et Sabrina AUBOUIN, en suppléants : Mathias DUBOURGAIS et Éric MOIGNARD. Pour l'UNSA, 1 siège : Fabrice LECONTE et Jean-Pierre LECLERCQ en suppléant. Pour la CSSCT 6, EIC Alsace plus Infrapôle Rhénan pour la CGT, en titulaire : Clément SOUBISE et nous n'avons pas de suppléant et le siège reste comme ça pour le moment. Pour l'UNSA, Maurice NOËL en titulaire et Alain ZINCK en suppléant. Pour la CFDT, un titulaire : Stéphane POUSSARDIN et Hugues BECKER en, suppléant. Pour la CSSCT 7, Infralog national, 2 titulaires pour la CGT : Jérémy THIARD et Herbert HAIE, Serge LUCAS et Sabrina AOUADJ en suppléants. Pour l'UNSA, Robert GOSSELIN titulaire et Éric GOSSELIN en suppléant. Voilà pour la désignation des CSSCT RPX, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur le Secrétaire, même question, y a-t-il des remarques ou questions ? Bien, s'il n'y en a pas, je vous propose de passer à un vote global pour les 3 listes que vient de nous lire le secrétaire : les représentants de proximité établissements par établissements en notant que certains ne sont pas désignés aujourd'hui, ce qui n'empêche pas ceux qui sont désignés de prendre tout de suite leur mission. Les RPX désignés ultérieurement prendront leur mission dès qu'ils auront été désignés par le CSE. Autre liste, celle des membres élus des CSSCT et troisième liste, celles des membres RPX des CSSCT avec la même remarque qui est que certains n'ont pas été désignés aujourd'hui. Sur ces 3 listes, qui approuve les propositions ? 35 sur 35, je ne fais pas les preuves inverses, je fais un petit commentaire du Président, c'est un beau résultat qui a un sens pour la légitimité et l'efficacité de ce que nous allons mettre en place.

Les propositions des désignations des représentants de proximité et des membres des CSSCT sont approuvées à l'unanimité des votants.

Le point suivant consiste à désigner le coordinateur SSCT dont vous avez vu dans l'accord qu'il a un rôle tout à fait important. Monsieur le Secrétaire.

B3 – Désignation du coordinateur SSCT

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : À la suite de l'accord intersyndical, le siège du coordinateur SSCT revient à la CGT et est désigné Jean-Marie MUTEL pour cette coordination. Je vous demande de proposer de mettre au vote sa candidature.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je propose donc au vote la nomination de Monsieur Jean-Marie MUTEL comme coordinateur SSCT de notre CSE. Qui approuve cette nomination ? 35 pour, Monsieur MUTEL est donc nommé à l'unanimité et je vous adresse mes félicitations, Monsieur MUTEL.

M. Jean-Marie MUTEL est nommé coordinateur SSCT à l'unanimité des 35 votants.

Nous avons maintenant à désigner les présidents des commissions facultatives qui ont été définies dans notre accord.

B4 – Désignation des Présidents des commissions facultatives

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je prends la parole, à la suite de l'accord intersyndical, je vais vous demander un vote global – si personne n'y voit d'inconvénient sur l'ensemble des commissions. La commission budget revient à la CGT, qui présente comme candidat M. Renaud JUDENNE, la commission économique revient à la CGT qui présente M. Christophe BONNESOEUR, la commission retraités revient à l'UNSA qui présente M. Philippe MARQUISE. La commission digitale revient à l'UNSA qui présente M. Pierre BERTRAND et la commission info-Com' revient à SUD Rail qui présente M. Nicolas BRASSART. Je vous demande de bien vouloir faire voter ces candidats.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bien, vous avez entendu les noms des 5 personnes proposées pour présider les commissions facultatives. Qui approuve leur nomination ? Les présidents sont nommés avec un vote à l'unanimité et je leur adresse là aussi mes félicitations.

Les cinq désignations des présidents de commissions facultatives sont approuvées à l'unanimité des 35 votants.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous remercie, Monsieur le Président, vous savez qu'avec ces votes, il y a des moyens, il va falloir très vite mettre en place les moyens qui reviennent suite à l'accord, mais également les moyens en proximité. Je vous informe que je vais travailler avec le coordinateur SSCT pour essayer d'établir des règles de fonctionnement qui vous seront proposées ainsi qu'aux élus. ON va essayer de construire quelque chose pour qu'il y ait un lien de bon fonctionnement entre ces CSSCT et le CSE, c'est important, je rappelle qu'effectivement, nos représentants sur le territoire sont quelque part le CSE délocalisé et que les prérogatives restent toujours aux élus de ce CSE. Je vous demanderais aussi à veiller très rapidement au-delà des moyens temps qu'il faudra leur remettre avec, vous vous rappelez, rétroactivité, je n'ai pas oublié ça au niveau des crédits

d'heures, mettre en place ces commissions locales et veiller dans les CSSCT à ce qu'ils aient un petit local avec une armoire pour qu'ils puissent y ranger leur documentation (Code du travail, abonnements), ce qui est repris dans l'accord.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous avez notre accord de principe et ça fait partie des choses que nous allons voir dans les jours qui viennent avec l'ensemble des directeurs d'établissement pour la mise en place pratique des CSSCT.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Encore deux points, le Secrétaire rencontrera, parce que comme il était convenu qu'on essaye de travailler sur les priorités des ICP, parce qu'il faut encore travailler là-dessus, mais également comment on va travailler sur le groupe de travail pour savoir ce qu'on va mettre dans la BDES.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Absolument, je confirme tout à fait ce que dit notre Secrétaire, nous avons d'une part à désigner les critères selon lesquels certaines ICP qu'on appellera de priorité 1, on trouvera le vocabulaire entre nous, feront l'objet d'une convocation de l'entreprise et donc, seront sur le temps de travail et nous avons plusieurs fois évoqué ici le fait que les statistiques que nous vous fournissons, c'est encore quelque chose à considérer comme provisoire par rapport à un groupe de travail qui doit bien définir ce qui va être fourni, de façon récurrente à ce CSE, par mise à disposition a priori dans la BDES. Mais il faut bien s'entendre sur les informations et leur périodicité de fourniture. Je voulais juste dire un mot sur le lancement des CSSCT, vous ne m'avez pas entendu vous annoncer les présidents des CSSCT, pour la bonne raison qu'ils ne sont pas tous formellement désignés, mais ils le seront très rapidement dans les jours qui viennent, ce qui permettra de lancer une première réunion de chacune de ces CSSCT avec les membres que votre assemblée a désignés aujourd'hui.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Sur ce sujet, il faut faire une rétroactivité sur ces réunions, parce qu'il y a beaucoup de travail, là aussi, il y a un travail de fond qui doit être fait avec le secrétaire et la direction pour savoir quelles questions on garde et les questions qui repartent en établissement. Par contre, on est bien d'accord que si vous voulez rapidement mettre en place une réunion pour le fonctionnement et faire ce qu'il faut sur le terrain, il ne faudra pas négliger non plus la réunion avec les règles de fonctionnement et si vous mettez en place une réunion immédiatement pour pouvoir commencer le travail, il faut garder à l'esprit qu'il faut en faire une deuxième au moins pour les règles de fonctionnement, même si ce n'est pas tout de suite la première.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On va voir ce point, je le note. On va en discuter avec les directeurs d'établissement. Monsieur LEROY.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Monsieur le Président, même si on ne peut qu'être d'accord avec la nécessité de réunir rapidement la CSSCT sur chaque périmètre, on voudrait juste préciser – si vous pouviez faire passer le message –, malgré les CSE extras de la semaine prochaine, je rappelle qu'UNSA-Ferroviaire tient son congrès la semaine prochaine et dans la précipitation, ce serait bien de ne pas mettre les premières réunions la semaine prochaine pour qu'on puisse être présents. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je me tourne vers mes assesseurs RH, je pense qu'il n'est pas envisagé des CSSCT dès la semaine prochaine. Le délai est trop court, il faut

quand même un délai de prévenance des membres qui soit correct. Monsieur PINOT, vous souhaitez la parole.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Vous parlez des réunions CSSCT, mais il me semble qu'il y a aussi des réunions prévues avec les RPX, savoir un peu comment vous prévoyez les choses par rapport déjà aux dires de certains DET. Également revenir sur un point, vous pensez que vous alliez rechercher certains éléments, Monsieur le Président, pendant la coupure, pour vérifier et nous dire comme on vous le demandait de ce que vous représentez au niveau de la ZP NEN de ce qui s'est passé envers un élu SUD Rail. Vous ne comptez pas aller au-delà de ce qui a pu être dit avant la coupure, on en prend note. La reprise a eu lieu, on est passé directement à des points différents. Mis à part si vous avez une annonce à faire, dans ce cas, j'arrête là ou si vous n'avez rien d'autre à rajouter aux discussions qui ont pu avoir lieu avant la coupure, nous avons quelque chose à vous annoncer sur le sujet.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur les réunions avec les RPX, je vais passer la parole à Olivier MARTY et je vous répondrai ensuite.

M. Olivier MARTY (Président délégué) : Les réunions avec les RPX sont bien sûr prévues et vont être aussi initiées par chacun des établissements. Là, c'est chaque directeur d'établissement qui a à les initier. De la même manière qu'on fera une première réunion de CSSCT, il y aura bien sûr une première réunion de RPX en attendant les autres dans le cycle normal de ces réunions. Ça fait partie des points qu'on va regarder avec chaque établissement en termes de rythme pour qu'il puisse y avoir une première rencontre avec les RPX, dans l'idéal, avant que les congés d'été se déclenchent vu le calendrier qu'on a aujourd'hui.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Justement, une autre question, vous avez vu qu'à l'ordre du jour, à la question 28, vous nous avez mis des projets qui seront mis en place au 1^{er} septembre, je veux bien, on nous parle de congés, mais vous, en tant que direction, vous n'arrêtez pas vos projets. Il y a des mises en place qui font se faire très prochainement, ne nous dites pas que la période protocolaire est une période estivale où il faudrait nous demander de faire une pause syndicale, alors que vous, vous continuez à dérouler vos projets. Dans ces cas, il faudrait reculer certaines dates pour pouvoir vous croire. Également, j'attendais un peu d'avoir des précisions, j'ai bien entendu et on avait bien lu malgré notre non-signature le fait qu'il y avait une rétroactivité au 1^{er} janvier et on vouait justement vous écouter sur le sujet par rapport aux réunions, parce que certains DET disent que la moitié de l'année est passée, donc il y aura la moitié des réunions. Donc, voir un peu ce que vous en pensez ou alors c'est que chacun fait un peu comme il veut sur le sujet, tout dépend des territoires et de la représentativité qu'il peut y avoir.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Mes propos n'étaient pas sur une pause, je ne pense pas avoir employé ce mot-là, justement, l'intérêt de tous est d'avoir des réunions qui puissent se dérouler dans les semaines qui viennent pour qu'on ait mis en place ces commissions de proximité entre les DET et les RPX. Évidemment, première occasion d'avoir des examens de sujet établissement par établissement, ce qui est le propre de ce fonctionnement et son intérêt. Par rapport au nombre de réunions, on n'a pas encore passé le milieu de l'année et donc, pour nous, le nombre installé dans le texte de l'accord ne devant pas être inférieur à 4 par an, sur cette année, on prend le chiffre de 3 et non pas de 4, vu

qu'on est au mois de juin. Contrairement à ce qui pourrait être craint, qu'on se replie au chiffre de 2, on prend le chiffre de 3.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Excusez-moi, je ne voudrais pas faire une sorte de bilatérale, mais comme je vous l'ai dit, ce sont des infos qui nous viennent directement de directeurs, eh ben, faites un peu comme la déontologie et un peu sur le droit syndical, je pense qu'il y a des règles qu'il va falloir leur faire appliquer aussi bien sur le nombre de réunions SSCT prévues et aussi sur le nombre de réunions RPX, parce qu'ils ne l'entendent pas de cette manière, dicit directement de DET.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On fera les rappels utiles, Monsieur PINOT, mais je confirme ce qui a été dit par notre DRH, l'intention est bien de tenir 3 réunions, même si on est quasiment à la moitié de l'année. L'idée est d'en tenir une avant les départs en congés de la plupart des personnels et deux autres à l'automne et à la fin de l'année. Vous m'avez interpellé sur un autre sujet, que ce soit clair, je ne suis pas allé chercher de références particulières, parce que même si ça vous étonne, je ne remets pas en cause ce que vous m'avez dit, vous avez lu un certain nombre d'échanges, je les relirai par moi-même à froid, j'aurai l'occasion de faire des commentaires utiles, mais je ne remets pas en cause ce que vous dites, pas plus que je ne remets en cause le fait qu'une demande d'explication ait été adressée à Monsieur BAETENS. Je dis que cette demande d'explication a été retirée par le directeur d'établissement me paraît une situation satisfaisante pour permettre le dialogue à l'intérieur de l'établissement sur les modalités à retenir en pratique pour les hébergements des élus dans les différents cas de figure.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Donc, vous retirez la demande d'explication par rapport, dans le cadre des missions des élus tel qu'il devait le faire, on l'a entendu. Par contre, par rapport au dialogue de mails, Code de déontologie, le fait que ça crée une situation anxieuse envers notre élu, devant le fait que ça, on vous l'a demandé. On n'aurait même pas dû avoir à vous le demander, ça aurait dû venir de vous-même, Monsieur le Président, il n'y a aucune excuse de présentée sur de tels écrits de la part d'un manager, de la part de dirigeant d'unité. Nous remettons à notre fédération, à notre service juridique l'ensemble de ces mails et nous prendrons les dispositions juridiques adéquates. Voyez, le rapport de confiance, c'est vous à chaque fois qui le cassez, c'est vous qui cassez le fait de ne même pas prendre la peine de vous excuser, on en serait certainement restés là, mais face au fait que pour vous, on déchire les demandes d'explication, ce sont deux sujets différents.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT, c'est simplement lié au fait que je ne traite pas – pardonnez-moi l'expression, mais je pense que tout le monde comprend ce que ça veut dire – en direct live dans un CSE une situation dans un établissement que je n'ai pas instruite. Ce sera un principe qui s'appliquera de façon générale et que vous ne découvrez pas, puisque nous avons siégé ensemble pendant 3 ans au CE Circulation où je pense que j'appliquais les mêmes règles de conduite.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Excusez-moi, Monsieur le Président, mais quand j'ai reçu la copie de ces mails, il ne m'a pas fallu plus de 20 minutes pour voir qui les avait expédiés, et la façon dont les choses étaient tournées, vous aviez 20 minutes par rapport à un tel sujet pour y regarder et face aux mots employés, les 20 minutes étaient largement suffisantes pour se faire une idée du problème.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On prend note, on va s'arrêter là.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Vous n'êtes pas pour qu'on le traite, ici, on l'annonce, à défaut, il y a une erreur d'effectuée, un défaut de prendre vos responsabilités et c'est un minimum déjà de présenter les excuses telles que vos fonctions envers un élu. Maintenant, il n'y a plus de sujet, ça ne se passera plus entre nous, ça se passera au niveau du service juridique et la fédération SUD Rail prendra les dispositions adéquates face à ce problème, parce que c'est un réel problème. Ce ne sont pas juste des paroles, on a des écrits.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, j'ai bien pris note, Monsieur PINOT. Je le regrette, mais je vous ai dit ce que j'avais à vous dire et je pense ne pas avoir sous-estimé – on a eu un échange là-dessus – ce qui a pu être dit. Je répète que je ne souhaite pas à avoir à traiter à chaud des sujets qui méritent évidemment d'être regardés à froid. Alors, je vous propose de passer au point suivant de notre ordre du jour et comme l'a proposé notre Secrétaire, l'ordre du jour est modifié, puisque nous substituons donc à la consultation sur l'expérimentation des modes opératoires amiante la fin de la séance qui a eu lieu mardi 11 et qui porte maintenant sur la consultation sur la politique sociale, les conditions de travail et l'emploi. Je vais passer la parole là-dessus à Olivier MARTY qui présidait cette séance.

C – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE

C1 – Consultation sur la politique sociale, les conditions de travail et l'emploi (suite du point A de la séance du 11 juin)

M. Olivier MARTY (Président délégué) : Nous avons convenu en fin de séance de terminer notre échange aujourd'hui avec au final l'expression des élus sur la politique sociale, les conditions de travail et l'emploi. Si nous en avons convenu, c'est que le temps ne permettait plus d'avoir un échange sur le dernier volet dans le fil de ce qui était présenté dans la réunion de mardi et qui concernait l'égalité femme-homme. Vous aviez sur ce volet déjà formulé chacun d'entre vous vos expressions par des déclarations ou autres interventions. Je rappelle que vous aviez aussi formulé des appréciations plus générales sur la politique sociale, là aussi, par biais de déclaration ou interventions. Avant de vous donner la parole pour que l'on conclue ce débat, un certain nombre de points avait été porté dans les expressions sur ce sujet. Je voudrais juste en dire quelques mots. Globalement, on a un constat de taux de féminisation faible sur notre périmètre avec de manière historique et sans scoop pour personne, l'origine technique des métiers qui en est la cause et avec une différenciation qui amène une situation moins faible dans cet équilibre sur les EIC que sur les Infrapôles et Infralogs. La tendance, même si elle bouge peu, bouge dans le bon sens. Vous avez noté un certain nombre de points qui amène à pouvoir faciliter l'intégration des femmes dans le milieu du travail et on le note aussi. Même si le rythme pourrait évidemment être plus rapide, on va s'attacher à s'y employer, là, je parle des conditions pratiques d'exercice des métiers. On avait évoqué notamment les questions d'habillement par exemple. Sur des questions plus généralement sur la parité dans l'entreprise, bien sûr, dans

les actions de communication générale de l'entreprise on a des efforts faits pour susciter des candidatures féminines permettant par l'alimentation des recrutements d'agir sur le taux de féminisation, et on a aussi en interne bien sûr toutes les sensibilisations à faire sur les aspects du vivre ensemble et des comportements, là, je parle notamment au sujet du sexisme et ça fait partie des politiques de l'entreprise. Je ne fais pas plus long dans cette reprise de débat, vu que ça faisait déjà l'objet de votre part de questionnements et donc, à vous la parole maintenant.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur le Secrétaire, vous avez demandé la parole, puis Monsieur PINOT et je vais vous demander de prendre en note Monsieur STIEGLER.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : En relisant le PV, je sais que je m'étais adressé à vous à l'époque en disant que vous avez la chance d'être entouré par 3 assesseurs et vous faisiez tout et qu'il serait quand même important qu'un assesseur regarde les prises de parole, parce que parfois on est dans 10 minutes comme ça et personne ne regarde, et tout le monde travaille sur son ordinateur. Je tenais juste à le dire, ce n'est pas une remarque, c'est une observation. Je voulais juste rappeler à Monsieur MARTY qui était Président de cette instance, il faut aussi que Monsieur le Président, c'est-à-dire Monsieur LARRIEU l'entende, j'ai trouvé dommageable que vous n'ayez pas présidé cette réunion du 11, parce que je pense que quand on parle des conditions de travail des cheminots, quand on parle d'égalité professionnelle, d'emploi, etc., je pense que le sujet est important et vous avez toute votre place ici pour l'entendre, surtout que c'est vous qui êtes décideur en termes de suppressions d'emplois ou suppressions d'emplois certainement au niveau des CO. C'est ma première observation. Je vous le dis de manière claire, on n'est pas très satisfaits – et je le redis ici – du manque d'information, des informations n'ont pas été données à Degest, malgré leurs demandes répétées. Ce sont plutôt des informations floues qui ont été données sur une année. Vous n'êtes pas bons, puisque la loi aujourd'hui vous oblige à donner des éléments sur 3 ans et pas sur la dernière année et en plus, cachés derrière le fait qu'on n'ait pas les éléments. Néanmoins, il y a toujours des assemblages à faire et on aurait pu si on s'en était donné le mal, si la direction s'était donné le mal, arriver à quelque chose de plus constructif, puisque ça doit être quand même le reflet de ce qu'il se passe réellement et on n'a pas tous ces éléments-là. Je sais que certains élus attendent des réponses, Monsieur MARTY était dans le flou total, puisqu'il n'avait pas les réponses. J'ose espérer qu'il les a aujourd'hui, s'il ne les a pas, il est clair que de toute façon, les questions de ces élus seront portées à l'ordre du jour de demain pour qu'on puisse les traiter, parce qu'on ne restera pas avec « je n'ai pas la réponse, j'ai pris note, je vais voir », non, il va falloir répondre, parce qu'il y a quand même des choses importantes et des éléments hyper manquants dans cette consultation.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Dernièrement, nous avons fait une DCI nationale qui disait que toutes les infos nous seraient données en CSE. Principalement côté salarial. Il y a deux jours, malgré votre absence, nous n'étions pas aux journées bonus, mais bien aux journées de travail au niveau du CSE avec le Président, Monsieur Olivier MARTY qui ne nous a présenté aucune possibilité de comparaison salariale entre les hommes et les femmes. Ce même jour, Monsieur PEPY, Président sortant, mais encore Président de tous au niveau du GPF a affirmé dans *Les Échos* qu'il y avait une égalité salariale entre les hommes et les

femmes, il disait ce qui avait été discuté, en 2019, les femmes bénéficiaient d'une grande avancée, puisqu'elles pouvaient bénéficier d'habits correspondant au genre de la personne. Ça fait partie de nos questions, on veut en chiffres, qualifs par qualifs, métier par métier ce qu'affirme le Président PEPY, ce qui est affirmé dans certaines DCI, avoir la comparaison salariale entre les hommes et les femmes, pour voir si ce que le Président PEPY annonce au niveau de la presse est bien respecté. Ce qui est dit en DCI nationale sur ce qui doit nous être présenté en CSE, que ce soit correctement présenté. Aussi, PEPY, le Président PEPY parle – ça fait aussi partie des questions – du respect du Code du travail en termes de vestiaires et toilettes, je pense qu'il y a un rapide état des lieux à faire, Monsieur le Président, à ce sujet pour a minima, ce n'est pas des améliorations des conditions de travail pour féminiser le métier, mais c'est tout simplement de remplir vos obligations en tant qu'employeur.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Donc, vous n'étiez pas présent avant-hier, mais bon, la réunion s'est mal passée, je veux dire, une journée, c'était totalement désorganisé, sur un bilan social d'une entreprise de plus de 10 000 salariés, on a passé 10 minutes sur la mixité, ce qui prouve que les choses vont évoluer prochainement. Sur la rémunération, on n'a pas eu de réponse à la question, il n'y a rien. On fait un bilan social et on ne parle pas de rémunération. Toute la journée, Monsieur MARTY nous disait – et on est contents, parce qu'il rejoint nos préoccupations depuis de nombreuses années – qu'il y a un problème d'attractivité. Par contre, dans le problème d'attractivité, il n'a peut-être pas les bonnes solutions, parce qu'il dit que cela vient des autres entreprises qui ont un marché porteur intéressant. Si les autres entreprises ont un secteur plus porteur, ça veut dire que nous, on est moins porteur que les autres, donc c'est à nous de nous mettre à niveau et peut-être pas à eux de descendre vers nous, ce qu'ils ne feront pas. Il y a ce problème et quand on parle d'attractivité, on parle en permanence de l'Île-de-France, mais notre CSE n'est pas en Île-de-France, même si la réunion est à Paris. Quand on fait un bilan social d'un périmètre, il faut parler du périmètre concerné. Chez nous, à la rigueur, on peut dire qu'il y a un problème pour les frontaliers, mais la moitié des agents de notre CSE sont frontaliers, on peut peut-être traiter ce problème un jour, et ne pas déplacer les jeunes embauchés qui viennent d'une région un peu moins attractive pour les mettre proches des frontières où les gens qui habitent proche des frontières vont travailler à l'étranger. On n'en finit plus, tout le monde bouge, plus personne ne se retrouve et on est encore une entreprise publique, donc on doit faire attention à cela. La rémunération, on a noté qu'il n'y a pas d'augmentation depuis quelques années, on le voit dans le bilan. Même s'il y a des mesures bas salaires annoncées via des *Temps réel* chaque année, suite au NAO, mais dans le bilan, on ne voit pas ces mesures. Par contre, qualif H, par exemple, 3,37 % d'augmentation, ça, c'est un vrai chiffre. Je suis très content que les qualifs H augmentent plus que les qualifs B, mais pourquoi les qualifs B n'ont pas plus 3,37 %, bonne question, non ? Trouvez-vous ça normal ? La baguette de pain, quand elle augmente, elle augmente pour tout le monde de la même façon. Ça pose question, et c'est votre devoir de surveiller cela. Ensuite, on vous a interrogé sur les 549 emplois manquants pour que tous les cheminots de notre périmètre soient à jour de congés, de RU, de RQ, de RN, etc., vous nous répondez qu'ils peuvent en mettre sur le CET ; mais avant-hier, on n'a même pas parlé du CET. D'ailleurs, le CET a été obtenu en 2007, suite à la réforme des retraites avec des syndicats de discussions et CET dont vous profitez vous aussi, comme quoi, parfois les syndicats peuvent obtenir des choses pour tout le monde, qui

intéressent tout le monde. Par contre, sur le CET, il y a 150 000 jours, donc une moyenne de 15 000 jours par cheminot de notre périmètre. Mais tout le monde n'en met pas dessus et on est limité à en mettre 10. Donc, Monsieur MARTY, vous avez répondu à côté de la question, parce que comme on ne les a pas analysés, on ne sait pas combien de personnes en ont mis sur le CET, par contre, on connaît le volume global. D'autant plus que l'année dernière, il y a eu une année bonus où les revenus non exceptionnels n'étaient pas imposables. En français, le cheminot qui mettait 10 jours sur le CET était sûr de ne pas être imposé dessus, il mettait 11 jours, il était imposé sur le onzième. Nous, on avait communiqué dans ce sens, et dans la plupart des établissements, les gens en ont eu 10, parce que c'était de l'argent qui tombait non-imposable. Il n'y a donc aucune analyse là-dessus et c'est malheureux de faire un bilan social et de ne pas analyser toutes les données, dont des données très importantes pour les salariés de notre périmètre. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur STIEGLER, Monsieur BONNESOEUR et s'il n'y a plus de déclarations, Monsieur MUTEL, et ensuite je passerai la parole à Olivier MARTY.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Juste une remarque, j'attire votre attention aussi qu'en termes d'emploi, vous avez aussi des obligations au niveau du handicap, parce qu'on n'en a pas parlé, et c'est important de prendre en compte certaines choses, il y a un accord et il y a la loi. Souvent, on ne fait pas ce qu'il faut. Il faut prévoir les locaux, les places adaptées de parking, etc. je voulais vous rappeler que vous avez des obligations en termes de recrutement et de handicap. Merci.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Monsieur le Président, Monsieur MARTY au rapport d'analyse de la politique sociale, vous n'avez répondu à rien. Donc ce que j'ai fait, j'ai diminué le texte que j'avais fait et je n'ai gardé que les questions. Je vais vous demander de répondre à chaque question sur chaque page, s'il vous plaît. Page 6, pourquoi l'entreprise ne transmet pas les extractions 2015, 2016 et 2017, afin d'éclairer au mieux les élus sur les évolutions des effectifs ? Merci de votre réponse.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de prendre la liste des questions.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Si vous voulez. Page 7, le rapport s'appuie sur les principaux documents et indicateurs, pourquoi la direction est dans l'impossibilité de répondre concernant les années antérieures à 2018 ? Pourquoi les données sont-elles incomplètes. Page 8, pourquoi des éléments manquent ? Que fait la direction de la zone de production pour fournir les éléments demandés ? Pourquoi les années antérieures sont-elles absentes pour un historique complet et pour avoir un bilan antérieur de toute la zone de production, pourquoi la direction n'a pas fourni les documents nécessaires à une analyse fine et précise ? Page 12, la CGT pose la question de l'avenir que l'entreprise prévoit pour les cheminots. Page 13, quid des fermetures des écoles, comment organiser et quel plan stratégique est mis en place ? la CGT rappelle que notre statut permet une formation de qualité sur la carrière complète, qu'en sera-t-il demain ? Quid de la pénibilité, quelles mesures met en place l'entreprise pour pallier le risque pour les cheminots ? Pour la CGT, un nombre important de postes de travail est menacé. Que compte faire l'entreprise dans la formation, le reclassement et l'accompagnement des cheminots et cheminotes ? Page 14, la CGT demande quel avenir pour le réseau de dessertes fines du territoire, la CGT demande

l'avenir des cheminots et cheminotes travaillant sur la gestion des lignes 7 à 9. Combien de cheminots et cheminotes cela représente en termes d'effectif sur la zone de production ? Page 15, les projets de l'entreprise sont-ils la disparition des lignes 7 à 9 ou le transfert à la sous-traitance ? Quid du service public pour tous et de proximité. Page 16, la CGT demande quel avenir en termes d'équité, de service public et de transports aux populations situées en zones peu denses, l'avenir de l'infrastructure ferroviaire dans ces zones ? Quelle politique de transport et quelle stratégie sont mises en œuvre par l'entreprise pour répondre au moins de transport et plus de mobilité pour les populations ? Page 17, la CGT demande l'avenir du réseau composé de nombreuses lignes peu circulées : UIC 7 à 9 qui ne sont globalement pas très longues et relient des zones rurales aux principales lignes du littoral normand ou aux frontières belges et allemandes. Quelle stratégie compte mettre en place l'entreprise pour des lignes peu fréquentées et y a-t-il déjà des projets de fermeture de lignes ou de gares sur la zone ZP NEN ? Page 18, la CGT demande si l'effectif disponible pour les travaux est bien évalué en termes humains et sur ces travaux, quelle est la part de la sous-traitance ? Quelle est l'avancée des travaux pour 2019 ? Y a-t-il des respects de cahiers des charges problématiques sur des chantiers et si oui, lesquels, où et par qui sont effectués ces travaux. Page 19, la CGT demande un point sur les embauches, les effectifs réels à ce jour et par collègues. Page 23, la CGT demande quelle est la trajectoire de la zone de production en termes d'emplois, la CGT demande quelle stratégie est mise en place par l'entreprise pour une montée en compétences des agents les moins formés et les moins qualifiés. La CGT demande les heures de formation par collègues sur la zone ZP NEN. Page 24, la CGT demande l'avenir des métiers EIC ainsi que la formation du personnel à d'autres métiers. Quelle stratégie de formation la zone TP NEN a mise en place ? Page 25, la CGT demande quelle est la trajectoire d'emploi dans la zone au vu du recul des effectifs, la CGT demande la stratégie de formation mise en place par la zone TP NEN pour faire monter ne compétences les agents du collège exécution vers des postes de maîtrise ou plus. La CGT demande pourquoi recruter hors statut, alors que celui-ci existe encore et est autorisé, la CGT demande pourquoi ne pas avoir une politique de montée en compétences des agents de l'exécution pour des postes techniques. Page 26, la CGT demande le nombre de démissions et de licenciements sur la zone TP NEN avec les causes pour chaque cas. La CGT demande ce que veut dire « autre départ moins 58 et écart de moins 17 ». Page 27, la CGT demande les objectifs stratégiques de la zone TP NEN sur l'évolution de l'emploi des EIC. Nous sommes à moins 10 % pour 2019, quelle est la trajectoire envisagée par l'entreprise sur les EIC de la zone TP NEN ? Page 29, une baisse importante des agents caténaires, moins 5,4 % en 2017 à 2018 et moins 4 % de 2016 à 2018, quelles sont les raisons d'une baisse aussi importante ? que veut dire « autre » avec, entre 2016 et 2018 moins 6 % ? Pour les Infralogs, toujours page 29, signalisation, moins 5,9 % dans la zone dans la période 2016-2018, quelles sont les causes et les raisons d'une baisse aussi importante et quels métiers en particulier ? La voie, moins 8,5 % dans la période 2016-2018, quelles sont les causes et les raisons d'une baisse là aussi représentative de la trajectoire prise par l'entreprise et notre zone TP NEN sur l'emploi. Télécom, malgré une hausse de 3,8 % sur 2018, l'ensemble reste sur la période 2016-2018 sur une baisse de 1,6 %, quelles sont les causes et les raisons de cette baisse ? Pour les EIC, quelles sont les raisons de cette baisse, quels sont les métiers touchés, quelles sont les prévisions de recrutement pour les EIC pour l'année 2019 ? Page 30, dans le tableau d'encadrement, pour quoi y a-t-il une baisse ? Spécialités sur quels métiers ? Quelles sont les raisons, dans quel bassin d'emploi

de la zone TP NEN, quel est l'objectif à court terme sur l'emploi en général, sur les spécialités de l'infrastructure. Signalisation, quelles sont les causes et les raisons de cette baisse sur le bassin d'emploi de la ZP NEN ? Nous remarquons aussi un moins 100 % classé dans « autres ». Que veut dire le terme quand nous parlons d'emploi ? 19 en 2016 et zéro en 2018 ? Merci de répondre aux questions. La CGT remarque aussi une baisse de l'encadrement très prononcée, des conducteurs équipement avec moins 7,6 % sur la période 2016-2018, pour quelles raisons cette baisse ? Dans quel bassin d'emploi est-elle la plus prononcée ? Mais d'autres baisses nous préoccupent comme les opérateurs techniques production voie à moins 3,3 % sur la période 2016-2018 ou les techniciens d'appuis voies à moins 2,1 % sur la période 2016-2018 et « autres » à moins 1 % sur la période 2016-2018, que veut dire ce terme ? Quels emplois englobe-t-il ainsi que les qualifications et sur quel bassin d'emploi de la ZP NEN ? Infralog encadrement, la CGT remarque une baisse de moins 8,3 % sur la période 2016-2018 et une augmentation sur la période 2017-2018. Vous mettez encore « autres », que signifie ce terme, de quels emplois d'agit-il, de quel bassin d'emploi ? Pour quelles raisons une baisse de 10 % ? Télécom, la CGT remarque une baisse d'opérateurs techniciens production télécom avec moins 3,2 % sur la période 2016-2018, les techniciens opérationnels télécom à moins 13,5 % sur la période 2016-2018, dans quel bassin d'emploi la perte est-elle la plus prononcée sur la ZP NEN et pour quelles raisons cette baisse ? Nous remarquons encore une fois le terme « autres », que veut dire ce terme ? Quels emplois, quel bassin d'emploi ? Quelle qualification ? L'augmentation est pour le moins surprenante au vu des chiffres et des tableaux déjà étudiés avec une hausse de plus 45 % sur la période 2016-2018 et plus 25 % sur la période 2017-2018, pour quelles raisons une telle augmentation ? Dans quel bassin d'emploi, quels emplois et quelles qualifications ? Sur la voie, que signifie « autre », quels emplois, quelles qualifications ? Infrapôle caténaire, pourquoi moins 11,5 % de baisse sur la période 2017-2018, quelles sont les raisons de l'amplification, alors que sur la période 2016-2018, le chiffre est de 2,1 % ? Dans quel bassin d'emploi est-elle la plus significative, quelle qualification est la plus impactée ? Encadrement, la CGT remarque une baisse chez les dirigeants de proximité voie avec sur 2017-2018, moins 2,7 % et sur la période 2016-2018, moins 5,4 %, quels sont les Infrapôles où la baisse est la plus significative ? Quelles sont les raisons de cette baisse ? Spécificité voie, 2017-2018, plus 2,2 %, mais la période 2016-2018 est à moins 3,4 %, dans quel bassin d'emploi de la ZP NEN la baisse est la plus importante, pour quelles raisons cette baisse ? Ainsi que sur assistant voie ouvrages d'art en unités, avec certes une amélioration sur 2017-2018, avec plus 0,7 %, mais sur la période 2016-2018, nous sommes à moins 3,7 %, pour quelles raisons cette baisse ? Avons-nous moins d'ouvrages d'art dans la zone ZP NEN depuis qu'elle existe ? Quels sont les Infrapôles les plus impactés ? Signalisation, pour quelles raisons cette baisse ? Dans quel bassin d'emploi est-elle la plus significative ? Voie, pourquoi ces baisses, dans quel bassin d'emploi la baisse est la plus forte ? Pour tous les items, que veut dire « autres » ? De quel emploi parle-t-on ? De quelle qualification, de quel bassin d'emploi ? Où les hausses sont-elles les plus significatives ? Que fait la direction de la ZP NEN au niveau de la formation des agents pour une montée en compétences de l'ensemble du personnel vers les nouvelles technologies ? Quelle formation pour changer d'orientation et d'emploi au sein de Réseau pour les agents demandeurs ? Quelle vision la direction de la ZP NEN a sur la mutation des emplois ? Sur les chiffres de pertes importantes remarquées, quelle orientation l'emploi va-t-il prendre dans les années à venir sur la ZP NEN ? Page 31, la CGT demande quel est l'avenir des métiers des EIC. Quelle est la vision de la direction sur

l'évolution des métiers dans la ZP NEN dans les années futures ? Dans le détail, il semblerait que le repli concerne davantage les aiguilleurs que les agents de circulation, néanmoins, les données reçues ne permettent pas de vérifier cette hypothèse. La CGT demande des données fiables et sincères aux élus du CSE pour une analyse du lot 3. Force est de constater que la direction demande de croire ses chiffres. La CGT demande des extractions des emplois avant la mise en place du CCR sur le périmètre EIC Alsace et après la mise en place, les extractions sur l'EIC Lorca de l'emploi avant la mise en place d'un PCGR et après la mise en place de celle-ci. Information importante au regard des EIC. Page 32, la CGT demande pourquoi un tel effondrement des recrutements sur la zone TP NEN. La CGT demande pour l'exercice en cours combien de recrutements sont prévus sur les agents voie cette année et les années suivantes. La CGT demande pourquoi 29 % de moins d'embauches, quelles sont les causes et les raisons de cette baisse ? Page 33, la CGT remarque recrutements CDI ou statutaire, moins 18,8 % et que la titularisation et cessation est de moins 67,7 % quelles sont les causes et les raisons de ce résultat ? page 34, la CGT demande quelle stratégie l'entreprise a mise en place dans les EIC, quel est l'objectif de l'entreprise au vu des résultats de recrutements ? page 35, la CGT demande comment l'entreprise compte faire monter les agents de l'exécution en compétences pour une évolution vers maîtrise et cadre, quel plan de formation, de détection est mis en place ? La CGT remarque que la pyramide des collèges s'inverse encadrement et maîtrise représentent 60 % sur le CSE TP NEN, alors que l'exécution ne représente plus que 40 % des effectifs. Quels sont la trajectoire, les objectifs de la direction pour les agents de l'exécution ainsi que l'avenir de cette catégorie à plus ou moins long terme. Page 36, la CGT demande pourquoi un tel recul du collège exécution, la CGT demande quel est l'objectif cible pour le collège exécution dans les années à venir ; page 37, la CGT demande pourquoi un tel résultat, la CGT demande si la direction de ZP NEN ne met déjà pas en place la loi scélérate de 2018. Page 39, la CGT demande un éclaircissement sur le résultat. Page 41, la CGT demande quel plan de formation est mis en place pour faire monter en compétences les agents de B vers C ou D. page 42, la CGT demande pourquoi la montée en qualification n'est pas profitable aux agents de l'exécution avec un plan de formation et de détection. Page 44, aucun campus dans notre zone qui représente 1/3 de la France et représente 11 800 agents sur la TP NEN, ne devrait-il pas y avoir un campus ? Page 45, la CGT sera attentive à la montée en compétences s'accompagnant d'une montée en qualification. Page 46, la CGT demande ce que veut dire « autre famille de formation », qu'est-ce que ça englobe ? Quelle formation ? La CGT remarque que ce sont les agents les plus qualifiés qui sont les plus formés, pourquoi ? Page 48, 70 % du volume de formation sont organisés en campus, qu'en sera-t-il à l'ouverture des centres de formation mixtes dont la ZP NEN est dépourvue ? La CGT pose la question : est-ce qu'un campus dans la ZP NEN ne serait pas une bonne idée, car la zone représente 1/3 du territoire français. La CGT pose la question de pourquoi et qui sont ces agents et de quels collèges ? Page 49, la CGT demande pourquoi les entretiens ne sont pas tous réalisés et quelles en sont les raisons ? Page 50, la CGT pose la question : si le temps de formation est suffisant au vu de la technicité des métiers ? La direction compte-t-elle augmenter la part de formation pour chaque agent ? Page 53, la CGT demande pourquoi les absents touchent les maîtrises et les cadres, la charge de travail et le forfait jour sont-ils en cause ? Quel est le personnel le plus touché, homme ou femme ? Quel plan est mis en place pour soulager le stress et le mal-être au travail ? Page 55, la CGT demande des réponses au vu des chiffres, que se passe-t-il dans les EIC et les Infralogs ? Pourquoi une

explosion chez les cadres, y a-t-il un facteur avec le forfait jour et que veut dire « non renseigné » ? Page 57, réduction en trompe-l'œil, car l'augmentation de l'absentéisme chez les maîtrises et les cadres, l'absentéisme de 4 à 7 jours augmente de plus 6 points, ce sont les agents de l'exécution de l'Infralog, pourquoi ? L'absentéisme de 8 à 30 jours augmente de 4 points dans les Infrapôles, pourquoi ? Page 59, fréquence et gravité des accidents de travail avec arrêt en légère hausse en 2018 après un repli en 2019, quelles sont les causes et les raisons ? Quel plan est mis en place par la direction pour améliorer ces chiffres. La fréquence des accidents de travail progresse, l'indice et le taux de fréquences sont tous les deux en hausse en 2018, quelles sont les causes et les raisons ? Que met en place la direction face à ces chiffres et quel plan de prévention elle met en place ? Page 60, la réduction de la durée moyenne des absences suite à un accident du travail concerne la quasi-totalité des agents à l'exception de ceux ayant 11 à 20 ans et plus de 35 ans d'ancienneté sur les effectifs IL et IP, pourquoi ? Quelles sont les causes et les raisons ? L'âge, la pénibilité, le travail de nuit, forfait jour ? Page 62, une lente féminisation de la ZP NEN, les femmes toujours éloignées des métiers cœur d'activité, malgré leur importance dans les fonctions d'encadrement, pourquoi ? À quand un effort de mécanisation pour rendre les métiers moins durs et plus accessibles aux femmes, comme aujourd'hui dans le BTP ? Est-ce que toutes les brigades sont prévues pour accueillir des femmes ou toute entité ? Page 64, pourquoi cette disparité ? Page 67, que met en place la direction pour un accès global aux femmes à tous les métiers ? Page 68, pourquoi ce chiffre, où est l'égalité des chances entre les femmes et les hommes ? Page 71, d'où viennent les sorties vers les entrées pour les mouvements d'entrées avec moins 47,7 % d'embauches, pour quelles raisons ? Les mutations internes à moins 45 %, pour quelles raisons ? Page 72, d'où viennent les sorties et vers quelles entrées, tous les chiffres sont en moins ? Conclusion, rapport accablant pour la direction qui ne donne pas les informations, à qui on peut reprocher une mauvaise gestion de son personnel et des coûts entraînant une situation de plus en plus critique pour l'ensemble du personnel. Merci de vos réponses et de lire attentivement le rapport.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci de ce conseil, Monsieur BONNESOEUR. Monsieur le Secrétaire...

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Je l'ai lu, parce qu'apparemment, on a des évolutions, on ne fait rien, suivant certains dirigeants.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai rien dit de tel, Monsieur BONNESOEUR ;

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Vous allez me laisser finir, j'ai travaillé tout le week-end, parce que vous avez envoyé ça vendredi après-midi. J'ai passé plus de 20 heures là-dessus.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Mais je n'ai pas de doute que vous ayez fait une lecture extrêmement attentive, les questions le prouvent et je n'ai fait personnellement aucun commentaire sur les évolutions liées à ce CSE. Monsieur le Secrétaire, vous avez demandé la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, déjà, je vais proposer qu'on fasse une coupure, il est 13 heures. Maintenant, il y a une solution, enfin, deux solutions, au vu des questions et c'est vrai qu'elles sont nombreuses, je ne pense pas que Monsieur MARTY ou vous-même apportiez des réponses, à moins qu'après le déjeuner, vous alliez

répondre à tout ça, ce serait formidable, mais si ce n'est pas le cas, plutôt qu'encombrer l'ordre du jour, je peux vous proposer de réunir des commissions concernées, parce qu'elles n'ont pas encore été réunies, et traiter ces questions et avoir des réponses précises. C'est une proposition que je vous fais et vous nous direz ce que vous en pensez au retour du repas.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, je vous confirme que le temps du repas ne suffira probablement pas, même si nous ne mangeons pas mes assesseurs et moi, à réunir la réponse à toutes ces questions. On vous donnera des réponses à votre dernière question, Monsieur le Secrétaire à la reprise. Il est 12 h 55, on reprend à 14 h 25, c'est ça ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : 14 h 25, mais dépêchez-vous de clôturer, sinon ça va être 14 h 30.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : 14 h 25, merci.

La séance est suspendue de 12 h 55 à 14 h 33.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, on va pouvoir reprendre nos travaux.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur le Secrétaire. Nous reprenons notre séance, nous avons suspendu notre séance pour la pause déjeuner après un certain nombre de questions posées par Monsieur BONNESOEUR et je vais passer la parole à Olivier MARTY dans la continuité de la séance du 11.

M. Olivier MARTY (Président délégué) : Par rapport à cette intervention, mais aussi aux interventions précédentes qui étaient la poursuite de notre débat sur la politique sociale, un certain nombre d'échanges ont déjà eu lieu mardi, par rapport à des questions posées. Évidemment, un bon nombre de questions fait appel à un examen plus détaillé et bien plus approfondi des différents sujets. Par rapport à ces différents sujets, notre instance dispose de commissions, ces commissions ont vocation à justement pouvoir approfondir un certain nombre de sujets en parallèle des plénières et dans le cas d'espèce et par rapport à la dernière intervention du Secrétaire avant la pause, il nous semble approprié de pouvoir consacrer une séance de 3 des commissions installées dans ce CSE, la commission économique, la commission emploi-formation et la commission sur l'égalité professionnelle homme-femme, pour justement pouvoir alimenter le débat et l'instance avec des échanges plus approfondis. Le temps de faire l'installation de ces commissions en termes de temps et de calendrier, nous pourrions programmer ces séances sur le mois de septembre.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Alors, c'est bien, parce que c'est le travail qui aurait dû normalement être fait dans les commissions, malheureusement, on ne fonctionnait pas depuis 6 mois. Bien entendu, on est un peu dans l'obligation de donner un avis, puisqu'il faut alimenter le CCGPF, tous les CSE doivent donner un avis là-dessus, je crois qu'il y a un certain nombre d'organisations syndicales qui se sont positionnées sur l'avis qu'elles allaient donner, vous le verrez à travers le vote. Ce que je veux dire, c'est qu'on ne va pas faire une commission pour le plaisir de la faire, j'attends aussi de la direction que vous travailliez sérieusement sur toutes les questions posées, que vous la prépariez sérieusement, parce qu'au-delà de l'avis, les élus ont besoin d'éléments. IL faut que les élus sachent ce qu'il se

passer sur le territoire. Donc, si j'ai bien compris, on fera appel aux 3 commissions pour gérer chacun la partie qui le concerne. OK, ça me va bien.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous dirai l'esprit dans lequel on va vous proposer de participer côté commission. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : C'est bien de reconnaître que ce que vous avez fourni n'était pas suffisant. Par contre, il me semble que ça avait déjà été réclamé, pendant ces séances, nous ne voudrions pas à avoir en direct et servir de témoin d'accident de travail, Monsieur le Président, bien que cette personne ne se soit pas plainte, il suffisait d'observer qu'il y avait un réel problème, donc merci de fournir ici à vos salariés et assesseurs de quoi pouvoir pousser les charges que vous leur faites porter, que ce soit aussi bien un peck d'eau ou les cartons, etc. Je ne pense pas qu'il faille attendre un accident du travail avec une enquête pour pouvoir l'obtenir.

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

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Je précise que ce n'est pas la peine de vous en prendre à elles, elles n'ont absolument rien réclamé, c'était de visu qu'on a pu s'apercevoir qu'il y avait un souci, Monsieur le Président. Ça a déjà, il me semble, été réclamé sur un précédent CSE. Nous espérons que d'ici la semaine prochaine ça ne puisse pas se renouveler, ce serait dommage de devoir faire un droit d'alerte sur le sujet en plein CSE.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, j'ai pris bonne note, et on va traiter le sujet que vous avez abordé. Sur la dernière remarque de Monsieur le Secrétaire sur le contenu de ces commissions, je dirais qu'en écoutant la liste des questions de Monsieur BONNESOEUR, on voit des thèmes se dégager. Des thèmes sont communs à beaucoup de ces questions. Ce sont les métiers, la politique emploi, l'évolution des petites lignes, un certain nombre d'explications techniques qui doivent être communes à certaines pages, l'appellation de certaines cases, etc. on va préparer à partir de ce qui a été demandé et de l'ensemble du débat que vous avez eu le 11 pour pouvoir compléter – il faut insister là-dessus – ce premier rapport sur le bloc 3 avec tout ce qui a pu être dit sur les difficultés de reconstituer, etc. Dans ces conditions, je vais vous demander qu'on puisse voter comme il est prévu, de façon à ce que le CCGPF dispose du résultat de cette consultation. Auparavant, y a-t-il des demandes de prise de parole pour des explications de vote, par exemple ou est-ce qu'on passe directement au vote ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous pouvez voter, parce que je crois que toutes les organisations syndicales s'étaient politiquement prononcées.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien. Compte tenu des débats qui ont eu lieu, des éléments apportés, je mets aux voix l'avis que vous portez sur la politique sociale, les conditions de travail et l'emploi. Qui approuve cette politique (on va le dire comme ça) ? Qui s'abstient, qui est contre ? Bon, c'est un vote unanimement contre, je ne peux évidemment que le regretter, bien que ce ne soit pas tout à fait une surprise compte tenu des débats que nous avons eus.

L'avis des membres du CSE sur la politique sociale, les conditions de travail et l'emploi est défavorable à l'unanimité.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Juste pour se caler, là, on a voté contre et l'avis on a un mois pour émettre un avis, il me semble.

M. Olivier MARTY (Président délégué) : Là, on a organisé la séance pour la consultation prévue mardi, mais qui se termine aujourd'hui, ce qui permet d'alimenter le CCGPF qui lui-même rend un avis général sur la politique sociale et qui se réunira dans la dernière semaine de juin, je n'ai pas la date exacte. Cet avis prononcé aujourd'hui va permettre d'alimenter le CCGPF. On reviendra sur un sujet de politique sociale en fin d'année, puisque le cycle fait qu'on a...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Non, politique, déjà, on va réunir une commission dès le mois de septembre, début septembre, pour qu'il puisse faire le travail cette année, vous n'allez pas nous le faire à l'envers.

M. Olivier MARTY (Président délégué) : Je ne le fais pas à l'envers. Rien ne change par rapport à mon propos, je dis juste qu'au-delà de ce qui a nourri nos débats et les questions qui vont faire l'objet d'examen dans les commissions, on aura à nouveau une sollicitation d'avis sur la fin du bloc 3 qui se traite en fin d'année où on retrouve notamment la préparation de l'année suivante et on retrouve la préparation du plan de compétences basé sur les questions de formation et les sujets des conditions de travail au travers des PAPACT. Pour la séance de printemps rythmée avec le CCGPF de juin, c'est l'avis d'aujourd'hui qui est fourni au CCGPF.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Alors, où Monsieur PINOT a un peu raison, effectivement, on a rendu un avis, négatif certes, mais qui n'est pas motivé. Ce que je propose aux organisations syndicales est que je prenne l'ensemble des déclarations faites par chaque organisation syndicale en laissant le signe de chacune, bien entendu, et ce sera l'avis général des élus, si vous en êtes d'accord. Ça vous va comme ça ? Donc prenez note, Monsieur le Président, l'avis des élus, ce sera les déclarations qui ont été faites et que je vous joindrai par courrier.

M. Olivier MARTY (Président délégué) : Tout à fait, on attend votre transmission pour permettre de le remonter au niveau du CCGPF.

Merci. Le point suivant de l'ordre du jour est les informations du secrétaire, vous avez la parole, Monsieur ACHOUB.

D – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il n'y a aucune information du Secrétaire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bien, nous pouvons passer à l'information à l'initiative du service qui s'appelle par erreur D1, D2, D3 sur la version que j'ai, mais c'est E1, E2, E3 évidemment.

E – INFORMATIONS À L'INITIATIVE DU SERVICE

E1 – Présentation pour information du dossier de consultation du CSE central du GPF : structuration du groupe ferroviaire au 1^{er} janvier 2020

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Le premier dossier est de nature tout à fait particulière, vous savez que la loi pour un nouveau pacte ferroviaire a été adoptée en 2018, elle se traduit dans un certain nombre d'instruments législatifs dont notamment une ordonnance gouvernance parue récemment qui prépare la mise en œuvre d'une nouvelle structure, d'une nouvelle organisation de l'ensemble SNCF au 1^{er} janvier 2020. Le dossier correspondant est introduit sur la base d'un dossier commun à toute l'entreprise en consultation dans un certain nombre d'instances et dans les instances concernées directement par les réorganisations envisagées, il est introduit en information dans d'autres instances. Nous aurons l'occasion de commenter ce fait et pourquoi il est présenté aujourd'hui pour information au CSE de notre ZP. Je vais vous détailler un peu ce qu'il y a dans ce dossier, mais Monsieur de Secrétaire a demandé la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, le Secrétaire a signé l'ordre du jour, je vous le rappelle, avec une réserve, puisqu'au départ, quand nous avons réalisé l'ordre du jour, ce point n'y était pas. Sur la demande de la secrétaire du CCGPF, il a été introduit par vos services, puisque je crois que c'est redescendu de Monsieur JOBERT, il me semble, cette demande de l'inscrire à l'ordre du jour. J'ai émis une réserve que je relis : « *Le secrétaire estime que le point D1 est une première information en vue d'une consultation du CSE zone de production NEN, car il est complètement concerné par le changement lié à la mise en œuvre de la loi du 7 juin 2018 et qu'il y aura un impact important pour les agents du périmètre de la zone de production Nord Est Normandie* ». Avant qu'on vous demande à vous et à Monsieur MARTY de faire la présentation de vos 188 pages un petit peu imbuables, je tiens quand même à vous rappeler ici que de toute façon, on va prendre les choses à l'endroit, on sait qu'il y a la présentation du tome 1, c'est maintenant. Il y aura une présentation et la consultation du CCGPF, il devrait y avoir la consultation d'un certain nombre de CSE sur le tome 2. J'ai appris par vos services que notre CSE n'était pas concerné par ces consultations. Vous allez m'expliquer pour quelles raisons un certain nombre de CSE est consulté et pas le nôtre, puisqu'aujourd'hui les cheminots de la zone de production NEN sont des cheminots à part, je pose la question. Qu'est-ce qui vous permet aujourd'hui de ne pas nous consulter et au vu de ce qui va changer dans l'entreprise, je vous dis que si vous ne nous consultez pas, il y aura une demande de CSE extra sur le sujet et si vous refusez, il faudra passer malheureusement pour vous par la justice.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends ce point de vue, Monsieur le Secrétaire, je pense que le mieux est effectivement que nous vous expliquions avec Olivier MARTY les points essentiels de ce dossier. Rassurez-vous, on ne va pas être longs et on va être très synthétiques par rapport au dossier qui vous a été envoyé et notamment, on aura l'occasion de montrer les impacts sur les différentes entités actuelles, les impacts sur SNCF Réseau et

c'est à travers ces impacts que vous comprendrez pourquoi le dossier n'est pas proposé à la consultation dans notre CSE, mais il est proposé à la consultation dans d'autres CSE. C'est évidemment en fonction du contenu des évolutions pour les agents concernés. Je le dis tout de suite, ce dossier concerne la marche globale de l'entreprise, mais n'a pas d'impact particulier emploi ou conditions de travail sur les agents de la zone de production Nord Est Normandie. Voilà le premier...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Attendez, passer en société anonyme au 1^{er} janvier, ne plus avoir de cheminots à statut qui n'alimentent plus les caisses de retraite et la caisse de prévoyance, vous imaginez un seul instant qu'on n'a pas d'impact pour les cheminots de notre CSE ? Je vous pose la question, parce que je voudrais juste que vous me répondiez à la question : pourquoi aujourd'hui, avec les impacts qu'il y a de ce projet nous ne sommes pas consultés ? Je voudrais juste que vous répondiez à ça.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On va essayer de répondre à la question, on va faire une présentation extrêmement rapide avec les graphiques clés qui sont dans le document pour étayer le propos et on reviendra sur votre question, Monsieur le Secrétaire. Donc, le dossier présenté s'attache à montrer comment au 1^{er} janvier 2020 évolue l'ensemble du Groupe Public Ferroviaire. Il y a une exception à cet aspect du 1^{er} janvier 2020, c'est le dossier fret qui comporte une vision pluriannuelle de l'évolution de l'activité fret... oui, Monsieur ACHOUB ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Est-ce que vous avez décidé de nous faire une présentation sur écran ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Oui, mais il n'y aura que 2 ou 3 diapos, on peut mettre la première...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Parce que déjà qu'on n'a pas de dossier papier, vous en avez fait quelques-uns ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : En application de la loi sur le nouveau pacte ferroviaire – le premier graphique présente la structure de la société – et de l'ordonnance gouvernance qui est parue, je crois, le 3 juin, sont créées sur le périmètre des 3 EPIC actuels (EPIC Réseau, EPIC SNCF et EPIC Mobilités) 5 sociétés anonymes : la société mère SNCF que vous voyez sur le graphique en bas en gris qui est une société détenue entièrement par l'État avec des capitaux incessibles, qui a 3 filiales directes qui sont SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, Fret SNCF et SNCF Réseau a comme filiales une cinquième SA qui est SNCF Gares et Connexions. On n'a pas détaillé ici, mais c'est détaillé dans le dossier que vous avez toutes les filiales de ces filiales, il y en a à peu près à tous les niveaux dans chacune de ces sociétés. Je voulais déjà vous donner cette image essentielle. Vous voyez que SNCF possède d'autres filiales qui sont plutôt sous l'EPIC Mobilités, transport ferroviaire multimodal de marchandises, Géodis, Keolis et d'autres filiales qui là encore, sont listées dans le dossier. Voilà pour la vision globale. Ces sociétés anonymes sont détenues par SNCF en totalité soit en direct, c'est le cas de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, Fret SNCF soit indirectement, c'est le cas de SNCF Gares et Connexions détenue par SNCF Réseau. Les principes de gouvernance sont précisés dans le dossier, les principes essentiels à retenir, c'est d'abord un groupe intégré. Je rappelle que dans la structure du haut, il n'y avait pas de lien en capital entre les 3 EPIC.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il n'y en avait plus.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il y a, on peut le dire, je ne sais pas comment le dire, le nouveau, mais ce n'était pas non plus, avant cette séparation, il y avait une société SNCF unique, ce n'était pas le même cas de figure. Et puis, il y avait RFF à côté avec évidemment toutes les difficultés non seulement de l'absence de lien, mais de l'absence de cohérence ce qui a parfois été très péjorant, on va dire très négatif pour le système ferroviaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Qui a été créé par l'État aussi, et soutenu par la SNCF en 97.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Soit, mais le fait est que la nouvelle structuration proposée au 1^{er} janvier propose un groupe intégré avec une société SNCF qui dispose d'une vraie capacité à exercer des pouvoirs sur des aspects stratégiques et financiers pour l'unité du groupe ferroviaire dans toutes ses dimensions. SNCF Réseau qui regroupe le deuxième gestionnaire d'infrastructure qui est SNCF Gares et Connexions devient vraiment le pivot du système ferroviaire et il assure l'unité de l'infrastructure lignes et de l'infrastructure gares dans un paysage du ferroviaire ouvert demain davantage à la concurrence. SNCF Voyageurs, Fret SNCF, SNCF Gares et Connexions sont 3 filiales là encore de SNCF soit en direct soit via SNCF Réseau qui sont pleinement responsables de la conduite de leurs opérations par rapport à des clientèles qui sont des clientèles EF, des clientèles Voyageurs finaux ou clientèles chargeurs pour Fret SNCF. Les changements de rattachement qui sont faits dans le cadre de ce dossier concerne de l'ordre de 2 000 agents, soit un peu plus de 1 % des effectifs de l'ensemble, mais ils ne concernent pas, je le redis, c'est un changement de rattachement, il ne concerne pas les agents de la zone de production Nord Est Normandie, pas plus d'ailleurs que ceux des autres zones de production. La continuité des contrats de travail des 3 EPIC vers les 5 nouvelles sociétés au 1^{er} janvier 2020 est effective. Les dispositions sociales qui s'appliquent au personnel, c'est-à-dire les dispositions statutaires pour les personnels aujourd'hui au statut, les autres composantes du cadre social aujourd'hui en vigueur au sein du GPF qui ne sont pas directement le statut, je pense, aux facilités de circulation et à d'autres éléments qui sont multiples sont maintenues sans remise en cause ni modification au 1^{er} janvier 2020. Il y a maintien de l'application du statut pour les salariés du cadre permanent et il y a poursuite des accords collectifs nationaux qui avaient été conclus au périmètre du Groupe Public Ferroviaire dans les 5 nouvelles sociétés. Enfin, vous verrez que ça va être assez court comme exposé initial, la constitution du groupe au 1^{er} janvier 2020 n'entraîne pas de conséquences, je détaille un peu ce qu'on a appelé le cadre collectif, n'entraîne pas de conséquences sur les autres éléments du cadre social en place. Par exemple, ne sont pas impactées les facilités de circulation, le régime spécial de retraite pour les agents du cadre permanent, le régime de prévoyance et de protection sociale, l'accès à la médecine de soins et les avantages liés à la politique logement du groupe. Dernier point, et là, je vais passer la parole à Olivier MARTY, c'est l'impact sur les institutions représentatives du personnel et vous allez voir là encore, un impact extrêmement limité.

M. Olivier MARTY (Président délégué) : Au 1^{er} janvier 2020, les institutions représentatives du personnel connaissent une évolution. Cette évolution est la création d'un CSE central pour SNCF Réseau et en miroir, un CSE central pour SNCF Voyageurs. Ce CSE central pour SNCF Réseau devant être préparé dans les conditions du droit commun par une négociation et la constitution d'un protocole visant à le constituer. Dans ce cadre-là, je jour venu, il y aura

à désigner des représentants de chacun des CSE pour siéger dans ce CSE central de SNCF Réseau. Il y aura aussi à construire une instance globale pour l'ensemble de ces 5 sociétés pouvant assurer certaines fonctions en continuité de l'actuel CCGPF, notamment tout ce qui relève de la part mutualisable et nationale des activités sociales et culturelles qui continuent à figurer en termes d'éléments de liaison sur l'ensemble du groupe. Les CSE d'établissements tels que le nôtre restent à l'identique. Dans d'autres périmètres que ZP NEN, on a 3 CSE qui deviennent des CSE d'entreprise, vu qu'ils sont aujourd'hui des CSE liés à la future constitution de sociétés, je parle de SNCF Gares et Connexions, de Fret SNCF et du CSE actuel de l'EPIC de tête qui va continuer au titre de la société de tête SNCF. On a ce schéma de continuité du côté de ce qui nous concerne en termes de CSE. Je complète le propos par rapport aux questionnements que vous pourriez avoir, sur ce que peuvent être vues de notre périmètre les évolutions d'effectif. On voit aujourd'hui une répartition que vous avez à l'écran des effectifs de SNCF Réseau. Nous figurons parmi les 36 257 qui sont identifiés sur les opérations et production avec les 2 autres zones de province et le siège de la DGOP. Cet effectif de 36 257, on le retrouve en visualisant la même organisation de SNCF Réseau au 1^{er} janvier 2020. Ça permet d'avoir la continuité en termes d'effectif sur ce qui concerne notre zone. Dans les autres cases de SNCF Réseau, il y a quelques évolutions liées à une partie des nouvelles affectations qu'on a évoquées et qui sont de l'ordre de la fonction de pilotage, des fonctions financières entre le siège de SNCF Réseau et le siège de SNCF, des fonctions qui concernent un certain nombre de pilotages en termes de pilotages systèmes qui vont dans l'autre sens de la SNCF vers SNCF Réseau et un certain nombre de fonctions de maîtrise d'œuvre liées à SNCF Gares et Connexions qui font qu'il y a aussi quelques transferts qui vont vers Gares et Connexions ; aucun de ces transferts, aucune de ces réaffectations ne concerne la DGOP, donc en particulier la ZP NEN. Voilà pour cerner le propos par rapport à l'effet de cette structuration. Je conclus peut-être pour donner cette vision, il se trouve que sur les CSE de Réseau, 2 d'entre eux auront effectivement une consultation, celui du siège Réseau et Direction Clients et Services et celui de Réseau Île-de-France qui eux font partie des périmètres concernés par les mouvements de personnel. En prenant plus globalement ce qui nous réunit aujourd'hui, le dossier présenté est bien un dossier qui concerne la structuration du groupe au 1^{er} janvier, en gros, c'est quelle bascule va être faite au 31 décembre 2019 et le 1^{er} janvier 2020 en termes de structuration de groupe. Ce dossier ne traite pas les effets de la loi à long terme en termes de vie de l'entreprise. Le dossier n'est pas non plus un dossier de consultation sur la loi elle-même, la loi étant une loi de la République qui s'applique. Donc, c'est bien spécifique à la structuration du groupe. On n'y retrouve pas dedans d'autres effets qui pourront intervenir en termes d'évolution ultérieure de nos activités économiques et avec les impacts sur le personnel dans les années à venir et au long cours. Ça mérite d'être précisé par rapport à l'objet de la consultation elle-même qui est celle du CCGPF sur cette structuration et comme nous, nous n'avons pas de modalités particulières locales à décrire, vu que la ZP NEN reste intacte, telle qu'elle est dans cette bascule au 1^{er} janvier, c'est la raison pour laquelle il n'y a pas de consultation au CSE ZP NEN. La consultation de l'instance représentative du personnel qui nous représente tous est celle du CCGPF sur ce dossier.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Voilà, c'était – vous le reconnaîtrez – une synthèse à grands traits sur laquelle on a insisté Olivier MARTY et moi-même sur les raisons qui font

que ce dossier est proposé en information pour ce qui concerne la ZP NEN et pas en consultation et donc, je passe la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je ne m'attendais pas à un discours autre, Monsieur MARTY. Effectivement, il n'y a pas d'impact tout de suite, le dossier porte sur la structuration, etc. Bon, vous savez, on est un certain nombre à avoir combattu ce projet au printemps dernier, je pense que vous allez encore entendre parler de nous dans pas trop longtemps, parce qu'on ne va pas laisser faire non plus. Mais aujourd'hui, on estime quand même que les cheminots sont impactés à long ou à court terme, peu importe, ils sont impactés. Quand on voit la mini synthèse que vous nous avez faite, je pense qu'il faut qu'on regarde les 4 premières pages et qu'on jette les 184 autres à la poubelle, puisqu'apparemment, elles ne servent à rien. Moi, ce n'est pas comme ça que vous pouvez nous présenter un projet. Je pense que les agents sont beaucoup plus impactés que vous pouvez le dire. Effectivement, l'avenir de la caisse, je l'ai dit, mais il y aura aussi les activités sociales qui vont en prendre un coup, puisqu'on va quand même modifier les choses au niveau du comité central. Pour l'instant, c'est tout ce que j'ai à dire. Merci.

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : Monsieur le Président, votre subjectivité, voire votre assurance s'agissant de l'absence d'effets de cette réforme sur notre périmètre. Vous connaissez peut-être la stratégie l'iceberg : 90 % immergés, 10 % apparent. Je vais vous citer deux exemples que j'ai évoqués en off à vos deux assesseurs ici présents, entre autres, ce que j'ai sur la poitrine, ça s'appelle un Pass Carmillon, ça a été évoqué, je crois, en bureau, ce sera l'un des premiers dossiers majeurs au niveau du CCGPF et je le dis dans cette instance, savez-vous que s'il n'y a pas d'accord entre les futures sociétés anonymes, ce Pass Carmillon pour nous SNCF Réseau n'aura plus de valeur, ne nous permettra plus au 1^{er} janvier prochain d'accéder aux trains. Vous le savez, j'espère. L'autre sujet, on a eu l'occasion d'en parler au défunt CE circulation, on avait exposé le cas d'un agent de grande compétence à l'occasion de la mise en service du Léman express, le Ceva, Annemasse, Cornavin, Genève, en particulier sa migration d'un EPIC à un autre EPIC. Dans l'actuelle loi du 4 août 2014 que j'ai sous les yeux, il est évoqué le caractère indissociable et solidaire. Croyez-vous, au niveau de notre périmètre, j'ai bien entendu vos propos, il ne s'agit pas de refaire la loi, croyez-vous sincèrement que la migration des salariés sera possible demain, nous en avons eu, nous en avons, j'ai une pensée pour les collègues qui travaillent en BHL (Bureaux Horaires Locaux), j'ai une pensée pour les collègues qui travaillent en BHR (Bureaux Horaires Régionaux) qui sont extrêmement courtisés par Mobilités eu égard à leurs compétences, est-ce que demain ces migrations continueront à être possible ? Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais pouvoir répondre à ces questions, il me semble. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Alors, comme d'habitude, vous essayez de ne pas affoler la foule. Il va y avoir des questions assez simples : pourquoi il n'y a pas 3 territoires provinciaux opérations et production, comme en Île-de-France, comment se fait-il que ce ne soit pas montré en territoires ? C'est à se poser la question si un jour on ne fera pas qu'une seule ZP, vu la façon dont c'est présenté. Ça a été évoqué, mais on tient également à l'évoquer, ça ne touche que la structuration, c'est ce que vous avez dit, donc aujourd'hui, pouvez-vous confirmer que tous les RH concernant la gratuité des trains – ce qui fait partie du pacte social – seront préservés ? Nous continuerons au-delà du 1^{er} janvier 2020, malgré l'ouverture à la

concurrence, malgré le passage en SA les cheminots ont la garantie de l'accès au train gratuitement ? C'est ce que vous dites ? Vous répondrez après, mais que ce soit assez clair pour l'enregistrement. Après, vous dites qu'au niveau de la structuration, il n'y aura pas de changement, vous allez nous expliquer comment vous allez faire pour tout ce qui est des passerelles, pour les salaires, pour les reclassements. Ce sera très intéressant de voir une fois qu'on sera en SA, la façon dont les choses pourront s'imbriquer, parce qu'actuellement, vous n'êtes pas sans savoir que les négociations salariales, il n'y a plus personne qui bouge, parce qu'on attend tout simplement le 1^{er} janvier 2020 pour pouvoir rajuster les salaires selon les métiers, au-delà de ce qui se passe avec les négociations sur la convention collective. Au sein de SNCF, on attend l'éclatement de la boîte pour commencer à parler de possible augmentation, mais sur certains métiers seulement. Donc, voir un peu la cohérence des cheminots, si vous me dites que les passerelles, il n'y a pas de souci, si vous me dites que les reclassements, il n'y a pas de souci, vous nous expliquez un peu au niveau des différences salariales comment ça va se faire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur STIEGLER, et je vais répondre à l'ensemble.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Pour rajouter aux propos, à l'heure actuelle, on a par exemple l'intéressement le plus bas des 3 EPIC, on a les accords CSE les plus bas des 3 EPIC. Au 1^{er} janvier 2020, est-ce qu'on aura des accords, je ne vais pas dire plus favorables aux autres, parce nous, à la CFDT, on est pour l'équité, mais est-ce qu'on aura des avantages qui ne seront pas sous la base des autres SA ? Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On va se partager les réponses avec Olivier MARTY. Je crois qu'il faut être clair, quand on affirme que les facilités de circulation ne sont pas modifiées par la réforme. Ensuite, chacun peut imaginer, craindre effectivement ce qu'il veut, mais c'est une des données du dossier qui est présenté. Je réponds tout de suite à une question technique de Monsieur PINOT, pourquoi apparaît l'ensemble des GOP ? C'est la forme qui a été retenue dans l'organisation non pas du 1^{er} janvier 2020, mais du 12 juillet 2018, c'est-à-dire dans l'organisation dont la mise en place a créé la ZP, les 3 structures de province : Atlantique, Sud-est, Nord-Est Normandie dont chacune a à peu près des effectifs de 10 à 11 000 personnes constituent ensemble avec un siège de quelques centaines de personnes où il y a les entités du CNO, de la programmation des suites rapides, etc. Elles constituent un ensemble qui a été présenté là de plus de 30 000 personnes qui s'appelle DGOP (Direction Générale Opérations et Production). Nous appartenons tous quelque part à cet ensemble. Ce qui a été dit pour ZP NEN vaut aussi pour les deux autres entités de province et c'est tout l'ensemble DGOP qui est inchangé dans l'opération au 1^{er} janvier 2020. Rien de changé en termes de rattachement, rien changé en termes de fonctionnement et de conditions de travail pour ses agents. C'est un des éléments qui vous a été présenté, d'ailleurs, les effectifs sont présentés à l'unité près les mêmes, parce que ce dossier n'impacte pas les effectifs. On a redit que quelques entités dans Réseau sont impactées, essentiellement pour des échanges avec l'ex EPIC de tête et donc maintenant la future maison mère SNCF et avec Gares et Connexions et c'est essentiellement de la maîtrise d'œuvre de projets gares pour laquelle nous ne sommes pas concernés. Ensuite, les passerelles. Les passerelles, je ne vois pas pourquoi les éléments qui amènent aujourd'hui à avoir des passerelles seraient différents demain de ce qui est aujourd'hui. Aujourd'hui, ce

qui amène à avoir des passerelles est plusieurs facteurs, il y en a qui sont propres à un agent et par rapport à ses souhaits personnels de déroulement de carrière, de choix de métier et de choix géographique qui font que des agents candidatent sur des postes pour lesquels leur métier, leur expérience, leurs compétences leur permettent de passer dans un autre (aujourd'hui) EPIC, demain, peut-être dans une autre société. Ce sont des soucis d'entreprise qui consiste à dire que quand il y a des évolutions importantes de l'emploi, je pense à des restructurations importantes, à des évolutions importantes des métiers, l'entreprise assure aux agents un débouché à travers des mobilités qui sont soit à l'intérieur du même EPIC, demain, d'une même SA, soit entre EPIC. C'est quelque chose qui se pratique sur toutes les restructurations tant soit peu importantes. Ces éléments pour moi ne changent pas demain. Les agents continueront à se voir proposer des évolutions et si ces évolutions ne sont pas possibles dans leurs sociétés, elles seront proposées dans les autres sociétés de l'ensemble du groupe dans le cadre de leurs compétences. Le sujet des compétences là encore ne change pas du jour au lendemain, parce que, je vois venir la question, mais la convention collective risque de définir différemment les compétences, le découpe, l'appellation sont une chose, mais la réalité des compétences, c'est autre chose. La réalité des compétences qui fait que – c'était cité par Monsieur CATIAU, je crois – un horairiste qui travaille dans un bureau horaire à Réseau local ou régional, il est apprécié demain par une entreprise ferroviaire comme SNCF Voyageurs, que ce soit TER, Intercités, etc., parce qu'il a des compétences qui permettent à cette entreprise Voyageurs de demander ses sillons et de concevoir son programme de transport de façon performante, je ne vois pas ce qui changerait demain dans cette chose-là. Dès aujourd'hui, il y a une limitation à ça qui est la commission de déontologie et cette limitation ne changera pas demain. On aura demain sensiblement la même chose et vous verrez que demain, un certain nombre de profils sera extrêmement recherché. On va même se dire entre nous, et ce sera quelque chose de nouveau, que certains profils seront recherchés par des sociétés extérieures à SNCF, il faut être clair là-dessus, aux mêmes conditions de déontologie. La commission de déontologie ne prévient pas seulement des transferts de Réseau vers des entités du groupe, elle est également active pour quelqu'un qui partirait d'un BHR et qui voudrait aller demain chez Thello, chez ECA, etc. D'ores et déjà, c'est le cas aujourd'hui. Je pense que ces éléments sont plus liés à des besoins du secteur ferroviaire, ils sont liés à des attentes des agents et tous ces éléments ne sont pas changés au 1^{er} janvier 2020 et font qu'il continuera demain à y avoir des passerelles.

M. Olivier MARTY (Président délégué) : Je complète juste sur l'aspect plus technique sur le même sujet. La loi a bien précisé que le système de continuité de contrat de travail lorsqu'on a une mobilité aujourd'hui au sein du GPF est maintenue pour des mobilités au sein des 5 sociétés créées sur le périmètre de l'ancien GPF. Le terme de continuité de contrat de travail est explicite et on a un dispositif tel qu'on le connaît aujourd'hui et qui va continuer à s'appliquer. Là, je parle au niveau de l'effet de la structuration de sociétés qui est l'objet de ce dossier. Le fait qu'il existe par ailleurs un sujet de réflexion autour du cadre social d'entreprise qui est aussi relié à ce que peut être l'évolution de la construction de la convention collective nationale de la branche ferroviaire est un sujet qui n'est pas traité dans un dossier de structuration qui est un sujet d'organisation et de gouvernance, mais qui est un sujet qui va avoir son parcours et son évolution qui sont encore à construire et qui seront traités par ailleurs par rapport aux impacts qui pourront être connus sur notre périmètre.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Sérieusement, vous essayez de nous convaincre avec de belles paroles. J'entends, ça fait x fois, Monsieur MARTY que vous nous dites que ça concerne juste la structuration, la structuration, vous savez très bien que ça va impacter les cheminots, vous dites une continuité de contrat de travail, oui, mais rien n'empêche de la modifier, le contrat de travail peut être modifié, vous les savez très bien, juridiquement, il peut l'être, alors ne dites pas continuité du contrat de travail. Vous essayez de nous convaincre en disant que – on connaît le discours – rien ne changera, on l'a entendu. Allez en parler un peu aux copains de Mobilités avant la loi et après la loi et on verra si rien ne changera. Donc, je vous le dis, il y a une réserve du secrétaire sur ce point bien précis et je suis toujours persuadé, on en discutera certainement tout à l'heure entre nous, que nous méritons une consultation sur ce dossier.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : De toute façon, on en discute, parce qu'on est curieux de voir un peu la façon dont vous présentez les choses et la façon dont le mensonge va éclater envers les cheminots. Vous n'avez pas le droit de dire que rien ne va changer, Monsieur le Président, ce n'est pas possible. Vous avez en face de vous quelques anciens cheminots qui ont travaillé en EX, là les passerelles existaient, on était multimétiers. Aujourd'hui, pour faire H00, vous êtes obligés de faire des réunions inter DPX pour découvrir ce qu'est le métier de l'autre, c'est ce que vous avez explosé il y a quelques années. Avant, tout le monde savait ce qu'était tenir un poste d'aiguillage, d'aller à l'escale, le lendemain de faire du fret, de savoir combien de temps il fallait pour faire un frein complet sur un train fret, combien de temps il fallait pour décoller, tout ça, on le savait. Quand on était au poste d'aiguillage, on savait comment ça se passait au niveau de l'escale, s'ils avaient un départ de train à telle heure sur telle voie et un autre départ de train où le mec était tout seul et que c'était sur une autre voie. Mais on avait conscience de tout ça. Là, votre H00, c'est un retour en arrière, c'est vous qui avez mis les barrières. Tant que vous n'arriverez pas à refaire une SNCF unifiée, on va continuer à marcher à l'envers. Ce que vous proposez, c'est au niveau de la structuration, mais c'est du grand n'importe quoi, ce n'est pas là qu'on va faire avancer le chemin de fer. Vous êtes en train de dire que les passerelles existeront encore, que les salaires seront les mêmes, que pour les reclassements, il n'y aura pas de souci, vous parlez à des élus, Monsieur le Président. Aujourd'hui, quand il y a un poste à Mobilités, même si on est chez Réseau, on sait très bien que la première chose qu'on lui dit, c'est « tu ne veux pas dégager ailleurs ? » avant de parler du reclassement. Ne faites pas croire que pour les agents de Réseau quand on va passer en CCR, que vous aurez réussi à externaliser un maximum du travail au niveau des Infrapôles et Infralogs, vous allez dire : ne vous inquiétez pas, il y a des passerelles, vous allez pouvoir finir chez Mobilités. Déjà, rien que les gens de Mobilités, on leur propose de dégager à l'heure actuelle, de faire des ruptures conventionnelles. Oui, il va y avoir une vraie cassure et vous n'avez pas le droit de mentir aux cheminots. Vous avez fait suffisamment de publicité pour dire : ne vous inquiétez pas, tout va bien aller. Mais c'est du mensonge et c'est pour ça qu'aujourd'hui, il y a un stress, c'est pour ça qu'il y a un mal-être, vous n'avez pas le droit de continuer dans le mensonge. Oui, il va y avoir de grands changements, oui, chez nous à Réseau, il va y avoir un impact. Mobilités ne sera pas obligée de reprendre les agents que vous voudrez faire reclasser, Monsieur le Président, non. Qu'allez-vous en faire ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais répondre...

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Sur la gratuité du train, vous allez me dire qu'une société privée, vous savez qu'il y a une ouverture à la concurrence, vous savez qu'il y a des lignes entières qui vont être utilisées par des entreprises privées, que ce soit pour l'exploitation, pour l'entretien et vous allez nous dire que le cheminot qui va se présenter avec son Pass Carmillon, on va lui dire d'y aller ? On va lui dire : non, tu n'es plus chez toi, il va falloir que tu payes. Toutes les restructurations que vous faites, les fusions du haut, ceci, cela nous oblige à prendre le train. Votre éloignement par rapport à une ZP, les éloignements que vous faites des établissements, les éloignements des UO, vu les nombreuses fusions, on est obligés de prendre le train, parce que vous avez tenu une obligation de résultat. C'est la première chose que vous devez proposer pour éviter les accidents, on ne prend pas la voiture, parce que le train existe. Le train, il va falloir le payer et qui va le payer ? Vous ne pouvez pas dire que c'est gratuit, ce n'est pas vrai. Si vous n'apportez pas de réponse, ça restera un flou. Aujourd'hui, vous ne pouvez pas garantir la gratuité du train, c'est faux.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Monsieur le Président, pour illustrer les propos de Monsieur PINOT et surtout de Monsieur ACHOUB et pour faire écho à la déclaration de Monsieur SENS de ce matin de notre organisation syndicale, j'ai fait à l'ancienne, comme quand on avait un contrôle du pôle S, ils arrivaient, ils prenaient le carnet de dépêches, ils prenaient les pages au hasard et page 96 ou 95, selon que la deuxième page blanche est imprimée ou pas : organisation du travail au fret. Je viendrai à ma question ultérieurement. Organisation du temps de travail au fret : « *Par ailleurs, pour mieux prendre en compte les nécessités de l'exploitation résultant des besoins des chargeurs, la direction de fret SNCF envisage dès le premier trimestre 2020 une négociation collective avec les organisations syndicales représentatives en son sein visant à réviser certains points des normes existantes en matière d'organisation du temps de travail avec l'objectif de définir des règles adaptées* ». Pouvez-vous nous garantir que nous n'aurons pas, dans le cadre de la publication d'un décret ultérieur le même type de paragraphe nous concernant sur le périmètre de SNCF Réseau, Monsieur le Directeur ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur BONNESOEUR et on va répondre à toutes ces questions.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Monsieur le Président, je vous ai écouté, à vous entendre, il n'y a rien qui change, c'est comme toutes les lois et tous les trucs qu'on a entendus depuis 10 ans, ne vous inquiétez pas, il n'y a rien qui change. Vous dites qu'on va réunifier la SNCF grâce à cette loi, c'est ce que vous avez dit. Vous m'excuserez, mais est-ce que ça va ressembler à la politique sociale de l'entreprise qu'on a fait ce matin ? C'est ça que vous proposez aux cheminots ? Parce que si c'est ça, je ne pense pas que c'est ce qu'ils avaient voulu. Après, je tiens à vous rappeler que vous venez de dire que c'est un désir des agents. Moi, je me rappelle que quand on a combattu la loi, c'est la CGT, on a fait un vote-action. De mémoire, c'est plus de 94 % des cheminots qui n'étaient pas d'accord avec vous. Je pense qu'on n'a pas la même vision là-dessus. Après, je vais faire comme Monsieur NEAU, par contre, je vais le lire, et je vais vous en sortir un sacré pavé. Par exemple, j'ai pris la page 39, au hasard : « *Cadre social fixé par la loi NPF et ordonnance gouvernementale* ». Je voudrais savoir pour combien de temps ça va durer quand le passage en SA sera fait, est-ce qu'il y aura des avenants aux contrats de travail pour les cheminots, que se passe-t-il s'il y a un transfert du personnel ? Si transfert, combien de temps de maintien du cadre

statutaire ? Si retour de transfert, est-ce qu'il y a un retour statutaire ou pas ? Combien seront mutés si reprise des activités par la concurrence ? Comment vont se passer les mutations, les mutations seront locales ou pas ? Est-ce qu'il y aura plusieurs choix ? Combien de licenciements seront envisagés, parce qu'à moment donné, si c'est repris et que tout le monde ne pourra pas être repris, vous n'allez pas nous dire que tout le monde va être reclassé dans le meilleur des mondes, quand même ? Après, je vais à 3.1, poursuite des contrats de travail. Pour les salariés de l'EPIC SNCF, que se passe-t-il pour les contrats de travail après le passage en SA ? Pour les salariés de Mobilités, que se passe-t-il après le passage en SA ? Parce que quand ça va être un concurrent qui reprend, comment ça va se passer ? Ce n'est pas dit, je suis désolé, mais vous ne pouvez pas nous présenter 180 pages comme ça avec des textes de loi comme vous le présentez là. Vous pouvez présenter ça à des CP, mais vous ne pouvez pas nous présenter ça à nous. Je suis désolé, mais ce n'est pas possible. Je vous garantis, je vais le lire en entier et je vais vous en sortir une paire de questions, Monsieur. Ce n'est quand même pas normal de donner des informations comme ça aux cheminots et aux élus, on a été élus par les cheminots pour les cheminots, je tiens à le rappeler ici. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On va s'efforcer de donner quelques réponses à ces questions. On va redire, même si aujourd'hui c'est quelque chose qui n'est pas clairement entendu, pas compris dans ce que nous pouvons vous dire avec Olivier MARTY. On va dire que ce dossier de consultation a un champ bien précis. Ce sont les modifications de structure du Groupe Public Ferroviaire entraînées par la loi du nouveau pacte ferroviaire et la loi de gouvernance au 1^{er} janvier 2020. Il ne parle pas de tout ce qui va arriver dans le secteur ferroviaire dans les 20 ans qui viennent. J'entends la question : est-ce que vous pouvez garantir que rien ne changera pour les cheminots, je vous dis aujourd'hui que bien sûr, beaucoup de choses changeront, comme beaucoup de choses viennent de changer depuis 20 ans. Regardez ce qu'était le secteur des transports, l'entreprise ferroviaire il y a 20ans, beaucoup de choses ont changé, des éléments des contextes qui évoluent, ce dossier a une portée bien précise. C'est dans ce cadre-là d'ailleurs que nous disons que ce dossier a une portée extrêmement limitée sur à peu près 1 % des salariés qui voient leur rattachement, leurs conditions d'exercice changer, etc. qu'il n'a pas d'impact direct sur les salariés de la ZP NEN, d'où le fait qu'on est en information, pas en consultation. Il ne faut pas se tromper de sujet, il n'y a rien de péjoratif dans ce que je dis. Les autres sujets sont tous des sujets valables, ce sont des sujets qui peuvent être discutés, ils évolueront un jour ou l'autre, qui seront discutés dans l'entreprise. Sur la portée de ce dossier, je crois qu'il faut être clair sur le fait que tel qu'il est présenté et dans son champ n'impacte pas la ZP NEN. Dans ce que dit Monsieur PINOT sur H00 sur les métiers, je crois que ce que vous dites n'est pas ni ce qui va se passer au 1^{er} janvier 2020 ni même récent. Ça fait plusieurs années qu'on a effectivement séparé ce qui autrefois était intégré dans une gare entre différents métiers qui sont devenus différents établissements aujourd'hui dans deux entreprises différentes quand vous avez SNCF Réseau d'un côté et SNCF Mobilités de l'autre. Cette situation est la conséquence des directives européennes qui ont ouvert le réseau et qui font qu'il a été demandé à moment donné, on a bien connu cet épisode, tous ceux qui ont vécu le passage par la circulation ferroviaire, il a fallu séparer organiquement des choses qui hier étaient faites dans les mêmes entités, dans les mêmes établissements. C'est un fait. Aujourd'hui, c'est vrai que chaque entreprise organisant ses carrières, il n'y a pas systématiquement des

passerelles qui font que par exemple, tous les DPX circulation ont à moment donné travaillé chez Mobilités, ce n'est pas vrai, il y en a qui l'ont fait, on s'efforce de faire de la mobilité, on s'efforce quand on recrute des dirigeants d'unités ou autres, chaque fois qu'on le peut de privilégier des gens qui ont de l'expérience de la partie circulation et de la partie circulation ferroviaire, mais ce n'est pas systématique. Donc, le sujet que vous posez est un vrai sujet du point de vue de la compréhension des contraintes, des objectifs, des caractéristiques du travail des autres métiers. Mais c'est un sujet qui existe déjà depuis plusieurs années et ce n'est pas un sujet qui apparaît au 1^{er} janvier 2020 avec ce dossier. Là, je suis catégorique dessus, c'est un des sujets quand même qu'on a eu largement l'occasion de discuter dans un certain nombre d'instances. Je suis aujourd'hui capable de vous dire ce qu'il en est dans le cadre de ce dossier, je ne suis pas capable d'avoir une projection sur toutes les questions que vous posez à un horizon de quelques années, 10 ou 20 ans pour dire ce qu'il adviendra du réseau quand telle ou telle partie aura été mise en concurrence ou autre. C'est un autre sujet dont on aura évidemment l'occasion de discuter et qui fera probablement l'occasion de dossiers le moment venu quand les choses se préciseront, mais voilà. La question de Monsieur NEAU, le nouveau cadre de travail, vous précisez bien que c'est pour Fret, Fret est dans une situation particulière dont on a dit que c'est la seule entité de par ses caractéristiques financières et du type de concurrence qui s'exerce sur ce marché, c'est la seule entité pour laquelle le réseau ouvre sur une période de quelques années qui suivent la réforme du 1^{er} janvier 2020 pour dire ce que veut devenir Fret SNCF et j'insiste sur le fait que le CSE de fret SNCF est consulté sur ce dossier. Ce ne sont pas des dispositions qui se trouvent là de façon anodine, le CSE de Fret fait partie des CSE qui sont consultés, parce qu'effectivement, au premier janvier 2020, un certain nombre de choses importantes change pour Fret SNCF. Je termine avec la remarque de Monsieur BONNESOEUR, vous avez attaqué par la page 39, il me semble que je trouve la réponse à la page 40 : *« Pour les salariés de l'EPIC SNCF Réseau, les contrats de travail des salariés de l'EPIC Réseau se poursuivent auprès de la société SNCF Réseau. Une seule exception pour les salariés de l'EPIC SNCF Réseau affectés exclusivement ou essentiellement aux activités exercées par Gares et Connexions au 1^{er} janvier 2020 et qui se poursuivent auprès de cette nouvelle société SNCF Gares et Connexions »*. Ça veut dire que les cas de transfert de personnel et autres sont prévus dans le paragraphe SNCF Mobilités et qu'effectivement, il n'y a pas de perspective de transfert de personnel pour SNCF Réseau. Ça veut dire que les salariés de SNCF Réseau voient leur contrat de travail se poursuivre avec SNCF Réseau. Voilà ce que je voulais dire, sauf les cas évoqués où quand ils font une mobilité à l'intérieur du groupe, ils gardent leur contrat de travail Groupe SNCF, ils gardent leur ancienneté, ils ne repartent pas à zéro comme s'ils allaient dans une entreprise privée.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Donc en fait, vous êtes en train de nous dire qu'il n'y aura pas de concurrence sur Réseau, on est bien d'accord, il n'y aura pas une seule ligne qui sera donnée au privé...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur BONNESOEUR, ce n'est pas le sujet du dossier.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : C'est ce qui est en train d'intéresser les cheminots, Monsieur.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne dis pas que ça n'intéresse pas les cheminots, je dis qu'il faut parler du dossier qu'on vous propose et que ce n'est pas le cadre du dossier proposé.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Ce n'est pas parce que les questions ne vous plaisent pas qu'elles ne sont pas marquées dedans.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce n'est pas qu'elles ne plaisent pas, Monsieur BONNESOEUR, c'est que depuis le début, j'essaie d'expliquer que ce dossier a un périmètre et un objet et que s'il y a d'autres changements, il peut y en avoir si des lignes sont décentralisées, il peut y avoir d'autres dossiers par la suite, mais ça, c'est une autre histoire. Sur ce dossier, il est juste question de ce qu'il se passe dans la transformation des sociétés au 1^{er} janvier 2020 et je redis que rien ne change fondamentalement pour les agents qui sont dans la ZP NEN.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Alors, pourquoi il y a plus de 180 pages ? Il fallait nous donner 4 pages, les 3 tableaux, c'était largement suffisant.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Parce qu'il y a beaucoup de changements et même s'il n'y a « que » 2 000 agents, soit un peu plus de 1 % de l'effectif pour qui ça change, ce qui change pour ces 2 000 agents nécessite d'être expliqué et compris. C'est un dossier commun à tout le groupe ferroviaire qui vous est présenté. Ce n'est pas un dossier spécifique ni à Réseau ni à la ZP NEN, c'était destiné à ce que chacun puisse avoir la vision d'ensemble. Il y a des demandes de parole, Monsieur PINOT, Monsieur ACHOUB...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Non, non, Monsieur ACHOUB vous demande la parole depuis tout à l'heure, vous faites votre monologue, c'est bien, mais vous allez me donner la parole.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Excusez-moi.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous êtes un malin, Monsieur le Président, et je vous écoute attentivement depuis tout à l'heure, vous passez vos messages, c'est vrai que c'est enregistré, c'est important ce que vous dites. On n'est pas en train de vous dire dans 20 ou dans 30 ans ce qui va se passer, on n'est pas là-dessus. Vous avez dit, je vais tout de suite vous reprendre là-dessus, de toute façon, on est dans un dossier d'information et pas de consultation – vous l'avez glissé – moi, je vous dis, référez-vous à la réserve du secrétaire. Moi, j'estime que c'est une première présentation en consultation et on continuera à discuter sur le sujet. Aujourd'hui, ce n'est pas de savoir ce qu'il va se passer dans 20 ou 30 ans, vous êtes en train – c'est votre rôle, on n'attend pas autre chose d'un dirigeant de l'entreprise que de porter la politique de l'entreprise, c'est votre rôle –, mais une politique d'entreprise qui a conduit aujourd'hui à pratiquement la disparition de l'entreprise intégrée. Je dis tout simplement qu'il y a des choses que vous ne dites pas. La loi a un impact beaucoup plus profond que ça, vous les savez, vous avez été interpellé ce matin par les RS de la CGT sur le sujet, de toute façon demain quand on aura l'exploitation des lignes et de la maintenance qui seront données au privé, puisque Monsieur MACRON a sorti aussi un certain nombre de lois qui accompagnent, c'est la loi Mobilité qui va en plus impacter ça, demain, quand les

cheminots seront transférés dans des entreprises privées, ils se feront manger à la même sauce que Mobilités, ils font partie du Groupe Public Ferroviaire et vous ne pouvez pas le nier. On a interpellé le Président JEANTET – je vous l’ai dit – sur ce sujet où il nous a clairement dit qu’il était tout à fait favorable et je vous le dis ici aussi, au transfert de certaines de ces lignes vers les opérateurs privés, puisqu’aujourd’hui, la loi va pouvoir le prévoir. Après recherche, ne serait-ce que sur la région de Lorraine, une quinzaine de lignes sont concernées. C’est la première fois depuis ma longue carrière au niveau d’un syndicat où j’ai demandé à un directeur d’établissement que si cette ligne-là disparaissait qu’allaient devenir les agents de telle brigade, de tel secteur et de telle unité. C’est la première fois qu’un directeur me répond : « Je ne sais pas ». Dans ses paroles, il était très inquiet, je pense, pour l’avenir. À moment donné, ne nous dites surtout pas aujourd’hui que cet impact, c’est la structuration, on ne sait pas ce qu’il va se passer dans 15 ou 20 ans, on n’est pas là-dessus. Aujourd’hui, la loi permet de mettre en œuvre un certain nombre d’impacts importants pour les cheminots, ne serait-ce que par son statut où elle passe en société anonyme, vous le savez, une fois passé en statut anonyme, on n’a plus le droit d’être endetté, vous le savez. Comment on va résorber la dette, on va la résorber par de l’économie et l’économie, comment allez-vous faire ? Vous allez commencer sur l’emploi, parce que vous êtes un grand spécialiste – je vous l’ai dit l’autre fois – vous êtes arrivé à la tête de ce qu’on appelle Nouvel’R et la première chose que vous avez faite, vous avez déjà réduit les CO, en tous cas, il y en a un que je sais, c’est moins 10, c’est Infrapôle Lorraine. Les autres, je ne sais pas, c’est peut-être pour ça que vous ne voulez pas nous les remettre. À moment donné, on commence comme ça, demain ce sera l’emploi, ce sera des suppressions massives de cheminots et on l’a dit ce matin, si demain des cheminots refusent les transferts, c’est la porte. Ils sont traités comme les agents de Mobilités. Ne dites surtout pas le contraire ici, c’est marqué dans la loi.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Là, je vais répondre tout de suite, Monsieur ACHOUB, on ne parle pas de la même loi. Il faut être clair. Vous évoquez des sujets qui sont en cours de discussion dans la LOM, la loi d’orientation des mobilités, elle est en cours de discussion au parlement, aujourd’hui, elle n’est pas formellement votée, elle n’a pas de décret d’application, etc. Il y aura certainement à avoir un débat, il y aura en tous les cas un débat sur les conséquences de la LOM, quand on verra aussi se profiler ce que veulent en faire les conseils régionaux, etc. Aujourd’hui, on parle d’un dossier qui est présenté pour décliner une loi de 2018 et une ordonnance qui vient d’être prise en application de cette loi de 2018. Donc, ce n’est pas le même sujet. Vous posez une vraie question qui est de dire : comment allons-nous nous organiser côté Réseau si des autorités régionales demandent à avoir la propriété et prendre des mesures d’exploitation, de maintenance, de régénération sur certaines lignes, vous posez une vraie question, mais ce n’est pas l’objet de la discussion aujourd’hui.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Alors, on va venir sur le sujet d’aujourd’hui, la loi de 2018. Demain, elle va être mise en œuvre au 1^{er} janvier 2020, elle ne protège plus les cheminots. Donc que vous mettiez la LOM en place ou pas en place, si vous la mettez en place, ils ne seront plus protégés, si à la SNCF, il n’y aurait pas eu cette loi, ils seraient encore protégés avec ou sans LOM. C’est ça la réalité des choses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il faudrait se mettre d’accord sur « il ne protège pas les cheminots », je ne suis pas d’accord avec vous, le statut est le statut et je voudrais rappeler que dans le futur groupe, il y a une unité qui est encore plus forte probablement

qu'aujourd'hui avec une société SNCF mère qui pilote très directement les conseils d'administration des deux grandes sociétés SNCF Réseau et SNCF Voyageurs.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Question simple qui va toucher demain les cheminots, Monsieur le Président. Ça joue sur la structuration. Le changement d'EPIC en SA va apporter certaines modifications au regard du Code du travail. Elles peuvent avoir de graves conséquences pour les cheminots concernés. Est-ce que les agents au statut, les agents contractuels RH 254 pourront être concernés au 1^{er} janvier 2020, de l'article L1233-3 concernant les licenciements ? Pour vous aider, c'est l'article 16 du RH 254 qui pour le moment n'est pas à jour, donc n'est pas applicable, puisque le 254 n'a pas été mis à jour depuis 2010, donc il n'est plus en lien avec le Code du travail d'aujourd'hui. Donc, est-ce que l'article 16, licenciement pour motif économique peut être utilisé au 1^{er} janvier 2020 peut être utilisé, aussi bien pour les agents du cadre permanent que pour les agents contractuels ? Pourra-t-elle ? Cet article-là, il y a eu des choses rajoutées et nous, ce qui nous inquiète fortement, c'est dans le motif économique, il y a mutation technologique. Vous n'êtes pas sans savoir que vous créez un maximum de CCR qui va supprimer un maximum de cheminots. Cet article-là, avec le changement de structuration, le passage d'EPIC en SA, est-ce que les cheminots d'aujourd'hui, au 1^{er} janvier 2020 peuvent être concernés par un licenciement pour motif économique du fait du changement de statut de l'entreprise ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est Olivier MARTY qui répondra à cette question, on prend les questions de Monsieur LEROY de Monsieur WAVELET et de Monsieur SENS.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Ce sera sous forme d'une légère déclaration, comme on ne sait pas trop comment vont suivre les débats, je vais faire un mix entre les deux interventions.

1. Déclaration UNSA-Ferroviaire

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

Monsieur le Président,

Ce jour, vous nous présentez la mise en œuvre de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire. Notre délégation s'étonne que ce dossier ne fasse l'objet que d'une simple information. Nous vous rappelons que la réforme du ferroviaire va apporter de nombreuses modifications au sein de l'entreprise, notamment le passage en SA de notre EPIC Réseau avec la forte probabilité de devenir un ODAC (Organisme Divers des Administrations Centrales). À ce sujet, nous vous demandons des précisions sur cette transformation. On en a parlé tout à l'heure, vous ne pouvez pas dire qu'il n'y a pas de conséquences pour les cheminots de notre périmètre, que ce soit par la suppression des examens qui est déjà en cours, je vous l'accorde, mais qui va s'accroître en examens communs aux différents EPIC, les passerelles seront forcément encore plus difficiles entre les EPIC, les facilités de circulation, ça a beau être écrit, il n'y a pas de fumées sans feu et on entend de plus en plus

dire que c'est en cours de négociation, donc c'est que ce n'est pas fixé. Les régimes sociaux, on ne peut pas dire que ce n'est pas parce que nous sommes au statut, pour certains d'entre nous autour de la table, s'il n'y a plus de recrutements au statut, s'il n'y a plus d'eau qui arrive au moulin, nos régimes particuliers, que ce soit au niveau de la médecine ou des retraites, on sait très bien qu'il y aura des conséquences, vous ne pouvez pas dire qu'il n'y a pas de conséquences pour les cheminots de notre périmètre. Les cheminots sont inquiets, la direction de l'entreprise n'apporte aucun élément pour les rassurer. Les décisions irréfléchies du gouvernement actuel acceptées par notre direction ne contribuent qu'à une chose, à la casse du ferroviaire. Ce gouvernement qui pourtant prône par les médias que le bien-être au travail est primordial. Croyez-vous que cette réorganisation ne va pas contribuer à augmenter les RPS ? Il est clair que pour notre organisation syndicale, cette loi pour un nouveau pacte ferroviaire va être lourde de conséquences pour la santé des cheminots. Nous nous réservons le droit de prendre les mesures nécessaires en y faisant front commun avec tous nos camarades. Pour terminer cette déclaration, nous vous demandons une nouvelle fois avec insistance que ce projet aux nombreuses conséquences pour les cheminots fasse l'objet d'une consultation lors d'une prochaine séance. Merci.

M. Sylvain WAVELET (CGT) : En ce qui me concerne, il ne s'agit pas d'une question, mais plutôt un peu d'une analyse par rapport à ce qu'il se dit. Justement sur ce projet, cette structuration qui est proposée maintenant et par rapport à ce que nous, organisation syndicale progressiste, humaniste, ce qu'on peut en penser quelque part. On sait pertinemment que le temps réel, le temps qu'on vit aujourd'hui, ce n'est pas le temps politique. On commence à avoir un peu d'expérience sur le sujet, le temps politique est le temps beaucoup plus long avec ce qui pourrait se passer bien plus tard. Ça, quand on voit par exemple dans l'entreprise qu'on a connue depuis maintes années pour certains d'entre nous, avoir été un EPIC pour devenir aujourd'hui une société anonyme, c'est vraiment quelque chose de terrible, parce qu'on sait pertinemment que même si, comme sur le document, il est marqué que les sociétés anonymes resteraient incessibles, rien n'empêche demain, et pour faire un peu le lien avec ce que Christophe vient de dire sur les leviers qui pourraient être sur les salaires, mais ça peut être aussi à moment donné une ouverture du capital. Là, c'est un peu comme les maladies dont on parlait il y a quelques années, on ne savait pas trop où on allait, le capitalisme, c'est aussi le libéralisme, une maladie et on sait aujourd'hui où on va. On a vu les PTT, on a vu EDF, GDF, etc., puisque ça a été la même trame qui a été appliquée jusque-là. Sur la loi de 2018 dont vous parlez, puisque ça en est une déclinaison, sachez que dedans les mots qui reviennent en permanence sur cette loi, c'est compétitivité, productivité, concurrence. Alors ça, il y en a à toutes les pages quasiment. Par contre, sur l'écologie dont on parlait ce matin, il n'y a pas un iota. Sur le domaine social, pour ce qui nous concerne, nous cheminots, il n'y a rien. Il n'y a pas un mot. Encore moins, sur l'accès du plus grand nombre, ce qui fait d'une entreprise comme la nôtre telle qu'on l'a connue, telle qu'elle est encore et qu'on peut peut-être encore la sauver, je pense que oui, un service public, tout simplement et pas quelque chose qui est : si on a les moyens, on pourra, si on n'a pas les moyens, tu ne pourras pas, selon où tu habites, tu pourras, là, tu ne pourras pas et en finir avec des cars MACRON par exemple qui dans le domaine de l'écologie, et on est en plein dedans, puisque c'est dans le groupe. Je pense qu'on fait beaucoup mieux dans ce domaine-là pour les générations à venir. Voilà.

M. Dominique SENS (CGT) : J'avais envie de dire : inutile d'en rajouter, mais ce matin, je posais une question dans ma liminaire, dans quel esprit tordu a pu sortir un tel projet ? On peut se rappeler que déjà, Monsieur PEPY réclamait un holding à corps et à cris en 2016 qu'on a combattu en 2014. Je ne suis pas en train de dire que c'est Monsieur PEPY qui a un esprit tordu, non, il y en a d'autres qui s'en sont mêlés, qui se sont mêlés de l'architecture de la nouvelle SNCF que vous êtes en train de nous présenter, même si vous avez un peu répondu ce matin à ma liminaire. Quand on sait que c'est la banque d'affaires Degroof Petercam qui a travaillé dessus à la demande de l'agence des participations de l'État, donc de Bercy, l'APE (Agence des Participations de l'État) qui a choisi cette banque comme conseil financier pour l'assister dans la transformation de la SNCF en société nationale à capitaux publics. Entre parenthèses, le contrat de consulting, c'est 440 000 € pour une banque basée à Bruxelles qui se targue de gérer plus de 50 milliards d'euros d'actifs. Ça interpelle au moment où se profile le démembrement du groupe ferroviaire en cette société holding à statut privé, en diversité de filiales que vous nous avez présentées, mais considérées uniquement comme des unités de profit. Lorsqu'on disait que ce gouvernement et la direction de la SNCF jouent au Monopoly avec la SNCF, on n'imaginait pas encore à quel point ils étaient prêts à utiliser notre entreprise publique pour assouvir leur seule soif de business, ce sont bien des propos de Monsieur PEPY qui ne doit pas être trop torturé dans son esprit. Voilà comment ce gouvernement ambitionne sa politique de transport. Je vous écoute depuis tout à l'heure et je n'ai pas entendu la contestation de mes propos dans ma liminaire de ce matin, y compris dans la deuxième intervention. Je vous avais demandé ce matin soit de contester, soit d'affirmer, mais je n'ai pas entendu, donc, qui ne dit mot, consent, ça veut dire peut-être que j'ai raison. Dans ce cas, dites-le aussi. Je vous répète l'ordonnance 2018 1135 du 11 décembre 2018 prise à la suite de la loi dite « Pacte ferroviaire du 27 juin 2018 », met en œuvre la balkanisation complète du réseau ferré national, il y a eu quelques interventions d'autres OS ce matin et vous ne les avez pas contredites, ou je comprends mal ce que vous dites. Question supplémentaire, vous venez de nous indiquer que Gares et Connexions serait filialisée puis rattachée à la filiale Réseau. Combien d'agents à Gares et Connexions ? Ça peut être aussi un argument pour que notre CSE soit consulté. Et puis, il y a eu beaucoup d'interventions qui demandaient si les accords nationaux resteraient d'actualité au 1^{er} janvier 2020. A été évoquée la négociation annuelle obligatoire sur les salaires peut-être à travers l'intéressement ou d'autres substituts salariaux, mais quand même, est-ce qu'il y aura plusieurs NAO sur les salaires ? Est-ce que ce n'est pas un gros bougé dans les conditions de vie et de travail des cheminots de Réseau ? Tous les accords nationaux, celui de travailleur handicapé, les autres, et celui sur l'organisation du temps de travail que vous êtes déjà en train de mettre à mal, en particulier dans les EIC. Je pense qu'on y reviendra dans cette instance. Enfin, une dernière question, cette présentation reprend-elle celle qui est faite en ce moment aux managers ? On vous a vu à Lille, mais vous êtes ailleurs, c'était dans le journal de Réseau. De ce que j'entends de ce que vous appelez les managers, l'encadrement, ils ne sont pas du tout convaincus de vos arguments. Ça rejoint ce qu'on est en train de développer aujourd'hui.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bien, quelques éléments de réponse. Pour la question de Monsieur PINOT, conséquences du changement d'EPIC en SA. Sous réserve et sous contrôle d'Olivier MARTY qui est plus expert que moi en droit du travail, ce n'est pas tant la différence, quitte à être choquant, du point de vue du droit du travail habituellement

entre un EPIC lambda, EPIC sans statut, ce qui est le cas de la plupart des EPIC, il y a plein d'EPIC dans la galaxie publique qui n'ont pas de statut. Un EPIC ou une SA de tête, pour le droit du travail, c'est pareil. Un EPIC qui n'a pas un statut historique embauche ses personnels au droit du travail comme une SA. Ce qui fait la différence, c'est personnel à statut et personnel en CDI. Vous avez dit qu'effectivement aujourd'hui, il y a des dispositions particulières au RH 254 sur le sujet des licenciements, la question est : quel sera demain le cadre social que choisira la SNCF pour l'ensemble de ses personnels ? Ceux au statut, a priori, ça ne change pas, ceux qui sont embauchés en CDI, la SNCF peut leur donner un cadre social amélioré par rapport au Code du travail par l'entreprise. Je ne sais pas exactement répondre à la question, mais la question n'est pas le statut EPIC ou SA, c'est plutôt la fin du statut des relations collectives pour les embauches des nouveaux embauchés à partir du 1^{er} janvier 2020. Donc, c'est un autre dossier, je reviens à ce qui fait la difficulté aujourd'hui de nos débats, c'est un autre dossier qui est l'application du nouveau pacte social, du nouveau cadre social à la SNCF dans lequel doivent être traités ces sujets. Tu veux compléter sur ce point, Olivier ?

M. Olivier MARTY (Président délégué) : ce point, je n'ai pas beaucoup à rajouter, parce qu'effectivement, c'est traité par ailleurs dans la préparation du pacte social. Je peux compléter sur la dernière intervention sur le champ des négociations sociales et le champ des accords collectifs. Ce qui est clair dans le dossier est qu'on a un maintien des accords collectifs, les accords collectifs en vigueur se poursuivent lors de la bascule au 1^{er} janvier 2020, et pour ce qui est de l'avenir, une disposition retenue par la loi est traduite dans le Code des transports, elle détermine qu'un accord collectif doit déterminer selon les thèmes si les négociations de futurs accords se déroulent sur l'ensemble des sociétés déterminées par la structuration au 1^{er} janvier 2020 ou bien au niveau de chacune d'elles. Ce sujet est inscrit lui-même à l'agenda social 2019, du dialogue social au sein du GPF. Il ne trouve pas son issue aujourd'hui, vu qu'il mérite une discussion particulière avant de trouver une issue. Du coup, le résultat de cette discussion n'est pas connu aujourd'hui et la bascule entre EPIC et SA au 1^{er} janvier 2020 traite bien de la partie structuration et sur cette partie, les choses pourront évoluer selon cet agenda social, on aura l'occasion bien sûr d'y revenir selon l'issue de cette partie. C'est ce que je voulais préciser entre l'existant et ce que pourrait être une structuration d'accords collectifs ultérieurs.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ensuite, d'autres éléments, je ne lis pas la loi de 2018 forcément et exactement comme Monsieur WAVELET, elle a quand même des objectifs qui reprennent les caractéristiques de développement durable du ferroviaire, le rôle que doit avoir le groupe ferroviaire public dans la société française et européenne et d'autre part, je pense que l'aspect service public est réaffirmé. Le fait d'avoir une société mère qui contrôle en cascade toutes les autres et qui est à capitaux 100 % publics et inaccessibles, c'est une réponse, il me semble, à la préoccupation de savoir si ça reste un instrument de la puissance publique pour faire une politique des transports dans ce pays. Je pense qu'on peut trouver dans cette loi de 2018, même si vous y avez trouvé d'autres mots, on peut trouver des réponses aux questions que vous vous posez. Sur le fait qu'on prenne une banque d'affaires, Monsieur SENS pour faire un certain nombre de choses et qu'il y ait au 31 décembre ce que j'appelle un mécano ou un jeu de plomberie extrêmement compliqué, c'est la caractéristique de toutes les opérations qui restructurent des sociétés. Ça paraît parfois tordu en se

demandant pourquoi on a pris cette société pour faire la société future, le critère à chaque fois est de dire qu'on prend la société qui minimise la plupart du temps les changements et les textes de droits à modifier et à faire. Donc la plupart du temps, on fait ce genre de mécano en choisissant les changements de société, les changements de rattachements de filiales, etc., qui amènent à faire la plus simple opération au moment où il faut la faire. Il faut voir que derrière des graphiques qu'on présente comme ça sur un PowerPoint, il y a des dispositifs de droit extrêmement lourds, parce qu'il y a des milliards d'euros de créance dans un sens ou dans l'autre qui vont être transférés, et il ne faut pas d'insécurité juridique pour qui que ce soit. Il ne faut pas non plus d'insécurité juridique pour les salariés, il faut que tout ça soit clean et qu'on sache à minuit exactement au 1^{er} janvier 2020 à qui sont transférés les contrats de travail, à quelle société, et cette société, quelle assise financière a-t-elle. Tout ça est un mécano extrêmement compliqué qui est décrit dans le texte de 188 pages et je reconnais que c'est la première fois que je lisais moi aussi ce genre de description extrêmement compliquée. Qu'on prenne une banque habituée à faire des restructurations d'entreprise pour faire ça, ce n'est pas plus étonnant que ça. Je n'ai pas sous les yeux le texte de l'ordonnance 2018 1135, donc je ne vous la commenterai pas aujourd'hui, ce que j'en comprends, c'est en gros qu'elle est l'ordonnance qui va permettre les dispositifs du type GIC, elle va permettre dans certaines conditions à SNCF Réseau de sous-traiter ses missions sur du patrimoine qui continue à lui appartenir. Je pense que sur certains sujets, mais je n'en suis pas sûr, je vous fais une réponse plutôt d'attente et je regarderai ce texte. Sur Gares et Connexions, vous posiez la question sur combien d'agents.

M. Olivier MARTY (Président délégué) : L'effectif global tel qu'il est projeté dans la restructuration pour Gares et Connexions, c'est 3 787. On a déjà aujourd'hui les effectifs de Gares et Connexions. On a évidemment un certain nombre de transferts. Gares et Connexions est concernée par son appartenance à la société SNCF Réseau, sans qu'on soit nous, en tant que partie de SNCF Réseau et zone de production concernés par ce lien capitalistique entre Gares et Connexions et SNCF Réseau.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je parlais du transfert entre deux sociétés 160, c'est un des flux, donc j'ai dit une bêtise. Voilà les quelques éléments qu'on pouvait apporter à vos différentes questions.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Comme vous faites du beau récital et que vous n'avez pas les projets de loi, comme vous dites sous les yeux, je vais vous faire lecture de ce que nous avons écrit le 26 mai 2018 pour être précis. Vous allez voir, il faut juste se rappeler ce qu'est le passage aujourd'hui d'un EPIC à une SA.

« La réforme de la SNCF continue à se heurter à une opposition résolue de ses agents comme l'a montré la consultation organisée par plusieurs syndicats de l'entreprise ». C'était le fameux vote-action. « Le danger que représentent plusieurs dispositions essentielles de la loi apparaît plus nettement. Ce n'est pas encore le cas pour le groupe public du changement de statut de l'entreprise qui, d'Établissement Public à caractère Industriel et Commercial deviendrait une société anonyme à capitaux 100 % publics, sans conséquence, affirme péremptoirement Guillaume PEPY. C'est pourtant le rêve qu'entretient Bercy depuis de longues années. D'une entreprise nationalisée, on passerait à une société détenue par l'État, point de passage classique qui a conduit dans 8 cas sur 10 depuis 20 ans à la privatisation

d'entreprises. Dans le cas présent, le changement de statut pourrait paraître anodin, à côté des autres problèmes que pose la réforme. N'en revient-on pas à la situation juridique de la SNCF il y a 80 ans, tel qu'elle résultait de la nationalisation après la victoire du Front populaire ? C'est l'occasion de faire un peu d'histoire et de mesurer que si passer d'une société à capitaux privés à une entreprise détenue à 100 % par l'État est un progrès, transformer un établissement public en société anonyme détenue par l'État est une régression. En 1937, malgré sa dénomination de société nationale, la SNCF était juridiquement constituée sous forme de société anonyme d'économie mixte à 55 % propriété de l'État. Elle reprenait l'actif et le personnel des grands réseaux publics ou privés selon les termes de la convention au 1^{er} janvier 1983, l'ensemble des actifs de la société d'économie mixte devait revenir à l'État, et la SNCF devait se transformer en une SA avec 100 % de capitaux publics comme dans le projet actuel du gouvernement. En 1982, le gouvernement issu des élections de l'année précédente anticipant l'échéance du 1^{er} janvier 1983 et préoccupé par l'avenir du service public ferroviaire estime que l'étatisation de l'entreprise est loin d'être une solution satisfaisante. Il faut garantir une réappropriation publique et entière du service ferroviaire, c'est-à-dire la propriété de la collectivité, comme le stipule le 9^{ème} considérant du préambule de la constitution. Il décide de constituer un établissement public à caractère industriel et commercial doté du patrimoine et du personnel de la société d'économie mixte. L'EPIIC personne morale de droit public est en effet sous forme géodique appropriée pour la gestion d'une activité de service public ». Rappelez-vous ça. « Le 30 décembre 1982, Charles FITERMAN étant ministre, est ainsi promulguée la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI qui crée l'établissement public à caractère industriel et commercial dénommé Société Nationale des Chemins de fer Français. Les agents de l'ancienne société d'économie mixte sont transférés à une nouvelle entité en conservant leur statut spécifique. Aujourd'hui, on ne doit pas laisser nationaliser la SNCF fusse au travers d'un processus d'étatisation, une fois la SNCF dotée d'un statut de droit privé et qui en plus est coupée en 3 morceaux, même si elle est à 100 % propriété de l'État, il suffira... » – et c'est là que tout prend l'importance – « d'un besoin de financement pour qu'il y ait ouverture du capital et appeler au privé, notamment par une multiplication de filialisations... » – on y est – « comme dans les ordres de La Poste, et cela pourra se faire sans véritable débat ». Il est là le débat et ça, on vous rappelle que ce que nous, on a écrit il y a un an, c'est encore d'actualité aujourd'hui. Voilà.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur ACHOUB, je ne me prononce pas, parce que personne n'a de boule de cristal, je dis simplement que ce n'est pas dans les intentions clairement affichées des pouvoirs publics d'une part et Olivier MARTY a rappelé que nous ne présentons pas un dossier ni d'information en CSE ni de consultation dans les autres sur la loi. La loi s'impose à l'entreprise, on ne consulte jamais sur l'application directe de la loi. Là encore, j'entends ce que vous dites, ce sont des questions qui peuvent être posées par un syndicat, mais ce n'est pas l'objet du dossier qui vous est présenté.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Aujourd'hui, vous êtes sur un dossier pour vous d'information et nous, on vous dit que ça doit être une consultation par rapport à l'effet néfaste de cette loi qui va être mise en œuvre au 1^{er} janvier 2020 et on vous dit, depuis tout à l'heure, vous êtes en train de nous endormir en nous disant qu'il ne se passera rien, tout va bien, etc. On est en train de vous démontrer qu'il suffira d'ouvrir le capital et c'est fini, c'est tout.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense que je ne cherche à endormir personne, on n'aura pas là-dessus la même lecture, je suis d'accord, mais je ne cherche à endormir personne et en tout cas, je constate que personne ne dort, c'est déjà pas mal. Ce sont des sujets difficiles et je pense qu'il y a des sujets abordés aujourd'hui sur lesquels nous aurons des débats. Nous aurons des débats s'il y a des régions qui prennent des décisions de transfert de petites lignes, etc. Nous aurons évidemment des débats, parce que ça va impacter, je pense, beaucoup plus directement des cheminots de la ZP NEN qu'impacte le texte et son application au 1^{er} janvier 2020.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous laisse finir le tour de table et après, je vous demanderai une suspension de séance et on en profitera pour faire une petite pause.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT avait demandé la parole et ensuite, si vous le voulez bien, on va vous répondre, Monsieur PINOT et on suspendra la séance.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Vous avez un pouvoir de moins nous endormir, à essayer de nous endormir que Monsieur MARTY en tant que Président.

Rires dans la salle.

Vous avez quand même un espoir dans la nuit du 31 au 1^{er} janvier 2020 que tout va se passer comme il faut, on a eu l'expérience, ne serait-ce que pour mettre en place ici l'instance qui était prévue pourtant depuis longue durée, il me semble bien que c'était à partir du 1^{er} juillet 2018 où vous saviez que la ZP serait configurée comme ça. Il a fallu attendre un an, donc 6 mois pratiquement après les élections pour réussir la mise en place. Donc, sur un tel projet, dire que vous faites tout ce qui est en votre pouvoir pour passer la nuit du 31 au 1^{er} janvier, ce fameux basculement sans heurt, je pense que vous allez avoir certainement des surprises, parce que c'est le sujet qui nous intéresse. Mais je peux vous dire que d'ici la fin de l'année, le syndicat SUD Rail se battra et mettra tout son cœur pour éviter ce fameux passage qui est loin d'être rassurant comme vous essayer de nous le démontrer. Ensuite, vous nous dites qu'il y a un calendrier, voyez, la NAO, normalement, ça se discute dans le deuxième trimestre, 27 juin, on se rapproche plus du troisième trimestre que début du deuxième. Il y a pas mal de choses qui ne sont même pas encore ouvertes. Mis à part si en juillet et août, ils vont taffer comme des dingues, il y a beaucoup de choses qui se font bizarrement vers la fin de l'année, précipitées, mais pour dire hop ! ça y est, au 1^{er} janvier, c'est fait. Comptez sur nous en tous cas, parce que de toute façon, on va rester sur un désaccord, mais comptez sur SUD Rail pour essayer que ça, ça ne passe pas. Après, vous avez beau dire que c'est une loi, machin, ceci cela, oui, c'est une loi, mais les lois, ça se combat, des lois, ça se retire. Même si ce sont des lois, vous dites qu'on n'est pas obligés de nous le présenter, c'est une loi, si, ce sont des lois qui transforment notre société, qui sont faites pour transformer notre société, et on combattra. Nous espérons que pendant cette période-là que vous ne serez pas trop mensonger dans tout ce qui est *Temps réel*, tout ce qui est tracts d'entreprise dans ces cas-là qui est quotidien.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bien, merci, Monsieur PINOT, est-ce qu'il y a d'autres prises de parole sur le même sujet ?

M. Sylvain WAVELET (CGT) : Deux petites choses par rapport à ce que vous disiez sur le projet de loi et son développement durable. Croire ces gens qui mettent les choses en place sur le développement durable quand on vient de voir que par exemple – on n'en a pas parlé – que la suppression du train Perpignan – Rungis va remettre 20 000 camions sur la route, je pense qu'on fait mieux dans le domaine, surtout que Madame BORNE s'était engagée à ce que ça ne se fasse pas. Il y a eu les élections, il y a eu tout ça, voilà où on en est dans ce pays aujourd'hui.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bien, Monsieur le Secrétaire, vous avez demandé une suspension de séance, donc j'accorde la suspension de séance.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Merci, Monsieur...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Comment fait-on, suspension de séance et pause, on se donne...

M. Anthony TRUFFIN (CGT) : Une heure !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Non, merci. Je constate que si on vous endort, Monsieur MARTY et moi, vous dormez peu quand même, vous êtes plutôt réactifs.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : On va faire une suspension de séance, ensuite on va prendre la pause et quand on aura fini, on vous appelle.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Si vous voulez.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Ça ne va pas durer très longtemps.

La séance est interrompue de 16 h 12 à 16 h 43.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, on reprend la séance quand vous voulez.

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

Monsieur le Président, je vais vous faire lecture d'une résolution qui clôturera le point E1 et vous pourrez passer ainsi à votre point suivant.

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

Monsieur le Président

Les élu-e-s constatent que le point E1 à l'ordre du jour reprend une présentation pour information du dossier de consultation du CSE Central du GPF : « Structuration du groupe ferroviaire au 1^{er} janvier 2020 relatif à la mise en œuvre de la loi du 27 juin 2018 » va impacter très fortement les agents du périmètre de la Zone de Production Nord Est Normandie. Au vu de cette situation, et au vu de la réserve du Secrétaire lors de l'élaboration de l'ordre du jour, les élu-e-s demandent la consultation du CSE de la Zone de Production Nord Est Normandie dans le cadre de ce projet important. En cas de refus, il appartient au CSE, à la majorité des membres présents, de saisir la juridiction afin de faire valoir ses droits. Le CSE donne dès lors pouvoir, à la majorité de ses membres présents, à M. Christophe ACHOUB, ayant qualité de Secrétaire en son sein, pour prendre les dispositions nécessaires à l'exécution de cette

décision et pour représenter le CSE dans toutes procédures administratives ou judiciaires liées à la présente décision, notamment pour ester en justice et constituer avocat.

Je vous demande de bien vouloir faire voter.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je mets au vote la résolution que vient de nous lire le Secrétaire. Qui approuve cette résolution ? 34 sur 34 votants, soit unanimité, d'accord.

La résolution est adoptée à l'unanimité.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur le Secrétaire, pour la lecture de cette résolution, j'ai été assez précis, je crois, sur le fait que ce dossier était proposé au CSE pour information, donc, j'entends la demande qui est faite, nous allons prendre le temps d'une réflexion que je pense rapide et nous vous donnerons la réponse.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Entendu.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Pour faire suite au débat, rapidement, et pour suivre la démonstration de Monsieur SENS, je voulais juste apporter un élément au débat. Vous parliez d'éthique et du Code de déontologie en cas de transfert du personnel, en tous cas de départs de certains de nos collègues vers éventuellement d'autres entités. Je voulais juste parler de David AZEMA, ex numéro 2 de la SNCF et ex-directeur des participations de l'État qui a implanté la banque américaine Perella Weinberg, banque spécialisée dans la cession et les opérations des entreprises à capitaux publics ; depuis la fin de l'année dernière, il est le DG de cette banque en France. En sa qualité d'ex numéro 2 de la SNCF, je dis souvent que le hasard fait souvent bien les choses et en plus, il a déjà travaillé pour la Bank of America Merrill Lynch et il a travaillé sur le rapprochement des activités de Siemens et d'Alstom. C'est pour tous nos collègues, il est important que ce genre d'élément soit porté au PV et je rappelle, parce que vous parliez de la déontologie que quand on a été aux plus hautes fonctions dans l'entreprise on doit donner l'exemple et donner l'exemple, c'est aussi continuer à le donner, même quand on n'y est plus. Ces opérations de pantouflage dont on a l'habitude à la lecture du Canard Enchaîné quasiment toutes les semaines, ce n'est jamais un hasard, surtout dans les privatisations d'entreprises publiques. Voilà, c'est tout ce que je voulais dire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bon, je prends note. Il n'y a pas de commentaires à faire, si ce n'est peut-être de rappeler que la fonction publique possède aussi une commission qui autorise ou pas les mobilités des fonctionnaires vers les sociétés hors de la fonction publique. C'est tout ce que je peux dire là-dessus. Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Avant de passer au point E2, je voudrais savoir, on a des nouvelles de l'escabeau ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Non, très sérieusement, attendez, cet escabeau ne sera plus utilisé, Monsieur ACHOUB. Par contre, je peux vous dire que d'ores et déjà, on regarde cet incident de façon à en tirer les leçons pour tous les postes d'aiguillage.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Sinon, ça nous ramène au prochain CSE et on vous amène tous les escabeaux qui traînent.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ça risque d'encombrer un peu la salle. ! Madame KAMMERER a demandé la parole.

Mme Sylvie KAMMERER (UNSA-Ferroviaire) : Oui, j'ai des nouvelles de l'escabeau, s'agissant de mon établissement. Il a été retiré et il y a une échelle en aluminium a été achetée. L'agent a quand même eu 15 points de suture à la cuisse.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On est en accord, merci de cette précision, il ne s'agit pas d'un sujet bénin et donc, on va s'assurer qu'on n'a pas d'autres situations ailleurs qui relèveraient un peu de la même nature.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je me permets d'intervenir, parce qu'on a un accident de quelqu'un qui tombe de l'escabeau et on rachète une échelle, là, ça ne le fait pas du tout. Je rappelle que le travail en hauteur c'est au-dessus d'un mètre et dès un mètre, c'est du travail en hauteur qui est interdit sur les escabeaux, sur les échelles, sur tout ce que vous voulez. Donc, il est grand temps de se pencher sur le problème, il faut arrêter de faire n'importe quoi. Normalement, ça doit être recensé, il doit y avoir des registres, il y en a à l'équipement, je ne sais pas s'il y en a à l'EIC. Vous avez plein de choses à faire sur cet accident du travail, mais la seule chose qu'il ne fallait pas faire était de racheter une échelle.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne me prononce pas sur l'achat de l'échelle que Madame KAMMERER nous apprend, je vous confirme que cet accident est considéré comme un accident sérieux et regardé à l'intérieur de la cellule sécurité du travail du pôle qualité, sécurité, environnement pour traiter le risque dans l'ensemble des postes d'aiguillage.

E2 – Les événements de sécurité remarquables d'avril et mai 2019

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous avons les ESR, puisque nous cumulons ceux d'avril et de mai, on a malheureusement une activité assez chargée en ESR. Je vais les commenter rapidement, certains ayant fait l'objet soit d'enquêtes, soit même d'un CSE extra, donc on pourra aller plus vite. Si on prend le mois d'avril 2019, deux ESR sécurité ferroviaire : une déformation de voie en valeur d'arrêt, sans déraillement, mais signalée par un train qui a subi un choc au passage de cette voie. Il s'agit d'Armentières à l'usine Roquette de Lestrem après la bifurcation de la ligne d'Armentières à Arques et la bifurcation vers les établissements' Roquette, ligne de trains de fret. Ce qu'on peut dire après l'enquête qui a eu lieu, vous avez la photo, c'est qu'il y a une conjonction de facteurs. Il y a des facteurs qui préparaient cet incident et des facteurs de causalité immédiate. Les facteurs qui préparaient cet incident, c'est une courbe serrée, d'un rayon inférieur à 150 m, un ballast médiocre, en tous cas pas un profil renforcé, un travelage parfois supérieur à 67 cm d'écart, un équerrage des traverses imparfait. Et donc, les causes immédiates, c'est une température extérieure qui a amené une température au rail de l'ordre de 40° et c'est la suppression qui, je pense, n'avait été vue par personne d'un rideau d'arbres par un riverain qui maintenait cette voie à l'ombre et qui fait que probablement, pour une des premières fois, cette voie était directement exposée au soleil, d'où l'élévation de la température au rail. Il n'y avait pas eu d'autres éléments qui avaient évolué récemment. De ce fait, il y a eu déformation de voie, je le redis, heureusement sans déraillement. Un certain nombre de mesures sont en cours ou ont été prises par l'établissement, je n'ai pas les détails, ce qui est certain, c'est que l'expertise qui

a été faite par l'ingénierie voie a dit que si on avait eu un travelage à 67 cm et un profil renforcé de ballast, on n'aurait pas assisté à une telle déformation de voie. Voilà, un ESR technique. Deuxième ESR ferroviaire, extinction des pictogrammes de la TVP de Loison-sous-Lens lors du passage d'un train. Il faut distinguer cet ESR d'un ESR précédent qu'on avait eu à Loison-sous-Lens où on avait eu épuisement des batteries et où cet épuisement ne se signalait que localement, mais que l'épuisement des batteries n'avait pas été relayé et on n'avait pas pu du fait de la fermeture de cette gare, je crois, ou l'absence d'un chef de service, on n'avait pas eu d'alerte sur l'épuisement de la batterie. Ce n'est pas du tout le même cas de figure. Là, on avait fait des modifications qui font que si on avait été dans le cas d'épuisement des batteries, on l'aurait su. Là, il s'agit d'un acte de malveillance avec un certain nombre de câbles qui ont été sectionnés. Au point d'ailleurs qu'on a récemment un travail spécifique pour réviser la qualification d'un tel acte vis-à-vis d'un dépôt de plainte, un tel acte ne peut pas être qualifié d'un acte de malveillance simple, mais doit être qualifié d'une potentielle mise en danger de la vie d'autrui. Je ne sais pas si toutes les conséquences juridiques en ont été tirées, l'analyse dont je vous parle est relativement récente. Cette extinction a été constatée par un agent d'accompagnement. Au mois d'avril également, deux ESR santé, sécurité au travail. Le premier, non pas Nord-Pas-de-Calais, c'est une erreur, c'est à Uckange par un agent de Infralog Lorraine, une électrisation en 220 V du fait de bagues qui étaient mal serties et qui ont permis à l'agent de s'électrocuter. Je ne commente pas plus cet ESR qui a fait l'objet d'un CSE extra le 25 avril ? Deuxième ESR santé, sécurité au travail au mois d'avril, l'accident d'un... oui, Monsieur MUTEL ?

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je m'inscris déjà pour la prise de parole.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : D'accord, on prend note des interventions. Deuxième ESR qui a été heureusement peu grave pour notre collègue, mais qui aurait pu être très grave, l'endormissement d'un agent d'établissement qui va sur un chantier et qui après avoir fait la nuit en continuité après sa journée de travail, ce qui est quand même la cause à l'origine de l'accident, s'endort sur l'autoroute et son véhicule fait un tonneau. Ça a fait l'objet d'une enquête au niveau de l'établissement et nous sommes en train de regarder au-delà de la communication qui a pu être faite au niveau local, le niveau d'écho que nous devons donner à cet événement pour l'ensemble des dirigeants qui peuvent être amenés comme ça a été le cas ici à faire des tournées sur les chantiers et notamment de prévoir les mesures de repos nécessaires, le temps de sommeil nécessaire ou le fait de prévoir de conduire, de faire des trajets à deux avec un agent qui lui est reposé. Le type de mesure actuellement regardé, nous envisageons également, ça n'a pas été formellement décidé à ce stade, que le dirigeant concerné puisse témoigner pour que les leçons de cet accident soient tirées et qu'on en évite le retour. Cet accident a fait l'objet d'une enquête par deux membres du CSE au niveau de l'établissement. On pourra y revenir si vous le souhaitez. Je commente les ESR du mois de mai, 2 ESR sécurité des circulations, les 2 étant des ESR postes d'aiguillage. Il se trouve que les 2 se passent en Normandie, mais ils n'ont aucun rapport entre eux et dans 2 postes d'aiguillage différents. Le premier se passe sur la ligne Oissel – Serquigny, la ligne qui relie Rouen à Caen avec au milieu le poste d'aiguillage d'Elbeuf-Saint-Aubin et à l'autre bout, le poste d'aiguillage homologue, celui de Lisieux. Il y a à l'origine un fait relativement banal qui arrive tous les jours en cette saison, un TER heurte un chevreuil, il est arrêté pendant le temps de dégagement, etc., pendant ce temps-là, il maintient à la fermeture un PN qui s'appelle le PN 17 situé entre Elbeuf-Saint-Aubin et

Serquigny, l'agent arrête les trains voie 2 et donne à l'AC de Lisieux qui est son correspondant l'ordre d'arrêt des trains pour heurt de chevreuil. Quand l'incident du heurt de chevreuil est terminé, il redonne l'autorisation de lâcher les circulations en oubliant qu'il doit prescrire à son collègue de Lisieux le fait de remettre les ordres correspondant au raté d'Ouverture, le formulaire RATO correspondant au raté d'ouverture du PN 17. Donc le train qui a heurté le chevreuil est relâché avec un formulaire RATO, mais un train qui vient de Lisieux est lâché par Lisieux sans formulaire RATO du fait que l'agent de Lisieux n'a pas été prévenu par son collègue d'avoir à remettre ce formulaire. Incident a priori d'une gravité limitée, mais dans lequel le non-respect d'une prescription de sécurité qui, dans d'autres cas de figure pourrait avoir un impact important si le PN était resté fermé et qu'un véhicule passe en chicane amène du point de vue technique à classer cet événement en ESR. À Granville, une autre nature d'évènement, c'est ce qu'on appelle un ESOP (Exposition Sans Ordre Prévu) qui résulte non pas d'une erreur au poste qui aurait dû remettre l'ordre, mais au poste qui aurait dû donner l'ordre à Lisieux de remettre l'ordre. Le deuxième incident à Granville qui a lieu le 16 mai est classifié autorisation de franchissement sans vérification ou AFSV dans le jargon. C'est une nature d'évènement qui est potentiellement plus grave que les ESOP, puisque dans les ESOP, notamment sur les ratés d'ouverture de PN, il faut vraiment qu'il y ait la conjonction avec un véhicule qui passe en chicane, ce qui n'est pas très fréquent comme conjonction. Là, dans l'autorisation de franchissement sans vérification, on peut avoir des cas de figure extrêmement graves et plusieurs accidents entre mouvements ferroviaires, déraillements, nez à nez ou heurts. Là, le risque était celui de nez à nez. À Granville, on a un intervalle qui reste rouge et après passage d'un train, pour envoyer un train depuis le C 213, l'ouverture ne se fait pas, donc l'agent applique sa fiche et c'est ce qu'on appelle en facteur humain une focalisation, il se fixe sur une des conditions possibles qui aurait pu empêcher l'ouverture de C 213 et qui est une condition portant sur le PN 48 que vous voyez qui est l'intermédiaire entre le C 213 et l'intervalle qui reste rouge et de ce fait, il traite la fermeture du PN 48, mais il oublie de vérifier la condition portant sur l'intervalle 214-233 et là, il se serait rendu compte que son intervalle restant au rouge, son itinéraire ne pouvait pas se former et s'établir. Il donne au train 3431 un bulletin CBA, donc de franchissement de ce carré 213, sans avoir vérifié toutes les conditions pour pouvoir délivrer cet ordre. Maintenant, deux incidents de nature différente qui sont plutôt dans la sphère d'abord de sécurité ferroviaire et de sécurité du travail. En gare de Châlons-en-Champagne — le plus récent, puisqu'il date du 28 mai — c'est un incident de signalisation contraire à la sécurité. Il y a une automatisation d'un PN qui est sur des voies qui contournent le dépôt de Châlons et dans le cadre de cette automatisation, il y a un découpage de zones prévu. Le découpage de zones n'est pas encore en service, et un responsable de lots travaux effectue l'essai des zones, ce qu'on appelle l'étalonnage des zones de circuits de voies, avec comme ce qui est prévu dans un certain nombre de cas, si l'étalonnage de zones est correct, de laisser les zones en service en anticipation sur leur mise en service définitive. Lors de l'essai des zones, il constate qu'il y a une anomalie de contrôle au TCO. Pour régler cette anomalie — c'est là qu'intervient l'incident — il met en service un relais, alors que son programme ne prévoyait pas la mise en service de ce relais, il met en service un relais, là encore en se focalisant sur un point qui est le fait que ce relais va lui donner le contrôle au TCO. Mais en même temps, la mise en service de ce relais dans ces conditions crée un trou dans l'enchaînement des zones qui agit sur un sémaphore et la moitié de la zone qui vient d'être découpée, la zone 10, je crois, n'agit plus sur l'espacement des trains. Donc, de ce fait, on risque un rattrapage et donc un train

de fret qui approche du sémaphore indiqué, le signal C 204 présente l'avertissement à un train de fret, alors que ce train de fret voit les signaux de queue d'un train de fret qui est dans le canton précédent. Il signale le dérangement contraire à la sécurité, ce qui est rapidement compris par la mise intempestive de ce relais et on a retour à la situation précédente avant la mise en service de ce relais de façon à reprendre complètement le processus de mise en service. Ça, c'est une intervention intempestive d'un responsable de lot travaux qui n'aurait pas dû être effectuée. Je précise, parce que vous avez eu, je crois, une discussion au CSE de mardi, que cet incident intervient dans une séquence au niveau national où en très peu de temps, 3 incidents contraires à la sécurité qui par chance, n'ont pas eu de conséquences, mais auraient pu en avoir (déraillements ou heurt de circulation dans le PN, ou rattrapage). 3 événements contraires à la sécurité surviennent, alors que des agents d'encadrement du service électrique effectuaient à chaque fois dans le désir de bien faire et de régler un problème, ils effectuaient des opérations qui n'étaient pas prévues. Déjà, à l'issue des deux premiers événements, l'un en Île-de-France à Massy, l'autre à Niversac sur l'Atlantique, déjà, une sérieuse alerte avait été partagée au niveau de DGOP entre les 4 zones de production, si on ajoute l'Île-de-France, il a été décidé que sans attendre, on lançait une alerte à tous les agents d'encadrement du SE en attendant de la compléter par une téléconférence où on va davantage détailler les aspects métier en jeu dans ces 3 incidents et discuter avec les encadrants du SE des conditions et des circonstances qui peuvent amener à ce type d'anomalie grave. Et puis, on fera avec les agents du SE également une démarche du type conscience des risques métiers, mais on la fera à froid à la rentrée, après avoir préparé cette démarche. Avant dernier incident, on a une actualité chargée, c'est 9 et pas 8, électrisation d'un agent SE lors du remplacement d'une demi-barrière de PN, c'est en Lorraine, au sud de Nancy, je crois. Ce sont deux agents qui remplacent de façon préventive une barrière de PN pour installer une nouvelle barrière avec un dispositif de détection de rupture qui, constatant qu'il y a un flot routier important décide de lever la barrière à un moment où la barrière n'a pas été bien assujettie et on voit qu'elle n'est tenue que par deux petites vis, les vis 3 et 5 sur le schéma, mais que la barrière n'est pas tenue par les colliers qui sont prévus dans ce cas. De ce fait, quand la barrière se lève, elle tend à échapper, à s'écarter et en le faisant, elle se rapproche de la caténaire, puisque là, elle est à une distance suffisante. C'est une barrière qui a un prolongateur, qui donc potentiellement est plus proche du fil de contact. L'agent essaye de rattraper la barrière et c'est le moment où il y a *a priori* amorçage, bien qu'il n'y ait pas contact avec le fil de contact, mais on est à une proximité telle du fil de contact, qu'il y a un amorçage. L'agent est sonné par cette électrisation, puisqu'il récupère un courant induit qui vient du 25 000 caténaire. Son collègue lui porte les premiers soins, mais heureusement, l'agent est peu sévèrement touché, on repère des brûlures superficielles, mais pas de signe d'entrée et de sortie de courant électrique comme dans les électrisations graves, ce qui amène à penser que l'électrisation a été — heureusement pour notre collègue — de portée modérée. Mais c'est là aussi un accident du travail qui amène des réflexions importantes et qui a amené à la diffusion d'une fiche à tous les établissements de la zone, prescrivant un certain nombre de dispositions pour l'échange de ces barrières, suite à un droit d'alerte au niveau de la zone de production. Dernier incident qui lui aussi est de conséquences très limitées par chance, mais qui aurait pu s'avérer très grave, c'est la rupture d'une barrière qui n'est pas un garde-corps, mais qui est ce qu'on appelle une clôture herbagère destinée à matérialiser la limite du domaine, mais qui est au-dessus d'un aqueduc. Donc, deux agents, l'agent SNCF responsable sécurité (RSO) sur un chantier et le

responsable de l'entreprise sont en train de se transmettre l'autorisation de travailler sur le risque ferroviaire. Les deux agents sont appuyés à la lisse supérieure de la barrière quand celle-ci lâche. L'agent d'entreprise arrive à se retenir, mais notre agent tombe et il tombe dans un premier temps sur le talus et il descend ensuite la pente. Par chance, il est finalement très peu blessé, puisqu'il a des coupures superficielles et une douleur au thorax, mais pas de fractures ou de dommages beaucoup plus graves après examen par le corps médical. Cet accident classé aussi ESR fait l'objet d'un traitement complet J +1, J+ 30 et ce qui est en cours, les mesures vont être diffusées rapidement, c'est la nature des mesures à prendre non seulement sur la zone de production, mais au niveau national pour éviter le retour d'un tel incident avec une clôture dont finalement l'aspect dangereux n'avait pas été signalé et n'était pas perçu par les agents. J'ai vu des mains se lever, Monsieur MUTEL.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je vais laisser le secrétaire dire juste un petit mot.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, concernant l'accident de l'agent qui a été électrisé sur le périmètre d'Infrapôle Lorraine, il y a eu effectivement un CSE ici, il y a eu des demandes et je voudrais savoir où on en est. C'est bien beau de faire des CSE extras, faire des demandes, je n'ai pas eu de retour de ce qui a été entrepris face à la demande des élus. La seconde chose, je vous rappelle vos obligations, chaque fois qu'il y a un accident grave ou qui aurait pu avoir de conséquences graves, vous devez convoquer cette instance, vous ne l'avez jamais fait. Vous avez estimé que l'accident en Alsace quand l'agent est tombé n'était pas grave, nous, on avait estimé le contraire et il semblerait que, de ce que j'ai vu des élus qui étaient présents lors de l'enquête ont demandé le remplacement, de mettre des garde-corps partout, parce qu'apparemment, vous considérez que ce n'est pas un garde-corps. Je voudrais savoir où on en est, parce que c'est bien de traiter les accidents, c'est bien de trouver des solutions, mais où en est-on à la mise en œuvre, des préconisations faites et à quel moment nous tenez-vous informé ?

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Une déclaration pour la CGT sur les ESR des mois d'avril et de mai.

1. Déclaration CGT

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : donne lecture de la déclaration suivante au nom de la délégation CGT :

M. Le Président,

Séance particulière aujourd'hui pour cette séance plénière du CSE du 13 juin 2019. En effet, malgré le report de certains points de l'ordre du jour de notre séance du mois dernier, nous n'avons pas pu examiner ni les informations trimestrielles du 1^{er} trimestre ni les ESR du mois d'avril faute de temps. Ce qui prouve, mais vous le savez déjà que l'ensemble des sujets de la ZP NEN ne peuvent pas être traités dans une seule instance et qu'il est plus que nécessaire de mettre en place les RPX, les commissions et les CSSCT. Nous n'avons également pas pu traiter les ESR SST du mois d'avril, car vous aviez oublié de nous les transmettre. Une erreur, un oubli, ça arrive, le problème est que vous les empilez. Peut-être que le périmètre de cette instance est trop grand ? Peut-être que le CSE ZP NEN tel que

vous l'avez imposé aux cheminots et aux OS n'est pas adapté ? Peut-être n'avez-vous pas la fibre ou l'envie de traiter la santé au travail dans cette instance, peut être êtes-vous resté en mode CE. Mais ça aussi vous le savez déjà, ou vous auriez pu le mesurer au travers des dysfonctionnements chroniques et perpétuels qui vous sont remontés et pour lesquels vous endossez le rôle de pompier de service, presque en pyromane, car c'est vous-même, ou vos supérieurs qui avez créé tout ça. Mais revenons à l'analyse des ESR et commençons d'abord par ceux du mois de mai.

Le 11/05/2019, ligne Elbeuf - St Aubin / Lisieux – Un Envoi Sans Ordre Prescrit. Comme d'habitude, vous relatez les faits, et comme souvent vous jetez des pierres sur les agents, dans le cas présent sur les Agents de l'EIC. Par contre comme d'habitude nous n'avons aucune information sur les circonstances précises. (Horaire de l'agent, charge de travail, aménagement de poste).

Le 16/05/2019 — Granville — Une Autorisation de Franchissement Sans Vérification préalable

Là encore, le coupable semble désigner, et la cible est l'agent circulation du poste de Granville. Pour les élus CGT, il faut regarder plus loin. L'agent était-il bien formé ? Depuis combien de jours travaillait-il ? Les horaires sont-ils adaptés ?

Le 28/05/2019 — Gare de Châlons-en-Champagne — Incident signalisation contraire à la sécurité. À la lecture de votre document, on se rend compte que le responsable de lot travaux était déjà à 9H30 sur place pour effectuer les premières opérations de basculage. Nous supposons donc qu'il a dû commencer sa journée bien plus tôt, pour préparer le chantier et se rendre sur les lieux. Nous constatons aussi que le chantier dure plus de trois heures puisqu'il n'est pas encore terminé à midi. Pourtant, l'agent est toujours à l'ouvrage l'après-midi puisqu'il recommence une opération similaire à 15H06. On peut donc supposer qu'il n'a pas terminé avant 18H00, il lui restait ensuite à regagner son domicile, à moins qu'il ne regagne sa base travaux pour préparer la journée du lendemain ou envoyer quelques mails. Cet agent est sans doute au forfait jour. Pour la CGT, le forfait jour est néfaste depuis son application, aujourd'hui, nous en voyons les limites avec des amplitudes de travail à rallonge qui engendrent de la fatigue, baisse de la vigilance qui peuvent se répercuter sur la sécurité.

06/05/2019 PN 27 –Ligne 42000 (Infrapôle Lorraine) – Électrification d'un agent SE lors du remplacement d'une ½ barrière de PN. Les élus CGT auront l'occasion de traiter ce sujet plus longuement, car il fait l'objet d'une enquête en cours et sera traité dans le cadre d'un CSE Extraordinaire. Néanmoins, pour la CGT, les organisations de travail en effectif restreint doivent cesser. Pour ce chantier, organisé, programmé, planifié, il fallait prévoir 2 agents Voie et 2 agents SE

Le dernier ESR du mois de mai s'est produit le 08/05/2019 Infrapôle rhénan – Chute d'un agent. Là encore, cet ESR fait l'objet d'une enquête en cours et fera l'objet d'un CSE Extraordinaire. Néanmoins, nous vous rappelons également qu'un droit d'alerte est en cours sur le viaduc de Mirville en Normandie sur le même sujet. Pour la CGT, un état des lieux des barrières et des garde-corps doit être entrepris rapidement. Des budgets doivent être dégagés pour les remettre en état, car vous ne pouvez pas mettre la vie de vos agents en danger en permanence.

En ce qui concerne le mois d'avril, vous portez à notre connaissance un ESR du 22/04/2019 (Nord-Pas-de-Calais) –Électrification lors d'un basculage. Cet ESR a fait l'objet d'un CSE extraordinaire, lors duquel vous avez été interpellé et où les élus CGT vous ont posé un grand nombre de questions. Un mois plus tard, nous constatons que vous n'avez pas suivi ce dossier et que vous n'avez répondu à rien. Si ce type d'accident se reproduit, vous en porterez l'entière responsabilité. Le second ESR du mois d'avril s'est produit le 06/04/2019 – Autoroute A34 à proximité de Rethel –Accident de la circulation. Accident dont une enquête est en cours, afin d'éviter que ce type d'accident ne se reproduise, il sera absolu nécessaire que les préconisations de celle-ci soient mises en place. Sans préjuger des conclusions de cette enquête, vous seriez bien inspiré d'appliquer les recommandations de l'OMS concernant le respect des temps de repos et du repos physiologique. Après seize heures d'éveil, de nombreuses études ont démontré que l'homme n'était plus en capacité d'exercer correctement une activité. Les premières constatations démontrent des risques supplémentaires pour les agents qui sont au forfait jour et qui comme on le dit dans notre jargon, effectuent « deux journées en une ». Pour la CGT, cet accident pose la question du travail de nuit, du retour au domicile en voitures après un chantier de nuit, du travail à agent seul. M. le président, n'attendez pas qu'un accident mortel survienne pour prendre des mesures, une chose est certaine, vous ne pourrez pas dire que vous ne saviez pas. D'ailleurs, vous savez. Vous le dites dans votre lettre du 6 juin, je cite « seule la chance a évité des accidents graves voire mortels ». La chance, Monsieur le Président. La chance est-elle un facteur de prévention ? La chance figure-t-elle au document unique ? Devrions-nous l'intégrer ? Lors du CSE extra du 11 juin, nous avons évoqué longuement les nombreux challenges mis en place sur la ZP NEN. Le challenge de la chance est-il prévu ? Combien de points seront retenus pour un AT SA, avec un AT, de trajet, plus cyniquement combien de point en moins pour un décès suite à un accident de travail ? Pour finir, nous abordons les deux ESR initialement présentés lors de notre séance plénière du mois dernier. Le 1^{er} ESR du mois d'avril concerne « une déformation de Voie » avec « valeur d'arrêt ». À la lecture de votre document, la délégation CGT a cru à une erreur de date. Peut-être s'agissait-il d'un ESR du mois de juillet dernier en pleine canicule ? Mais la date était bonne. Peut-être y avait-il alors une erreur de périmètre de CSE ? Que cet ESR s'était produit dans le sud de la France ? Mais il s'agit bien d'un ESR sur notre zone de production. Y aurait-il un microclimat dans le Nord-Pas-de-Calais ? Et là, nous mesurons la nécessité absolue de lutter contre le réchauffement climatique. En conclusion, aucune erreur. Contre toute attente, ce dérèglement climatique s'est bien produit sans que nous n'ayons d'explication rationnelle, la forte chaleur du mois d'avril avait déformé les voies. La panique gagne la délégation. Qu'advient-il cet été ? Pourra-t-on faire rouler des trains et surtout dans le sud de la France ? Mais rassurez-vous, monsieur le président, nous ne préconiserons pas comme mesure l'installation de parasol. Nous ne demanderons pas la plantation d'arbres en urgence, quoiqu'au regard de notre environnement ce serait une bonne chose. Nous ne demanderons pas non plus la mise en place de tournées et d'astreintes chaleurs au mois de mars. Nous ne demanderons pas un énième Grenelle de l'environnement ou une nouvelle COP 23 ou 24. Rien de tout cela. M. Le Président, car le problème est ailleurs et la solution aussi. Nous demanderons, et cette fois sans ironie, que la maintenance ne soit plus réduite, que les périodicités ne soient plus allongées à l'infini, que les brigades voie ne soient plus supprimées ou la maintenance sous-traitée. En vérité, cet ESR n'est pas lié à une brusque montée des températures, mais il est imputable à la direction de l'entreprise qui a fait le choix de privilégier

les camions notamment au travers de ces nombreuses filiales. La cause de cet ESR est que cette VOIE dédiée au fret n'est pas assez entretenue. Il faut plus de moyens humains et financiers pour maintenir le réseau ferré en bon état et particulièrement pour les lignes fret qui devaient être sauvées par M. VERON et qu'en fait vous détruisez, que vous abandonnez au fil des ans. Il faut des engagements forts de la part de l'état et de la SNCF pour relancer le fret ferroviaire. Quant au 2^{ème} ESR, sur l'extinction des pictogrammes en Gare de Loison. Il reflète bien la réalité, la situation de nombreuses petites gares en France. Des gares sans cheminots, sans service pour les usagers, sans guichets, sans personnel. La délégation CGT ne demandera pas que le postier, qui lui se lève tôt comme aime à le dire M. PEPY, passe dans la gare de Loison. Ce qu'il faut c'est remettre de la présence humaine, pas des postiers, non, il faut des cheminots dans les gares. Cet acte de vandalisme pose aussi le problème de la sûreté lié à la présence d'individus qui déambule de plus en plus souvent dans les enceintes de l'entreprise. Présence qui occasionne des agressions ou des menaces envers les agents. Pour preuve, cet agent circulation de l'EIC Hauts-de-France agressé le 24 avril dernier, ou encore cette agression du 17 mai sur le triage de Woippy pour laquelle un droit d'alerte est en cours. Alors Monsieur le Président, ces deux ESR posent le problème des moyens pour maintenir le service public ferroviaire en France. Moyen financier pour entretenir le réseau et moyen humain pour assurer la présence nécessaire dans les gares. Les autres ESR évoqués précédemment posent la question de notre sécurité au travail, que votre organisation, que vos choix mettent de plus en plus en péril. Organisation qui découle de la mauvaise réforme de 2014 et d'une mauvaise loi de 2018 pour lesquels les cheminots étaient massivement dans les rues de Paris le 4 juin dernier. Mais nous aurons l'occasion d'en reparler, car les cheminots n'ont pas dit leurs derniers mots, la bataille du rail ne fait que commencer.

Merci de votre attention.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur MUTEL, Monsieur BONNESOEUR, je répondrai à l'ensemble, Monsieur CAILLE, Madame L'HOMEL et Monsieur PINOT.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Monsieur le Président, je vais faire lecture du rapport d'enquête suite à l'accident routier du 06/04/2019. Déjà, on va commencer par les contextes, le CSE ZP NEN est mis en place depuis le 1^{er} janvier 2019, depuis cette date, les CHSCT en établissement sont supprimés, au 06/04/2019, la commission santé du CSE n'est toujours pas mise en place, aucune commission ou sous-commission santé n'est mise en place dans les établissements de la zone de production NEN, le Président du CSE, Monsieur LARRIEU a refusé la mise en place de mesures transitoires. Dans ces circonstances, deux membres du CSE Monsieur DE CLERCK et Monsieur BONNESOEUR ont décidé de réaliser une enquête, conformément aux prérogatives HSCT du CSE ZP NEN. Le Président, Monsieur LARRIEU a été informé par Monsieur ACHOUB, Secrétaire du CSE le 18/04, lors de la séance plénière.

« Remarque des membres de la CGT du CSE lors de la plénière du 21/02/2019. La direction de l'entreprise qualifie l'évènement peu significatif dans un premier temps, malgré un accident routier à 120 k/h et une victime prise en charge par les pompiers et un accompagnement aux urgences de Rethel. Pour la délégation CGT, il s'agit d'un fait marquant et grave, puisque l'agent aurait pu avoir des blessures ou des séquelles graves, voire son décès. La direction de l'entreprise n'a pas pris la mesure et la réalité de

l'évènement. Pour la délégation CGT, il s'agit d'un fait marquant, car les conséquences de cet accident auraient pu avoir un épilogue plus tragique. Modalités de l'enquête. Monsieur Jean-Claude DE CLERCK et Monsieur Christophe BONNESOEUR réalisent l'enquête. Lors de l'enquête, Monsieur TASSIN, COSEC, Madame GENISSIER, RRH, Monsieur ROUSSEAU, DU du pôle QS et l'agent lui-même et Monsieur VANEL, DUT de l'ICA sont présents. Ces agents sont dégagés en service durant le temps nécessaire de l'enquête. Planning de l'enquête : réunion avec la direction de l'ICA le 29/04 à Reims. Points évoqués avec les différents protagonistes, DET, RH, RDUO, pôle QS et agent concerné. Point 1 : jour de l'accident, l'agent est fatigué, peu de repos, il était au bureau, donc pas de repos. Les fonctions de DET sont une charge de travail importante et c'est un agent en forfait jour. Les éléments de la journée de travail : prise en service à 8 heures le 05/04/2019, repos prévu entre midi et 22 heures. L'agent n'a pas suivi de formation aux risques routiers, mais il est sensibilisé. Départ au RAV de Charleville-Mézières à 20 heures et non 22 heures comme prévu. La visite du chantier se déroule normalement, à 7 h 30, départ du chantier et retour vers Reims. L'accident s'accomplit suite à un assoupissement de l'agent qui fait un tonneau dans le bas-côté. 50 ou 100 mètres après, les conséquences pouvaient être beaucoup plus graves. Action de l'établissement. Enquête FOH en pièce jointe. Le dossier actualisé est remis au CSE réalisant l'enquête FOH ainsi que la participation à celle-ci. La direction de l'ICA prend conscience comme l'agent de la gravité de l'accident, mais beaucoup moins au niveau de la ZP NEN. La déclaration de l'accident aux membres du CSE est très longue, loin des 24 heures, car l'accident a eu lieu le 06/04/2019 et la prévenance de l'entreprise aux élus CSE a été faite le 17/04/2019. Déclaration d'accident du travail. Il y a eu une déclaration d'accident de travail sans arrêt. Interdiction du travail agent seul en attendant une consigne, la sortie agent seul pour visite de chantier de nuit est interdite, le REX est en attente. Préconisations pour les opérations de visite de chantier de nuit en termes d'équipement : respect des référentiels et des bonnes pratiques comme le RRH 969, pas plus de 16 heures d'éveil maximum pour l'humain. En termes d'innovations, lunettes connectées anti endormissement, took and go, système anti endormissement, mise en place de recommandations sur le document unique. En termes de formation, revoir l'organisation de la formation des risques routiers et le respect des référentiels. En termes d'organisation, revoir les consignes sur les déplacements routiers. Modifier le document unique, rappelez l'obligation de faire une déclaration d'accident de travail pour ce type d'accident et revoir les appellations du pôle RH de la ZP NEN au niveau des ESR. Observations de la CGT : difficultés de faire l'enquête CSE sans instance de proximité. Nous remercions les intervenants ayant participé à cette enquête. Pour éviter que ce type d'accidents ne se reproduise, il est absolument nécessaire que les préconisations de ce rapport soient mises en place dans les plus brefs délais sur la zone ZP NEN. Nous demandons que ce rapport soit remis aux autres CSE à Réseau. Malgré toutes les mesures qui seront mises en place, le respect du temps de repos et du repos physiologique humain, RRA 969 reste la meilleure solution pour une meilleure acuité des agents ainsi que mieux prévoir le déplacement des agents. Plus de sorties de visites de chantier de nuit seul. Cela montre aussi les dangers du forfait jour où les agents sont certainement à des amplitudes horaires très au-dessus des normes en vigueur. D'ailleurs, une étude du forfait jour serait un véritable indicateur pour une vision réaliste du temps de travail effectif des agents signataires. Dans cette configuration, le forfait jour pose la problématique des journées doubles avec de réels risques pour les agents. La CGT rappelle que cet accident aurait pu être lourd de conséquences pour l'agent, comme

pour l'entreprise. Le repos reste indispensable pour un travail en sécurité, comme pour exécuter les missions de chacun. Pour preuve ici, que ce serait-il passé si l'accident avait eu des conséquences plus graves ? nous attendons la version définitive de l'analyse FOH ».

Merci, Monsieur le Directeur.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur BONNESOEUR, pour ce rapport très complet. Monsieur CAILLE.

M. Sébastien CAILLE (UNSA-Ferroviaire) : Monsieur le Président, on va aller dans le même sens, c'est-à-dire que ça fait des années qu'on alerte ici et dans d'autres instances sur l'état du réseau. L'état du réseau, on le connaît grâce à différentes enquêtes et on s'aperçoit effectivement qu'on ne tient qu'à un fil, puisque là, le facteur déclenchant est la chaleur, on abat quelques arbres, et c'est parti. Clairement, il y a un réel problème sur l'état du réseau, on le sait très bien. Vous avez redit dans votre courrier que tous les jours, on passe quand même à côté de certains accidents ou quasi-accidents grâce à de la chance. Avec le réseau, on est clairement dedans. Sur la partie travaux également, ça rejoint ce qui a été dit, il faudrait revoir les amplitudes horaires ce que font les effectifs qui sont à disposition, parce que quand la personne est sur un chantier est obligée de courir à droite et à gauche, forcément, c'est un facteur qui fait qu'à un moment, il va y avoir une erreur. À un moment dans toutes les enquêtes, il est rarement stipulé où on en était de ce point de vue-là. Pour moi, il y a aussi un réel problème à la source, c'est le problème de formation des jeunes agents pour voir un peu au niveau SE de quelle façon ils sont formés maintenant et les responsabilités qu'ils endossent et parfois, ils ne se rendent même pas compte de ce qu'ils endossent. Attention, parce que tout ça, ça fait des ingrédients et d'un seul coup on mélange et on a l'accident.

Madame Vanessa L'HOMEL (CFDT) : J'irai dans le sens de mes collègues, bien sûr sur l'état du réseau et sur l'investissement qui est fait là-dessus, pas de souci, on est tous d'accord, je pense, et vous ne pouvez que l'admettre. Je voulais apporter quelques précisions sur l'ESR que vous avez mentionné sur l'absence de délivrance d'un RATO, vu que ce que nous disons vous ou moi est enregistré, il faut préciser que le collègue n'avait pas précisé à la gare encadrante qu'il devait remettre un RATO, mais que le passage à niveau était en raté d'ouverture, ce qui n'est pas la même chose, il ne faut pas qu'il y ait de confusion là-dessus. Il faut qu'on soit précis sur le rôle de chacun. Je m'interroge et depuis plusieurs années avec la CFDT sur les manques de formation, sur les manques de perfectionnement, sur les fermetures des CFCF, on vous en parle très régulièrement. Ce genre d'incidents ne se renouvelle pas quand les autres agents sont au courant qu'ils ont eu lieu. En l'occurrence, les modules de perfectionnement qui étaient délivrés dans les CFCF, parce qu'on parle des formations des jeunes agents et je rejoindrai Monsieur qui parle pour le SE en parlant pour l'EIC, la formation des jeunes agents repose sur les connaissances des vieux agents qui sont sur les postes et par sur autre chose et ça, je pense que là-dessus, l'entreprise ne prend pas ses responsabilités. Les modules de perfectionnement qui étaient dispensés jusqu'à peu de temps dans les CFCF et qui ont malheureusement disparu étaient quand même des lieux d'échanges pour des agents de postes différents avec des expériences différentes qui permettaient de s'alimenter les uns les autres. Ce qu'il se passe actuellement avec la formation dispensée par les DPX — je ne dis pas qu'elle est de mauvaise qualité, attention — ou par les formateurs d'entreprise ne permettent plus ces échanges entre agents qui

viennent d'horizons différents et qui ont pu à un moment être confrontés à une expérience qui peut servir à leurs collègues. Le manque d'investissement dans la formation ou en tout cas le manque de maintien est également de votre responsabilité. J'ajouterais aussi qu'il y a un point commun dans la plupart de ces ESR, c'est que les professionnels de la sécurité sont soumis de plus en plus et on en voit le résultat à la pression régularité que vous leur mettez. Quand j'ai été embauchée il y a une petite vingtaine d'années, on me disait que quand on fait de la sécurité, on prend son temps et que peu importe les impacts sur la régularité, ce n'est plus le cas maintenant. On parle aux agents qui font de la sécurité de régularité avant de leur parler de sécurité. Il y a quand même des points communs là-dedans, c'est que tous ces agents qui sont à l'origine bien malgré eux d'un ESR, je rejoindrais mes collègues de la CGT pour dire que l'analyse FOH serait quand même pertinente quand on a connaissance de ces ESR, il y a beaucoup de données qu'on aimerait connaître : le niveau de formation, le degré de fatigue, l'employabilité les jours d'avant, mais la pression régularité fait que tous vos agents, Monsieur LARRIEU, mettent un point d'honneur à perdre le mois de temps possible – et c'est comme ça qu'ils le ressentent, perdre du temps – à traiter une procédure de sécurité. Perdre du temps, on ne devrait pas le ressentir comme ça. Pourtant, on n'a pas le choix. Cette pression régularité fait du mal, c'est certain. Je reviendrais aussi sur l'accident de la route, sur les dérives du forfait jour, mais on peut aussi ajouter les dérives du fait de cumuler les journées de travail et les astreintes, tout le travail agent seul, toutes ces choses qui ont forcément un impact sur nos capacités à nous concentrer et notamment sur la conduite qui sur autoroute en plus est quand même passive, il faut le dire. On vous a régulièrement demandé des suivis des nombres d'heures effectuées par les agents soumis au forfait jour, ça n'existe pas et c'est bien malheureux, ça amène à des dérives. Encore une fois, ce sont, Monsieur LARRIEU, ce sont des agents qui ont à cœur de bien faire et qui pour bien faire sont obligés de mettre leur santé et leurs capacités à dure épreuve. On sait aussi que l'absence d'accident du travail — et tant mieux — sur certains de ces accidents est parfois le résultat, je ne sais pas si c'est le cas-là, mais ils sont parfois le résultat d'aménagements de postes qui permettent de ne pas être en accident du travail et qui donc ne sont pas forcément le reflet de l'accident du travail, de la gravité en tout cas. Je vais terminer aussi, je suis assez surprise de vous entendre dire que les agents qui sont tombés en s'appuyant sur la lisse, vous dites que ces genres de clôtures sont des signalisations, des signalétiques visuelles, mais ne sont pas des garde-corps, donc je vous invite à vous poser sincèrement la question sur la pertinence d'avoir ou non des garde-corps sur des hauteurs de plus de 3 mètres.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT, et je répondrai à l'ensemble.

Madame Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Excusez-moi, une dernière chose, on a parlé d'électrification des agents des services électriques, ce n'est pas la première ces derniers temps. J'ai une petite question toute simple : les agents des caténaires ont des tenues ignifugées, pourquoi les agents des services électriques n'y ont pas accès ?

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : On a parlé de l'état de délabrement du ferroviaire, ce matin, on a parlé de journées de bonus, de journées plage, il est à rappeler qu'un élu CSE — vous n'étiez pas présent, Monsieur le Président, c'était Monsieur MARTY — SUD Rail avec la tempête sur Rouen ce week-end est intervenu et n'était même pas bon au niveau de ses repos pour participer ici même. En effet, un coup de vent et ce sont des arbres qui tombent,

ce sont des interventions en urgence, c'est le non-respect de la réglementation suite au fait qu'on n'est pas capable d'entretenir comme il faut au fur et à mesure les voies, les talus, etc. Oui, on travaille en urgence avec les risques que ça incombe. Facteur chance, on va jouer de plus en plus avec, Monsieur le Président, avec le travail qui ne pourra plus se faire dans les petits CHSCT qu'on pouvait connaître. On parle souvent des risques routiers et les risques routiers ont une part très importante de prévention dans ce qui pouvait être fait dans les CHSCT locaux. C'est ce qui est repris dans le RH national sur le sujet. Ensuite, c'est beau, vous nous informez des ESR, là, vous nous avez montré celui du 06/05/2019, l'électrisation d'un agent lors du remplacement d'une demi-barrière de PN. Vous nous expliquez la situation, on a vu des mails passer pour nous dire que deux jours après, il y avait des mesures immédiates prises, comme quoi l'agent ne pouvait plus travailler seul ça voulait dire qu'ils devaient être par équipes de 3, sauf que quelques jours après, la mise en place de cette fameuse mesure sur Breteuil, sur la même situation deux agents, non pas trois. Quand on interroge les agents : non, on n'est pas au courant des mesures. Donc, nous faire des présentations ici, c'est beau, vous envoyez des mails sur des mesures conservatoires immédiates, c'est beau, mais le principal, c'est que les agents soient au courant et que la mise en place soit faite réellement. Si c'est juste une vitrine, ça ne sert à rien. On ne sait pas comment sont envoyés les mails, si la personne qui les reçoit doit en lire 100 avant d'atteindre celui-là et que ça met 3 semaines, il y a besoin de leurs réactions sur des mesures qui sont prises comme ça. C'est comme quand on envoie un droit d'alerte, vous savez répondre assez rapidement, je pense que sur des mesures comme ça, quand elles sont prises, qu'il y a une obligation derrière pour éviter un nouvel incident ou accident, la personne qui envoie ça devrait obligatoirement avoir une réponse de bonne réception. Ce serait déjà un minimum.

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

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Juste pour rappeler les choses, je l'avais déjà rappelé à l'époque, si des élus décident demain d'aller faire une enquête ou déposent un droit d'alerte, qu'ils mettent en copie le Secrétaire serait une bonne chose, mais également, maintenant qu'on a un coordinateur CSSCT, le mettre aussi en copie. Je le rappelle pour qu'on soit au même niveau d'information, puisque moi-même quand la direction me fait part des accidents, je vous en fais part, je vous mets en copie, donc j'attends aussi la même chose de vous. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Je ne pourrai pas reprendre tous les points, parce qu'il y en a beaucoup et je pense qu'il y a un travail de fond qui doit maintenant se faire, vous l'avez dit les uns et les autres, notamment dans les CSSCT et dans les CSE que nous consacrerons plus spécialement à des questions de sécurité. D'accord avec le point qu'il va falloir essayer d'introduire dans ces descriptions d'ESR volontairement très factuelles, plus d'éléments FOH. Ça dépendra pour ceux qui ont fait à la date où on met sous presse l'objet de réunions J+1 ou moins, on regardera ce qu'on peut introduire comme éléments FOH, je pense que c'est une bonne préconisation pour mieux comprendre ces incidents. Attention toutefois à rester dans un volume assez limité, à ne pas faire tout le dossier d'enquête. Je ne reprends pas accident par accident, je dis simplement que — la question a été posée par le Secrétaire et par Monsieur MUTEL — sur l'électrisation d'Uckange avec le CSE extra d'avril Monsieur MARTY me précisait que les mesures étaient sur le point de sortir. Les suites vont être très rapidement diffusées. Sur les autres questions, je vous l'ai dit,

certains accidents ou incidents n'ont pas encore eu toutes leurs suites et c'est logique que vous ne les ayez pas vues. Je pense notamment à la diffusion des suites de l'accident de la route d'un dirigeant pour lesquelles il y a déjà eu un commentaire verbal devant l'ensemble du collège des directeurs d'établissements et pour lesquelles on envisage une intervention — je vous l'ai dit — plus formalisée qui pourrait aller au-delà des agents de la ZP NEN. Évidemment, les points d'attention classiques sur la rigueur de la maintenance, on n'a pas encore eu l'occasion d'en parler, je pense que ça pourrait être un sujet qu'on mettrait dans un de nos CSE, c'est parler de ce qu'on appelle globalement la «sévérification» de la maintenance ou la montée en charge du suivi de la «sévérification» de la maintenance qui sont des sujets sur lesquels je crois qu'année après année, on craint un certain nombre de choses et ce serait bien qu'on puisse en parler, ça permettrait de voir ce qui est fait dans un certain nombre de domaines. Vous avez évoqué des sujets — je pense à l'intervention de madame L'HOMEL —, sujets de formation, c'est une question qui est posée de façon permanente. Quel type de formation par rapport aux erreurs de type FOH dans les postes d'aiguillage ? Là, il y a plusieurs approches. Il y a des formations par simulations d'exercices sur le tas, il y a utilisation de simulateurs, c'est le genre de choses sur lequel on réfléchit actuellement et qu'on veut développer. Mais vous avez raison, il y a une dimension qui de toute façon ne peut pas être négligée, qui est la dimension des stages pratiques et du compagnonnage des jeunes avec les plus anciens. Ce sont des choses qu'on essaye de développer sur lesquelles on essaye notamment avec les nouvelles formations qui ménagent du temps d'alternance avec les agents de circulation compagnons de développer cette dimension. Pour autant, c'est vrai qu'on ne peut pas garantir de balayer tous les cas de figure et toutes les configurations d'accidents lors de ces formations, mais on peut quand même viser à ce que tous les agents aient eu ce compagnonnage avec des agents expérimentés, la caractéristique étant que les incidents sont globalement très rares, c'est-à-dire qu'un agent en vit relativement peu dans sa carrière. Il est nécessaire d'avoir l'expérience de plusieurs agents et l'expérience d'agents qui ont un déroulé de carrière plus long pour arriver à transmettre ce message aux agents plus jeunes, parce que dans une journée ou même une semaine de travail de routine dans un poste d'aiguillage ou sur un chantier, on ne voit pas ce problème incident, statistiquement. Il y a forcément à prendre soit des signaux plus faibles, des quasi incidents, soit bénéficier d'une expérience et du REX collectif des agents. Je n'ai pas la réponse à la question des tenues ignifugées, on la regardera, je suppose que c'est lié aux tensions pratiquées évidemment, qui ne sont pas les mêmes pour les agents caténaires, surtout sur un secteur comme le nôtre où on est en 25 000 V, par rapport aux tensions qu'utilisent les agents du service électrique. Sur l'impact de la régularité, que dire ? Nous devons garder de façon très ferme ce message, quand on est dans une procédure de sécurité, le sujet de la régularité est moins prioritaire que le sujet de la sécurité. Monsieur PINOT, je n'avais pas connaissance du fait que vous avez indiqué, on vérifiera que les directives qui ont été diffusées après l'électrification de Lorraine et après un droit d'alerte sur le sujet qu'ont été effectivement diffusées partout et ont été reçues. Je ne peux vous dire que ça.

Madame Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je vais être assez brève, je voulais juste préciser pour avoir été agent de circulation compagnon moi-même, que développer le compagnonnage, c'est bien, donner les moyens aux anciens compagnons d'en faire quelque chose de pertinent et productif, ce serait vraiment mieux et je répète une fois de plus que le

seul endroit où les agents d'expérience, je ne parle pas de formation initiale, pouvaient comparer leurs expériences par l'échange, envisager des situations qu'ils n'avaient pas envisagées et apprendre à y remédier, c'est bien dans les CFCF, dans les modules de perfectionnement et nulle part ailleurs.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On pourra y revenir, de toute façon, on a une commission qui s'occupe de formation et on aura à voir le dispositif de formation à discuter dans le CSE. Pour moi, les modules de formation, c'est quelque chose qui n'a pas été supprimé. Si demain le dispositif se concentre, j'ai entendu ce matin des questions, pourquoi pas un 4^{ème} campus formation sur la zone NEN, ça n'a effectivement pas été conçu comme ça pour des raisons, je pense, de temps de transport, mais si demain on a un dispositif qui est plus concentré avec le CFCF de Nancy qui disparaît, ce n'est pas pour autant que les formations de perfectionnement ne doivent pas continuer à être organisées soit dans les campus soit plus proches du terrain. Donc, on reverra ce sujet, parce que pour moi, les formations de perfectionnement doivent continuer. Il n'y a pas de lien entre le fait qu'on concentre le dispositif de formation et le fait que les formations de perfectionnement doivent disparaître. Ce serait absurde. Voilà ce que je voulais vous dire, je vous propose, si vous êtes d'accord, Monsieur le Secrétaire, de passer au point noté D3 de l'ordre du jour.

E3 – Informations trimestrielles (report CSE du 21 mai)

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Les informations trimestrielles ont été diffusées par écrit, je propose de prendre là-dessus plutôt les remarques et questions.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Écoutez, on va déjà, il ne reste plus que 10 minutes, voyez que l'ordre du jour est chargé, donc on va laisser tout le monde s'exprimer et faire leurs différentes déclarations.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Attendez, on reste sur des prises de parole sur le point E2 c'est ça ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous venez de me demander, on reste sur l'info trimestrielle, mais c'est un point qui n'a pas été traité le mois dernier, donc on reporte.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est ce que je proposais, mais Monsieur PINOT a demandé la parole, on va lui repasser la parole pour vérifier si c'est sur le point E2 ou le point E3.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Sur le point E2, oui, vous avez utilisé un mauvais terme en fait, on demande de remettre le perfectionnement. C'est de le remettre, parce qu'il n'existe plus aujourd'hui. Aujourd'hui, vous avez des formations, les premières formations premier emploi et ensuite vous avez juste une petite formation pour valider tous les 3 ans son CAF (certificat d'autorisation de fonction). C'est une petite formation «validante», après, le perfectionnement, les agents n'en ont plus.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne suis pas sûr que ce soit le cas de tous les EIC, mais on va vérifier ce point-là. Monsieur BONNESOEUR, vous souhaitiez intervenir sur je crois, sur le point E3, informations trimestrielles.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Monsieur le Président, il y a une déclaration pour la CGT pour les informations trimestrielles.

1. Déclaration CGT

M. Christophe BONNESOEUR donne lecture de la déclaration suivante au nom de la délégation CGT :

Monsieur Le Président,

Force est de constater comme depuis plusieurs années une chute des embauches en comparaison des cessations. La CGT remarque outre le recul des effectifs, les orientations de la zone de production ZP NEN avec un collègue exécution en repli et aussi un repli des embauches statutaires. Monsieur le Directeur quelle est la stratégie sur l'emploi de la zone de production ZP NEN au vu du recul des effectifs ? La CGT remarque un élément qui interpelle concernant la situation de l'emploi sur la ZP NEN à fin mars 2019. C'est le ratio existant entre les cessations d'activités et le nombre de recrutements ; les cessations sont essentiellement liées à la retraite des agents ; puisque notre ZP NEN arrive péniblement à effectuer à peine plus de 50% de remplacement pourtant prévisible et connu de RH en un seul trimestre ! La CGT pose la question y-a-t-il des problèmes de recrutement avec une entreprise qui aujourd'hui mène une politique de gel de salaire malgré des contraintes d'activités comme les horaires décalés, le travail de nuit, le travail des week-ends ; des parcours d'astreinte toujours plus grands ainsi que des métiers toujours plus techniques et des rémunérations en de ça des attentes des cheminot-e-s et des nouveaux embauché-e-s ? Mais peut-être que la solution par l'entreprise soit une précarisation de l'emploi et des cheminot-e-s ? (CDD, intérim...). Au regard du récapitulatif des contrats d'intérim 2019 et à l'objectif affiché dans les documents fournis par l'entreprise du 29/01 relatant -126 emplois sur la ZP NEN en 2019 et la situation « déjà » au premier trimestre de cette année. Vous vous permettez par la même occasion de précariser d'autant plus les salarié-e-s, d'ailleurs pour les intérim nous n'avons pas connaissance de la durée des missions ni de l'intitulé des missions. Mais nous remarquons que l'équivalence temps plein reste très faible. Nous vous rappelons que la CGT s'opposera en permanence et avec pugnacité contre les vellétés de l'entreprise pour des emplois précarisés surtout quand ceux-ci relèvent d'un haut niveau de technicité et de sécurité dans une entreprise de renom telle que la nôtre. La CGT revendique des emplois au statut de cheminots à la SNCF et des formations de qualité pour une montée en compétence au niveau de la carrière et une perspective d'avenir et d'évolution pour les cheminot-e-s. Et ce n'est pas le rapport de l'analyse social, des conditions de travail et de l'emploi de la Zone de Production Nord Est Normandie dont nous attendons toujours les réponses aux questions posées. Ni le rapport de structuration du groupe au 1^{er} janvier 2020 de la mise en œuvre de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire. Qui pourtant demande une analyse fine et précise balayée en 3 diapositives aujourd'hui par la direction

qui va rassurer les cheminot-e-s et la délégation CGT sur les intentions de l'entreprise d'un démantèlement de la SNCF.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur BONNESOEUR, y a-t-il d'autres interventions sur ce point d'informations trimestrielles ? Je te passe la parole, peut-être pour quelques commentaires généraux sur les questions qui ont été posées par Monsieur BONNESOEUR.

M. Olivier MARTY (Président délégué) : Le point trimestre fait aussi écho à un certain nombre de sujets qu'on a pu aborder autour de la situation d'entreprise, y compris mardi, mais aussi au fil d'autres séances. On a effectivement par rapport à l'emploi un peu de décalage dans les intentions d'embauche et leur réalisation, ce que vous évoquez. Il y a parfois certaines difficultés à concrétiser de l'embauche par rapport au *sourcing* et aux circuits d'embauche ou alors, certains ajustements de prévisions par rapport aux besoins qui sont faits par les établissements. Donc on aurait eu en théorie sans ces difficultés plus d'embauches au premier trimestre que celles qui sont affichées. On a ce point-là en vigilance avec les établissements. En ce qui concerne l'intérim, on est effectivement sur des chiffres qui font apparaître un niveau très modeste par rapport à l'ensemble de l'emploi tel qu'on le connaît sur la zone de production lorsqu'on le ramène à l'équivalent temps plein. Voilà quelques précisions que je voulais donner.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Donc, je pense qu'on va suivre cette évolution du recrutement, puisque je pense qu'un certain nombre de recrutements se sera décalé dans l'année, je dirais faute parfois de trouver les bons candidats aux bons endroits et au bon moment. S'il n'y a pas d'autres interventions sur le sujet, je me tourne vers notre Secrétaire, vu l'heure, attaque-t-on — ce que je propose volontiers — l'examen des questions qui mériteraient un débat en séance. Elles ont toutes eu une réponse écrite. Certaines questions peuvent mériter un débat en séance, je me tourne vers vous, Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Écoutez, vu l'heure, il est l'heure de lever la séance. Je suggère, comme on doit faire un exercice justement de toutes les questions qui devaient être retournées vers les établissements, on va les regarder ensemble pour savoir celles qu'on va reporter. Par contre, cet accord n'enlève en rien le droit aux élus de poser des questions à travers l'ordre du jour, en passant par le Secrétaire, c'est un droit ; depuis que l'accord est signé, je pense que c'est dans ce sens que ça va, il y aura quand même des questions.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je suis absolument d'accord avec vous sur le fait qu'il y a des questions qui sont du ressort de ce CSE. Monsieur PINOT, vous avez demandé la parole.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Tout à fait, je voulais savoir, on voulait rebondir sur les informations trimestrielles, bien que ce soit un report du 21 mai, il est 17 h 58, donc je pense qu'on n'a pas le temps nécessaire de rebondir dessus. On aimerait bien le faire plus tard. Il me semble qu'on avait été assez clairs sur un CSE où si nous, il n'y avait pas notre signature sur votre projet d'accord que nous refusions, que nos questions soient enlevées d'un ordre du jour. Elles ont été acceptées, elles seront traitées en CSE. Nous avons été clairs sur le sujet. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note le point. Je vous remercie, Mesdames et Messieurs pour cette séance qui a été assez longue, et donc, je lève notre séance.

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 59.