



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

---

*Procès-verbal n°18*

---

## Réunion plénière extraordinaire du 18 juin 2019

La Direction était représentée par M. Olivier MARTY (président du CSE), Mme Agnès RAULT et Arnaud AUBERT.  
Intervenants :

### Représentants titulaires du Personnel du Collège Exécution :

M.	JUDENNE	Renaud	CGT	INE	Absent
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	Absent
M.	LLOPIS	Arnaud	CGT	EIC LORCA	Présent
Mme	KAMMERER	Sylvie	UNSA-Ferroviaire	EIC ALSACE	Absente
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	Présente

### Représentants titulaires du Personnel du Collège Maîtrise :

M.	ACHOUB	Christophe	CGT	IP Lorraine	Présent
Mme	GUILHERME	Isabelle	CGT	ILOG NPDC	Absente
M.	NEAU	Sébastien	CGT	EIC LORCA	Absent
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	Absent
Mme	MELONI	Delizia	UNSA-Ferroviaire	EIC HDF	Absente
M.	NOEL	Maurice	UNSA-Ferroviaire	IP Rhénan	Absent
M.	BERTRAND	Pierre	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Absent
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	Présent
Mme	DEMARES	Sophie	UNSA-Ferroviaire	IP Normandie	Absente
M.	SCHMITT	Pascal	UNSA-Ferroviaire	EIC LORCA	Absent
M.	RAWOLLE	Régis	UNSA-Ferroviaire	ILOG Lorraine	Absent
M.	THEVENARD BERGER	Benoît	UNSA-Ferroviaire	IP lorraine	Absent
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	Non convoqué
Mme	COEPLÉ	Amélie	SUD-Rail	EIC LORCA	Non convoquée
M.	RUBY	Alan	SUD-Rail	IP Normandie	Présent

M.	CANTREL	Guillaume	CFDT	EIC ALSACE	Non convoqué
----	---------	-----------	------	------------	--------------

**Représentants suppléants du Personnel du Collège Maîtrise :**

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

**Représentants suppléants du Personnel du Collège Cadre :**

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

**Représentants syndicaux :**

M.	HERNOUX	Franck	CGT	IP NPDC
M.	GENEAU	Pierre	SUD-Rail	ILOG NPDC
M.	ROCHER	Fabrice	CFDT	EIC LORCA
M.	CATIAU	Bruno	UNSA	EIC HDF

**Invité de la Direction**

M. Philippe ARADAS

**Invités des représentants du personnel**

Mme Edwige BUES et M. Jérôme DELSART, DEGEST CE

<b>Réunion plénière extraordinaire du 16 mai 2019</b>
---

A – RESTITUTION DE L'EXPERTISE « RISQUE GRAVE PORTANT SUR DEUX INCIDENTS IMPLIQUANT DES SOUS-TRAITANTS DANS DES TRAVAUX DE RENOUVELLEMENT DE LA VOIE » \_\_\_\_\_ 13

*La séance est ouverte à 9 heures.*

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Demande au Président d'ouvrir la séance et de lui redonner la parole tout de suite.

**M. Olivier MARTY** : J'ouvre la séance de CSE de ce jour et donne la parole à Monsieur le Secrétaire.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Dans un premier temps, veuillez nous excuser pour ce problème technique. Malheureusement cela arrive, c'est la première fois.

Je vous présente Annick RENAUD qui est la secrétaire des élus, qui vient enregistrer le début de séance, jusqu'à l'arrivée de Sup Rédac.

Je demande à chaque élu et chaque RS, lors de vos interventions puisqu'il n'y a pas de plan de table, de donner votre nom et prénom pour l'enregistrement dans le cadre de la réalisation du PV.

Monsieur le Président, juste 2 ou 3 interventions du Secrétaire avant de commencer nos travaux.

1<sup>er</sup> point : concerne la libre circulation des élus.

J'ai avisé Madame RAULT hier. Il y a un certain nombre d'élus qui m'informent de la problématique de pouvoir se rendre sur les lieux du périmètre du CSE.

Les Pass Carmillon ne sont pas validés sur certains lieux. Certains élus n'ont même pas accès à leur Établissement.

Cela fait 6 mois que cela dure et c'est comme les cartes 18A, vous avez quelques difficultés sur ce CSE à faire en sorte que les choses se passent bien.

Je mettrais la Secrétaire du CCGPF dans la boucle, si cela ne s'arrange pas très rapidement, nous interpellons Monsieur JOBERT pour que cela puisse se régler.

Je vous rappelle que certains élus et RS vous ont rappelé ici les articles du Code du travail, sur la libre circulation des élus, force est de constater que ce n'est pas respecté !

2<sup>ème</sup> point : concerne l'accident survenu en Alsace, peu avant ce week-end et qui aurait pu avoir des conséquences graves.

Le Lorry auto moteur lors d'un freinage a glissé et dérivé.

Cet incident aurait pu avoir des conséquences très graves.

Il est anormal, qu'aujourd'hui, ce soit le Secrétaire et le coordinateur CSSCT, qui vous demandent pour quelle raison nous ne sommes pas informés ! Vous n'êtes vous-même pas informé !

À un moment donné, il va falloir que les Établissements se bougent et qu'ils nous donnent les nouvelles. Ce n'est pas parce que nous sommes à Paris que nous ne devons pas être informés.

Je vous demande de faire le nécessaire et sans délai. La prochaine fois que nous ne sommes pas avisés de tels accidents, je saisiserais directement l'inspection du travail.

Cela fait 6 mois, que le CSE existe et la période de rodage est terminée. À un moment donné, la moindre des choses et le moindre des respects pour les élus, c'est de les informer : c'est un minimum !

Je vous rappelle que nous n'avons toujours pas la liste des élus affichés sur les sites.

Cela fait 3 mois que vous nous baladez, vous nous faites passer à chaque séance, les feuilles afin qu'on les remplissent avec les numéros de téléphone. Force est de constater, que les cheminots ne savent pas qui sont leurs élus : ils n'ont pas leurs coordonnées.

### 3ème point : panneaux CSE

Je vous demande la mise en place de panneaux CSE sur chaque site et chaque chantier, comme le prévoit la loi.

Vous devez mettre en place ces panneaux d'informations en plus des panneaux syndicaux.

Certaines choses ne vont pas et perdurent dans le temps, il va falloir que vous fassiez le nécessaire pour que cela se passe mieux : sinon cela va se passer très mal !

### 4ème point : mission amiante

Nous avons réalisé une mission amiante par rapport à la Log Nationale et nous avons essayé de respecter les délais, de façon à ce que les chantiers se fassent par des cheminots et non par des entreprises privées.

Il semble qu'il y ait un chantier amiante sur la Log Nationale qui va être réalisé par une entreprise privée, qui elle-même n'est pas venue à une ICP.

Je passe la parole à Monsieur REPILLET qui va vous donner plus de précisions.

**M. REPILLET (CGT) :** Ce qui s'est passé est que le chantier de l'Est devait se faire sur le pont du Royaucourt dans l'Ain.

Par rapport aux délais demandés, cela n'a pas été possible. L'UPO locale a donc demandé à l'entreprise privée de venir faire ce chantier en urgence.

MOA a demandé à cette entreprise certains renseignements. Nous n'avons pas les valeurs d'empoussièrement, nous n'avons pas les modes opératoires. De plus, l'Entreprise ne s'est pas présentée à l'ICP.

Nous aimerions savoir comment, une entreprise privée, peut-elle se permettre de venir faire un chantier alors que nous, nous ne pouvons pas, quand nous n'avons pas toutes ces mesures ?

Ce chantier est pour l'instant en stand-by et nous espérons qu'en janvier, le chantier sera récupéré par les cheminots.

Il précise que les dernières informations qui ont été communiquées viennent du DUO de Tergnier.

**M. Mickael CHERIFI (CGT) :** Revient sur la réception des documents adressés à la maison, notamment pour les 2 ODJ de la semaine dernière : il ne les a pas reçus.

Il a reçu hier, celui pour aujourd'hui, daté du 5 juin 2019, avec le cachet de la poste en date du 11 juin 2019, réceptionné à la maison le 17 juin 2019.

Il pense qu'il y a quelques problèmes !

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Par rapport à l'incident de l'engin, c'est un engin DRR, une débroussailleuse rail/route.

L'incident est survenu entre la nuit du 4 au 5 juin 2019 en Alsace. Nous avons un problème qui semble être récurrent sur cet engin, en fait lorsque l'on freine, il se met directement en freinage d'urgence.

Ceci pose problème, il le fait que ce soit en mode route. En mode route, lorsqu'il arrive à un feu, on commence à ralentir et finalement il y a un freinage d'urgence 200 mètres avant le feu.

Les véhicules qui sont derrière manquent de taper dedans à chaque fois : c'est très dangereux.

Évidemment, lorsqu'il est sur les rails, dès qu'il freine, il bloque les roues et si c'est un peu humide il glisse, cela fait patin à glace.

Cet engin a été immobilisé : je compte sur vous pour que déjà on règle le problème. Apparemment, cela fait plusieurs fois que cela se produit.

Il est hors de question de remettre cet engin-là sur les rails, sur la route, si nous ne sommes pas sûrs d'avoir trouvé la panne.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Il rappelle ce qui a déjà été dit au CSE par notre délégation.

Sur une ICP, Monsieur MARTINI, il me semble que le Code du travail dit que les élus du CSE doivent être informés, 3 jours minimum avant.

La question est, sauf bien sûr cas d'urgence, est-il normal de recevoir un mail hier, pour une ICP aujourd'hui ? Est-il normal de recevoir un mail hier, pour une ICP pour demain ?

Il est bien beau, de mettre dans l'intitulé, au regard de l'article tant du Code du travail, nous informons les élus du CSE qu'il va y avoir une ICP. Ce serait bien de respecter l'ensemble des articles du Code du travail.

Étant donné que vous n'êtes pas dans la boucle, nous allons vous renvoyer l'ensemble des mails que nous recevons, si ce délai n'est pas respecté.

Un courrier a été fait pour les accidents du travail ; il serait bien que vous en fassiez de même pour les ICP !

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Comme vous pouvez le constater avec tout ce qui vient d'être dit en quelques minutes : force est de constater que rien ne s'améliore.

**M. Olivier MARTY** : De ce que vous exprimez, il y a des sujets de fonctionnement et de forme, pour lesquels, nous reprendrons les informations et ferons une mise au point avec les Établissements.

Il y a également des sujets, qui impliquent la sécurité.

Sur l'incident de la débroussailleuse, l'engin est effectivement immobilisé. Avant toute remise en fonction, il faut que le sujet déclencheur soit réglé.

Nous sommes bien sur la même idée, et en tout cas, dans l'état, il est immobilisé.

Il n'a pas d'élément concret concernant les travaux du chantier test du pont métallique, il prend note de ce qui vient de lui être rapporté. En termes de réalisation, il souhaite la démarche que l'on a et nous en reparlerons en plénière, et de bien mettre en situation la Log Nationale pour pouvoir réaliser ces chantiers.

**M. Mickael CHERIFI (CGT)** : Concernant l'accident avec la débroussailleuse, c'est bien le 5 juin ou 6 juin dernier que l'incident a eu lieu ?

**M. Olivier MARTY** : C'était le 5 juin, tôt le matin, dans la nuit du 4 au 5 juin.

**M. Mickael CHERIFI (CGT)** : Il trouve aberrant, en fonction de ce que vous venez de dire à l'instant, qu'à votre niveau, vous n'avez aucun élément ! Vous êtes tout de même, Président de CSE.

**M. Olivier MARTY** : Je n'ai pas dit que je n'avais pas d'élément sur ce sujet.

Vous avez pointé un sujet autour de la réactivité de la remontée d'informations : que nous prenons à sa juste valeur, pour bien rappeler aux Etablissement ce qu'il en ait.

En termes, d'appréciations de gravité des éléments qui peuvent intervenir et la nécessité d'aviser la Direction de la zone de production et par la même le CSE : nous avons ce point-là qui est par rapport au délai.

Par rapport au sujet lui-même, de la nature des défaillances qui viennent d'être rappelées par Monsieur MUTEL, notamment ce qui a pu impliquer en termes de situations variables et aux vues de ces éléments, l'engin est immobilisé.

Les conditions ne sont pas satisfaisantes pour pouvoir le mettre en circulation.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Une fois que le débat sera terminé, nous vous demanderons environ 4 minutes de pose pour que l'on puisse procéder à la mise en place de Sup Rédac pour l'enregistrement.

Juste pour rebondir sur ce que vous venez de dire, ce sont des choses qui arrivent début juin et nous ne sommes prévenus que le 13 ou 14 juin par les copains et non par la Direction : c'est grave !

Je rappelle que dans les règles de fonctionnement des CHSCT pour tout incident ou accident ayant des conséquences graves, vous devez normalement aviser le CHSCT.

Pour le CSE, c'est la même chose, nous avons les prérogatives des CHSCT.

À un moment donné, nous ne pouvons pas être isolés. Des cheminots nous ont élus, nous avons des prérogatives que nous a données le législateur. Vous nous devez ces informations !

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Le Secrétaire a dit ce que je voulais dire.

Je suis coordinateur de la commission santé et j'apprends cela hier, le 17 juin, pour un incident qui s'est produit le 4 ou le 5 juin : soit J+12. J+12 ce n'est pas acceptable !

**M. Emmanuel STIEGLER (CFDT)** : Revient sur la demande légitime du Secrétaire du CSE concernant l'accès des élus sur les emprises de nos périmètres.

Nous vous avons d'ailleurs sollicités à de nombreuses reprises concernant l'accès des agents IRIS 320.

À chaque CSE, on dit que l'on va me répondre, à chaque CSE on ne répond jamais. Ils n'ont toujours pas accès.

Lorsqu'un élu demande l'accès, c'est pour faire une tournée syndicale, c'est important, mais pas une urgence. Pour ces agents, c'est pour monter sur leurs engins de travail.

Que fait-on ? À la CFDT, nous sommes un syndicat modéré, certains nous le reprochent.

Nous vous demandons de permettre à ces agents de pouvoir travailler dans de bonnes conditions et vous ne nous répondez pas.

Cela commence à bien faire, il y a 2 solutions : soit j'abandonne ma demande, soit je vais m'énerver très fortement. Il serait préférable que l'on me réponde.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Si vous commencez à énerver les syndicats de discussion, nous sommes mal.

Lors d'un CSE, nous avons demandé les organigrammes des différents Établissements et Monsieur MARTY nous avait communiqué un lien sur ces organigrammes. Ces derniers datent de 2016, rien n'a bougé depuis 2016 ?

Si c'est pour nous envoyer des organigrammes qui datent de 2016 et qui ne sont plus bons, cela ne nous sert pas à grand-chose.

Comme nous sommes précautionneux, nous vérifions les documents que vous nous envoyez : nous aimerions des mises à jour qui sont plus que nécessaire.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a des projets de fusions d'UO et d'UP un peu partout. Nous aimerions voir ce qu'il en est actuellement de l'organisation.

Voir dans des documents que vous remettez qu'ils font du -8 sur des fusions et vous nous présentez un document avec seulement -4.

Un peu d'honnêteté dans les documents qui nous sont fournis et des organigrammes un peu plus à jour !

Soit, vous nous fournissez le lien qui correspond ou vous envoyez l'ensemble des organigrammes par mail.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Profite de cette plénière pour donner une information aux élus.

Nous sommes une nouvelle fois en désaccord sur l'ordre du jour du 4 juillet 2019.

En effet, lors de l'avant-dernier CSE, la Direction voulait mettre en place une expérimentation sur le bouclage local, c'est-à-dire le retour à l'intervalle.

Nous avons sur certains périmètres, des soucis, puisqu'aujourd'hui certains cheminots indiquent que la boucle de rattrapage n'est pas très bonne ; ils se posent un certain nombre de questions.

La Direction est revenue avec ce projet, mais cette fois au lieu de la mettre en expérimentation elle le donne en simple information pour la mise en œuvre du bouclage local.

J'ai estimé, une modification du S9, aussi temporaire ou permanente qu'elle soit mérite une consultation de l'instance.

Pour l'instant, je suis en désaccord, on ne peut pas modifier le S9 avec une simple information aux élus.

Monsieur le Président il n'y aura plus de désaccord, à partir du moment où nous serons consultés sur le sujet.

**M. Olivier MARTY** : Par rapport à vos interventions, et sur le sujet précis et local des agents de l'IRIS 320 et de sa réponse, nous allons nous attacher à ce que vous ayez cette réponse.

Il est anormal qu'elle ne soit pas encore arrivée.

Sur les organigrammes, le lien est toujours le bon et nos structures mettent à jour ces organigrammes.

Pour en connaître quelques un, tous ne datent pas de 2016. Si certains sont trop anciens, c'est une anomalie qu'il faut qu'ils corrigent.

Sur le point de l'ordre du jour, ce sujet est à l'examen dans le cadre de discussions de l'ordre du jour.

Avant de faire le tour des délégations pour la présence des suppléants, il propose pour la bonne tenue des PV d'écrire le tour des suppléants.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Demande 5 minutes de suspension de séance pour changer les personnes qui effectuent l'enregistrement.

**M. Olivier MARTY** : Accorde la suspension de séance.

*La séance reprend à 10 heures 08.*

**M. Olivier MARTY** : Nous reprenons notre séance. Nous listons les suppléants présents, en commençant par la CGT.

**M. Franck HERNOUX (CGT)** : En plus des titulaires présents à cette plénière, siégeront les suppléants suivants : Monsieur Simon remplacera Monsieur Reymann, Madame Penaroyas remplacera Monsieur Robert, Monsieur Wavelet remplacera Monsieur Fatome, Monsieur Lansiaux remplacera Madame Guilherme et Monsieur Repillet remplacera Monsieur Judenne.

**M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire)** : Au titre de l'UNSA Ferroviaire, la délégation est sinistrée puisque cette semaine nous avons un congrès fédéral. Aucun de nos titulaires ne sera présent. Seuls seront présents nos deux élus suppléants ici présents, car les autres

sont rappelés par la réalité de l'entreprise, c'est-à-dire la production : Monsieur Halas et Monsieur Nowicki.

**M. Pierre GENEAU (SUD-Rail) :** Pour la délégation SUD-Rail, Monsieur Ruby remplacera Monsieur Brassart.

**M. Fabrice ROCHER (CFDT) :** La délégation CFDT est complète. Je remplace Monsieur Ozenne.

**M. Olivier MARTY :** Merci. Nous sommes aujourd'hui réunis pour la restitution de l'expertise « Risque grave portant sur deux incidents impliquant des sous-traitants dans des travaux de renouvellement de la voie ». Nous avons la présence de deux intervenants du cabinet Degest. Avant de commencer cette restitution et de passer la parole à Monsieur le Secrétaire, je vois que Monsieur Hernoux voudrait prendre la parole.

**M. Franck HERNOUX (CGT) :** À la fin du débat, il y aura deux déclarations lues par la CGT.

**M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) :** Le Secrétaire évoquait les difficultés de déplacement de nos élus, sur notre périmètre même, Nord-Est-Normandie. J'ai reçu un courriel de Monsieur Caille, élu CSE, avec copie au Secrétaire ici présent. S'il vous faut des preuves, je vais vous en donner une : « Bonjour Christophe, pour information, après remplacement de mon Pass Carmillon, mon seul accès est au 21 rue d'Alsace, et même pas à mon Infrapôle. » L'agent ne peut même pas accéder au périmètre de son établissement. Je vous ai déjà cité l'article L.2315-14. Il rappelle la liberté de déplacement. Je ne le réitère pas. À ce jour, nous sommes le 18 juin, qu'est-ce qui s'oppose, Monsieur le Président, à ce que cette liberté de déplacement ne soit pas entravée ? Merci de répondre à ces demandes d'élus. Nous sommes le 18 juin, soit quasiment 6 mois de fonctionnement. Ce qui ne devrait plus être évoqué ici est encore évoqué. Quel est le point de blocage ?

**M. Olivier MARTY :** J'avais déjà évoqué le principe de pouvoir permettre l'autorisation d'accès aux élus dans le cadre de la définition des accès fixée par chacun des établissements, selon la nature des bâtiments. Dans le cas d'un remplacement, quand toutes les autorisations sont remises à zéro et doivent être réactivées, il est de la responsabilité de l'établissement de les réactiver. C'est le cas, si je comprends bien, du message de Monsieur Caille. Nous rappellerons ce principe à l'ensemble des établissements pour le cas particulier que vous évoquez, mais aussi pour le cas général, de façon à ce que les accès libres, là où les bâtiments n'ont pas de conditions particulières d'accès, puissent être donnés à chacun. Il y a un message particulier et un message général.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) :** C'est bon. Vous avez répondu. Cela ne concerne pas qu'un élu, mais tous les élus.

**M. Olivier MARTY :** J'ai bien répondu de manière générale.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT) :** Dans le cadre de la mission « amiante », je suis allé à l'Infralog national. En tant que coordinateur santé, j'aurais bien aimé pouvoir entrer dans l'établissement. À l'Infralog national, il faut badger tous les 5 mètres, dès que vous avez une porte ou un ascenseur. Il y a des badges partout. Ce sont des badges spécifiques. Le Pass Carmillon ne fonctionne pas. Il faudrait que vous me fassiez un badge pour que je puisse aller à l'Infralog national.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Je voudrais justement intervenir à propos de cet établissement. Il nous est impossible d'y entrer. Dans le cadre des fusions, le choix est bien souvent d'aller vers du privatif. Nous quittons nos bâtiments pour en louer d'autres. Nous allons avoir de grosses difficultés à entrer dans nos UP et dans nos îlots. Merci, lors des commandes de badges, d'en prévoir pour l'ensemble des délégations. Que comptez-vous faire au sujet de l'Infralog national ?

**M. Olivier MARTY** : Ce que je disais avant correspond à la situation que vous évoquez. Certains bâtiments peuvent avoir leurs propres conditions d'accès. C'est le cas quand nous sommes sur du locatif, en bâtiment partagé, où la SNCF n'est pas seule dans le bâtiment et où il peut y avoir des conditions d'accès. L'accès se fait en se présentant et selon les critères d'accès, de code ou de carte, propres au bâtiment, sans que nous puissions avoir une extension d'accès permanent à chacun. Cela relève de la gestion locale. Ce qui est important, c'est que, moyennant une présentation, vous puissiez entrer pour exercer vos prérogatives. C'est aussi le cas même dans des bâtiments SNCF qui ont des critères de sécurisation, qui font qu'il faut se présenter.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Celle-là, vous ne nous la ferez pas. Dire qu'il existe des conditions locales, c'est non. Des sites sont effectivement sécurisés, par rapport aux installations. Par exemple, la Supervision. Sa sécurisation peut se comprendre. Dans les autres établissements, ce n'est pas parce que le directeur en place n'a pas envie de donner les autorisations que cela doit se passer ainsi. Par exemple, je ne suis pas sûr qu'un élu de l'Infralog Lorraine soit autorisé par son directeur à aller partout. Je vous le dis d'une manière très solennelle et très claire : si des élus constatent dans leur mission qu'ils ne peuvent pas accéder à un site parce que personne ne leur répond, nous ferons des constats d'huissier pour constater l'entrave à la libre circulation et nous vous ferons un procès. Et nous verrons bien. C'est le seul message que vous entendez. Nous sommes des élus. Or les élus ont aujourd'hui un certain nombre de prérogatives, un certain nombre de devoirs, mais aussi un certain nombre de droits. Aujourd'hui, vous bafouez ces droits, depuis le début du mandat. À un moment donné, il va falloir donner aux élus leurs droits. C'est tout ce que nous vous demandons.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Il faut avoir le moyen de se présenter, Monsieur Marty. Or à l'Infralog national, ce n'est pas possible. À l'UO Somme, un de nos élus a voulu sonner parce que son badge ne fonctionnait pas et on lui a demandé s'il avait rendez-vous. La porte est restée fermée. Il n'avait pas pris de rendez-vous. Même en se présentant, la porte n'est pas ouverte. Nous craignons le pire, avec les fusions. C'est l'avenir qui nous sera bientôt présenté ici. Ou c'est du privatif. Nous allons éviter ce genre d'inconvénient, Monsieur Marty. Autant anticiper. Or vous ne répondez toujours pas aux questions. Vous nous demandez de nous présenter, mais il est impossible, dans certains endroits, de se présenter. Il n'y a rien.

**M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire)** : Le texte de loi auquel je faisais référence, L.2315-14, emploie les mots « circuler librement ». L'interprétation que vous faites est abusive. Je ne souhaite pas au nom de ma délégation que nous ayons à aller au-delà.

Je parlerai pour ma délégation. Nous avons toujours eu pour pratique de préaviser de notre venue. Cela fait partie du savoir-vivre ensemble. Néanmoins, cette liberté de circulation ne permet pas d'accepter votre propos, c'est-à-dire que quand nous allons dans un site nous devons d'abord nous présenter au dirigeant. Nous le faisons, car cela fait partie du savoir-

vivre, mais il n'existe pas de préalable. C'est l'accès libre. C'est la loi. Nul n'est censé ignorer la loi. Vous devez et nous devons respecter la loi. Pas d'interprétation.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Il existe visiblement un problème à l'Infralog national, comme il y a un problème pour communiquer quand les opérateurs RPM sont réunis alors qu'une mission est votée ou pour avertir d'une inspection. Nous voyons bien que la Direction freine des quatre fers et que le dialogue social est de mauvaise qualité. On n'a même pas envie que les élus puissent entrer dans les locaux. J'en veux pour preuve un DS qui a été nommé récemment, en début d'année, au Havre, qui est aussi délégué de notation et qui ne peut même pas entrer dans son établissement. Il est DS de l'établissement, il est désigné pour faire les notations, mais quand il vient faire les notations, il ne peut pas entrer. Pourtant, il est de l'Infralog. Quand nous voyons ce qui se passe pour des délégués de notations de l'Infralog, évidemment nous, pauvres petits élus CSE, nous sommes en difficulté quand nous voulons entrer. Je pense que l'Infralog national doit se mettre au diapason.

**M. Sébastien NEAU (CGT)** : Autre témoignage. Monsieur Llopis et moi-même sommes agents de l'EIC LORCA et quand nous voulons nous rendre à notre établissement, c'est pareil. Et cela dure depuis plus de 4 ans. Nous n'avons pas accès au bâtiment librement. Nous pourrions le concevoir si nous n'avions rien à y faire, mais nos collègues du COGC de Nancy travaillent 24 heures sur 24 dans ce bâtiment et nous ne pouvons pas aller les voir librement en dehors des heures d'ouverture du bâtiment. Monsieur Bonnesoeur, idem. Il n'a pas accès librement au bâtiment de la Direction régionale SNCF de Champagne-Ardenne à Reims, qui est le lieu du siège de son propre établissement.

**M. Olivier MARTY** : Avant que vous ne repreniez la parole sur ces sujets, je précise que je me suis exprimé sur ce qu'il en était sur ces règles. Nous les rappellerons aux établissements.

**A – RESTITUTION DE L'EXPERTISE « RISQUE GRAVE PORTANT SUR DEUX INCIDENTS IMPLIQUANT DES SOUS-TRAITANTS DANS DES TRAVAUX DE RENOUVELLEMENT DE LA VOIE »**

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Nous allons laisser la parole au cabinet Degest pour la restitution de l'expertise. Je rappelle que ce sont deux expertises séparées, même si elles figurent dans le même document. En effet, il s'agit de deux accidents qui sont éloignés l'un de l'autre d'une façon importante. À Blainville-Chalindrey, la Direction avait saisi la justice pour essayer de désavouer l'un des membres du CHSCT concerné puisque l'expertise était demandée pour risque grave. Le tribunal n'a pas suivi la requête de la SNCF et a donné raison au CHSCT, qui a pu mettre en place son expertise, un an après. Sur la même période s'est produit un accident grave sur le CHSCT de Thionville. La Direction, voyant qu'elle perdait de façon répétitive au tribunal, n'a pas osé contester une seconde fois. C'était important de le dire. Je laisse Degest faire la présentation.

**M. Olivier MARTY** : Juste avant de donner la parole aux experts pour la présentation, nous avons de notre côté Monsieur Aradas, directeur d'établissement de l'Infrapôle Lorraine. En

effet, les deux sujets sont sur cet établissement. Il contribuera aux échanges et au débat qui suivra la restitution.

**Mme Edwige BLUES (Degest CE)** : Merci à vous. Nous allons commencer la restitution. Nous allons rappeler rapidement la demande et le contexte des interventions et des incidents. Ensuite, nous zoomerons rapidement sur le traitement des deux incidents. Et nous présenterons les deux résultats principaux de l'expertise, suivis des recommandations, pour laisser la part large au débat et aux échanges.

Effectivement, nous avons répondu à deux demandes d'expertise pour risque grave séparées, en septembre 2017 et en mai 2018. Elles impliquaient la même problématique, celle de la sous-traitance. Il s'agissait pour les élus de pouvoir comprendre les modifications induites par l'augmentation du travail en coactivité liée à l'augmentation de la sous-traitance et de savoir ce qui était mis en place afin de permettre la réalisation de ces missions de production en toute sécurité. C'est un contexte d'intervention assez particulier, avec deux demandes d'expertise à traiter en parallèle. Nous avons souhaité les réunir sur un même document et sur une même expertise. En effet, certaines personnes sont en commun aux deux. Cela ne servait à rien de faire des entretiens en double. Ces interventions ont lieu longtemps après les faits, jusqu'à un an ou six mois après les faits. Le souvenir des personnes peut être un peu compliqué. De plus, il s'agit de travaux de régénération qui impliquent une multitude d'acteurs avec l'Infralog national, l'Infralog régional, les Infrapôles et les entreprises sous-traitantes. En revanche, le périmètre du CHSCT est assez limité sur le territoire. L'accès aux personnes est donc un peu limité. Nous n'avons pas pu rencontrer les sous-traitants. Nous avons pu quand même rencontrer en fin de terrain des personnes de l'Infralog national et des Infralog régionaux.

Un seul rapport. L'objectif de cette expertise était de dépasser un peu le traitement de ces incidents et de se centrer sur l'identification des facteurs de risque.

Le contexte un peu global au sein de MET. Depuis plusieurs années, l'entreprise s'est rendu compte que le réseau était plutôt dégradé et qu'il fallait un volume important de régénération. Je ne vous apprend rien. Nous allons passer rapidement sur le sujet. Pour pouvoir faire face à ce volume de travaux, il était également demandé dans le même temps un gain de productivité à la SNCF, en échange du financement de ces régénérations. Un des leviers trouvés par l'entreprise a été le développement de la sous-traitance sur les activités autres que celles historiques, dites de travaux, mais plutôt sur les activités dites de sécurité. Il y a les prestations de sécurité du personnel, les bases arrière, SE, VTEC et quelques prestations de maîtrise d'œuvre.

Les incidents que nous avons eu à traiter portaient sur des prestations de sécurité du personnel et de sécurité, avec des agents de conduite de Lorry qui assuraient la protection des PN. Ces prestations ont un degré de maturité variable. Il y a des protocoles d'expérimentation et des choses un peu neuves, qui peuvent désorganiser le service. La montée en charge a été assez importante dans le recours à la sous-traitance, avec une part d'achat des travaux dans le coût total des investissements qui atteint les 70 %. C'est assez important. Tout le long de l'expertise, nous avons essayé de traiter la question suivante : faire faire à des prestataires extérieurs conduit-il au même résultat que de faire en interne ? Travaille-t-on de la même façon ? N'y a-t-il pas des problèmes nouveaux qui se posent lors d'une modification de l'organisation ?

Nous passons au traitement des incidents, en rappelant un petit peu ce qu'il s'est passé, car tout le monde n'est pas forcément au fait.

L'incident de Chalindrey est le plus ancien. Il date de presque un an. L'incident s'est passé sur un chantier connexe qui était géré par l'Infralog régional. Il consistait à installer des caniveaux le long de la voie 1 pour améliorer l'évacuation des eaux. Les chantiers connexes précèdent souvent les chantiers de RVB et préparent les travaux. Ce chantier nécessite l'utilisation d'une pelle rail-route qui appartenait à l'entreprise ETF. ETF est chargé de réaliser les différentes manœuvres de pelle sur le chantier. Les travaux connexes ont pris du retard, suite à de nombreux problèmes de météo. Les chantiers se sont retrouvés dans le domaine RVB, géré par l'Infrapôle Lorraine et l'Infralog national. Ils bénéficiaient des mesures de protection mises en place dans le cadre du RVB sur les deux voies pendant la période des travaux. Le jour de l'incident, il était prévu à la consignerie que la pelle ETF s'enraille sur la voie au PN 47. Or la pelle et son conducteur se sont présentés au PN 44, c'est-à-dire un peu avant la zone de protection prévue. L'agent Lorry et le représentant du chantier se trouvaient bien, eux, au niveau du PN 47. Le conducteur s'est présenté au PN 44, car il devait changer son godet qui était à proximité du PN. Au lieu de faire le trajet par la route, ce qui est un peu plus long, il a préféré passer par le rail. Il a demandé à l'agent qui gardait le PN s'il pouvait s'enrailer. L'agent PN de l'entreprise SFERIS qui était sous protocole d'expérimentation transmet cette demande de modification du point d'engagement de la pelle auprès de l'adjoint S10. L'adjoint S10 lui donne l'autorisation par SMS. L'agent PN s'engage sur les voies. Le conducteur s'est engagé sur les voies. Il a parcouru une distance d'à peu près 2 kilomètres sans agent Lorry et hors de sa zone de déplacement, ce qui est contraire aux règles de sécurité de la SNCF. Seul l'agent Lorry peut modifier le point d'engagement et peut assurer la sécurité du convoi. C'est l'incident.

Les éléments d'enquête réalisés à chaud sur le chantier montrent une erreur humaine du conducteur de la pelle. Il aurait dû savoir que la présence d'un agent Lorry est obligatoire pour pouvoir modifier le point d'enraillement et se déplacer sur les rails. Il y a aussi une erreur humaine de l'agent PN. Il est indiqué dans l'extrait de lettres envoyées à l'entreprise que la prise d'initiative de l'agent PN de demander et d'autoriser l'engagement de la pelle rail-route à la place de l'agent Lorry ou du responsable d'activité a contribué à cet incident. Il y a eu un défaut dans l'exécution de la procédure. C'était le REX au niveau du chantier.

La SNCF a contesté cet incident qui n'entraînait pas de mise en danger sur la sécurité des agents. La Direction a avancé deux raisons : l'enraillement de la pelle s'est fait dans les mesures de protection liées au RVB. Il y avait effectivement la protection un peu plus large du RVB. Il n'y avait pas de risque de circulation d'un train commercial par exemple. De plus, aucun agent ne travaillait sur la zone entre le PN 44 et la zone initiale d'engagement. Pour la Direction, ce n'était pas forcément un incident grave.

Cependant, l'incident a été classé comme un événement de sécurité, sur un niveau 1 ou 2 de l'échelle de gravité de l'EPSF, ce qui nécessite des mesures.

Parmi les mesures prises par la SNCF, certaines sont d'ordre organisationnel. Un briefing a rappelé la règle dès le lendemain pour préciser les procédures de mise en voie et hors voie des Lorry sur un PN, en précisant que seul l'agent Lorry peut s'engager. Les organisateurs (RPTx, S9, S10, etc.) doivent bien identifier la personne à l'origine de la demande. Quelques jours plus tard, les procédures ont été modifiées sur ce seul chantier en ajoutant une boucle

de rattrapage. Si cette situation devait se reproduire, l'adjoint S10 devait s'assurer que l'adjoint S9 était bien au courant et avait pris les mesures adéquates. Un courrier a été envoyé aux deux entreprises concernées, ETF et SFERIS, pour qu'elles prennent des mesures et qu'elles tiennent la SNCF au courant. L'entreprise SFERIS a également engagé plusieurs mesures et a réalisé un REX. Un briefing a été fait à l'ensemble des agents PN au sujet de la nouvelle procédure. SFERIS a demandé que la règle consistant à être bien attentif sur le fait que c'est l'agent Lorry qui demande l'autorisation plutôt que le conducteur de pelle soit appliquée sur l'ensemble des chantiers au niveau national. *A priori*, des mesures disciplinaires auraient été prises à l'encontre de l'agent PN. Nous n'avons pas eu plus d'information. L'entreprise ETF n'a adressé aucune réponse malgré les multiples sollicitations de l'établissement. Nous ne savons pas quelles mesures ont été prises. Selon les agents sur le terrain, il n'y aurait pas eu de suite donnée à cet incident. Le conducteur de pelle serait resté en poste tout le long du chantier.

Cet incident pose un certain nombre de questions. Comment se fait-il que le pelleteur demande directement à l'agent PN d'enrailler sans que le responsable de l'entreprise ou les organisateurs ou les responsables sécurité soient avertis ? Nous pouvons nous poser la question. Le traitement de l'incident s'est beaucoup porté sur l'agent PN en tant que boucle de rattrapage et sur la gestion d'une situation anormale, mais peu sur la façon dont cette situation anormale a pu exister. Nous pouvons nous interroger sur le niveau de formation des pelleteurs. Ont-ils la formation sur la prestation LAM ? Savent-ils qu'ils ne peuvent pas s'engager sans l'agent Lorry ? Savent-ils qui contacter ? Ont-ils une vision un peu globale du système dans lequel ils entrent et de son organisation ? Les agents de l'Infralog national ont souvent fait ressortir dans les entretiens que les représentants de l'entreprise étaient formés, mais pas les salariés qu'ils encadrent et qui doivent suivre les ordres. Mais ce n'est pas toujours respecté et ils ne sont pas toujours ensemble. Les questions portent aussi sur la façon dont est déployée l'information qui est transmise au briefing. Comment est-il possible de modifier le point d'entrée, au PN 44, sans que cela pose souci ? De nombreux aléas se règlent au fil de l'eau.

Sur ces chantiers qui sont très complexes, la communication et le déploiement de l'information constituent une clé sur laquelle repose la sécurité. En fonction de cela, on peut modifier l'organisation en prenant en compte les multiples aléas, pour faire en sorte que le prescrit prenne en compte le réel et que la situation anormale devienne nominale. Cela revient à questionner le fonctionnement de l'entreprise, la façon de remonter l'information, les systèmes d'évaluation et la formation.

L'autre question est celle des moyens dont dispose l'organisation de la sécurité au sein d'un chantier. Quelle possibilité de contrôle de la part de la SNCF sur ces entreprises ? Quels sont les moyens mis sur la gestion de la sécurité ? La SNCF contrôle les entreprises extérieures *via* les fiches EDMA qui sont régulièrement mises à jour. Il existe tout un système de qualification où est prise en compte leur gestion de la sécurité. Cependant, l'évaluation du système de veille de sécurité des entreprises prestataires *via* ces fiches et les moyens réellement mis en place peuvent ne pas être identiques, notamment lorsqu'il s'agit d'entreprises ayant une organisation décentralisée. *A priori*, ETF a un siège avec des filiales régionales, sans fonction support. Les fonctions support sont nationales. Il peut donc exister chez eux une complexification liée à cela et une transmission des informations un peu complexe à distance.

Nos deux résultats tournent autour de ces questions. Je laisse la parole à Jérôme.

**M. Jérôme DELSART (Degest CE)** : Je vais vous présenter l'incident de Longuyon.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Non, nous allons traiter incident par incident. Nous n'allons pas faire un global expertise. Il n'y a pas que des agents de l'équipement ici, il y a aussi des agents qui viennent de l'EIC et qui ne connaissent pas tous les aspects de l'incident. J'aimerais que nous traitions déjà l'incident de Chalindrey. Nous allons faire un petit débat. Nous allons intervenir. Après, vous pourrez reprendre votre présentation. Sinon, nous allons tout mélanger.

Pour rappeler l'histoire. Un RVB se réalise sur Merrey. La CGT avait déposé une DCI parce que l'entreprise faisait déjà venir des agents des entreprises privées en nombre pour pouvoir intervenir sur ce chantier. En particulier, les agents SE n'étaient même pas tous formés à l'époque. Nous en avons formé nous-mêmes 4 agents sur 6 pour venir sur ce chantier. Une DCI a été déposée. Malheureusement, un certain nombre d'agents n'était pas prêt à partir dans une grève en plein été. Certains nous disaient d'une manière très claire qu'ils étaient là pour gagner de l'argent et qu'ils ne se mettraient pas en grève. Il n'y a pas eu de préavis déposé.

En l'absence de toute réaction, la Direction, complètement décomplexée, en a profité. Elle s'est permis de faire venir 24 agents en plus des 16 déjà utilisés. Il faut s'en rappeler. Il y avait 12 agents de l'entreprise SAGES, en plus déjà des 8, qui étaient affectés aux bases arrière pour les préparations des trains travaux. Il faut quand même savoir que ce qu'il s'est passé en Lorraine était un scandale. Normalement, les agents de la Log de Lorraine devaient s'occuper des trains travaux. La Direction nationale a préféré retirer la charge de travail de nos agents au bénéfice de ces entreprises privées. La direction les a fait venir pour préparer les bases arrière, ainsi que 12 autres de la filiale SFERIS en plus des 8 reprenant la surveillance des passages à niveau.

Il faut savoir que nous étions intervenus au niveau du CE M&T au sujet d'une expérimentation qui était menée sur un établissement voisin, l'Infrapôle rhénan, si mes souvenirs sont bons, pour reprendre la surveillance des passages à niveau par ces entreprises privées. Dans le cadre de la tenue des réunions de la CPC et du CNHSCT, il était hors de question qu'il y ait une expérimentation en cours sur le territoire national et de la mettre en œuvre sur un autre établissement. C'est pourtant ce qui a été fait sur l'Infrapôle Lorraine. L'incident, c'est bien un agent PN de l'entreprise privée qui a fait en sorte qu'ETF enraille sa pelle. Après intervention au niveau national, on nous a sorti un protocole de reprise de PN. Il était visible que la Direction avait agi dans la précipitation. Ce protocole n'avait jamais été préparé. Nous avons fait remarquer à l'époque qu'il y avait des problèmes de date, comme cela doit apparaître dans un PV de CHSCT. Il y a eu des erreurs dans les dates. En tout état de cause, la direction a mis en place des agents PN d'une entreprise privée pour reprendre les PN à la place des agents. Là derrière, il y a eu cet engagement de pelle, avec un SMS passé pour engager cette pelle. Pour nous, c'est un incident hyper grave. Nous avons mis des agents qui n'ont même pas l'expérience. L'entreprise nous les impose et nous arrivons à ce type de situation.

Je voulais simplement rappeler l'histoire, car tout est parti de là. Nous ne pouvons pas avoir une pelle qui roule. À un moment, on nous dit qu'elle roule à contresens, puis on dit qu'elle

s'est trompée de voie. C'était du tout et du n'importe quoi. Or nos agents sont sur le terrain. Nous devons faire attention et ne pas faire n'importe quoi. Effectivement, les cinq CHSCT ont déposé un droit d'alerte sur l'Infrapôle Lorraine. Que propose l'Infrapôle Lorraine ? Nous avons fait une réunion en commun. Lors de cette réunion, le CHSCT compétent a demandé une expertise. Les autres CHSCT ont simplement demandé à faire partie de la demande de restitution. Ils se sont associés à cette expertise sans la demander. Malgré tout cela, la Direction a été contesté au tribunal, car elle estimait qu'une entreprise privée peut faire le travail des cheminots sans aucune compétence et qu'une autre entreprise privée peut se balader avec une pelle rail-route sur un chantier où il y a nos cheminots en pouvant en écraser un à tout moment. La Direction a contesté, car elle estime que ce n'est pas grave. Aujourd'hui, les cheminots doivent être plus que parfaits, mais les entreprises privées font ce qu'elles veulent. Elles monteront en compétence avec notre pognon. Nous les formons avec notre pognon. Nous voulons les monter en compétence pour pouvoir faire du fric à l'avenir au détriment des cheminots. C'est la réalité des choses. Le fait que la Direction aille contester au tribunal est une honte. Heureusement, les juges ont vu clair et ont donné raison au CHSCT pour qu'il puisse faire son expertise. Il ne faut plus que cela arrive. Je pose une question au directeur : comment se fait-il qu'ETF ne réponde pas ? Cela veut dire qu'ETF met en danger nos agents et ne répond pas. Qu'a fait la Direction ? A-t-elle demandé des explications ? Quelles sanctions ? Aujourd'hui, des agents se prennent des jours de mise à pied quand ils oublient un commutateur. Nous en sommes là, alors qu'ETF peut mettre en danger l'ensemble de nos agents sans que nous ne leur disions rien. Nous ne nous leur posons pas de question. Ce n'est pas le premier sur La Lorraine. Nous avons quand même une entreprise qui a écrit à la Direction pour dire qu'il fallait que le CHSCT cesse d'arrêter les chantiers parce qu'elle perdait de la production.

**M. Olivier MARTY** : Monsieur Vuillaume avait demandé la parole.

**M. Nicolas VUILLAUME (CGT)** : Répondez déjà à Monsieur Achoub et je reprendrai la parole.

**M. Olivier MARTY** : Vous avez rappelé un certain nombre d'éléments pour éclairer les élus et l'assemblée sur ce dossier. Certains points se retranscrivent dans des questionnements rapportés par l'expert. Je ne reviendrai pas sur la procédure, l'intervention des CHSCT, la demande d'expertise et le contentieux au tribunal. Ces débats ont eu lieu en leur temps et dans d'autres instances. Chacun a donné ses arguments. La Justice a tranché. Nous nous y conformons. Nous sommes postérieurement à ce débat, aujourd'hui, pour la restitution de l'expertise qui a été validée par la Justice sur cet incident.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Je m'excuse de vous couper, Monsieur le Président. Je veux quand même vous dire une chose : vous dites que la Justice nous a donné raison, mais nous avons bataillé pendant plus d'un an avant d'avoir une expertise, car la Direction estimait qu'il n'y avait pas de danger alors qu'il y en avait. Qu'avez-vous fait pendant ce temps ? C'est aussi une question que je vous pose.

**M. Olivier MARTY** : Il y avait clairement une divergence. Elle avait été portée de chaque côté. Elle a donné lieu au contentieux et au résultat que nous connaissons. Au début, il y avait effectivement une divergence d'appréciation.

Au sujet de l'intervention d'autres entreprises et du comportement d'ETF, qui ne répond pas aux questions posées et qui a été pointée dans l'expertise, je vais laisser le directeur d'établissement donner des éléments de contexte. Il sait ce qu'il en est sur la manière dont nous assurons les échanges et les relations avec une entreprise prestataire.

**M. Philippe ARADAS** : Je reviens sur cet événement qui s'est passé en septembre 2017. C'est vrai que cela fait loin.

Concernant la contestation menée au niveau de l'entreprise, nous ne contestons pas la gravité. Nous avons mis en avant le fait que nous étions à même de faire l'enquête et de savoir ce qu'il s'était passé, expertise ou pas. Nous avons mené une enquête. Ce qui montre que nous ne contestons pas la gravité, c'est que la DSSR a classé cet événement comme un événement de sécurité. Par définition, c'est un événement grave. Moi, en tant que DET, je n'ai pas à le contester, sinon je dénie ma Direction. Cet événement a été classé événement de sécurité, ce qui a occasionné la menée d'une enquête.

Vis-à-vis de SFERIS, je veux faire attention à ce que je dis. SFERIS a parfaitement collaboré à l'enquête, a répondu à nos courriers et a été force de proposition. ETF, pareil, avec un cran au-dessous. Nous l'avons sollicité. Nous n'avons pas eu de réponse à notre courrier, mais ce n'est pas le plus important.

Dans tout gros chantier, tout RVB, il y a une réunion hebdomadaire. Traditionnellement, c'est tous les jeudis. Nous y parlons de beaucoup de choses. Toutes les entreprises sont autour de la table, ainsi que la Log national, la Log régional, l'Infrapôle représenté par le DET, le CSPS et une multitude d'acteurs. Cette réunion permet de parler de production, mais surtout de sécurité. J'ai recadré ETF directement pour lui dire que ce qui s'était passé n'était pas normal et que nous attendions une réponse de sa part. Le conducteur travaux d'ETF a indiqué qu'un recadrage a été fait et que les agents pouvaient être contrôlés. J'ai reçu une réponse verbale.

Ensuite, nous avons renforcé notre système de veille pour vérifier sur le terrain si ce qui avait été dit avait été mis en application. Suite à cela, nous n'avons pas constaté de dérive. J'ai personnellement interpellé le conducteur travaux en séance devant l'assemblée.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : La question était pourquoi ETF n'a pas répondu au courrier. J'entends ce que vous dites, Monsieur le Directeur. La position de l'entreprise est de faire venir 24 agents en plus des 16 déjà utilisés. Nous avons quand même mis nos agents au chômage. Nous ne parlons pas dans cette expertise de tout ce qui s'est passé durant les travaux, avec les déraillements et les mises en danger à droite et à gauche. Il y a quand même eu un sacré panel. Sur les 24 agents qui sont venus en plus, la Direction a pris une décision politique, pour mettre des agents à la place des agents PN. Si un agent PN SNCF avait été là, cela ne serait jamais arrivé. Il n'aurait jamais enraillé la pelle dans ces conditions. Je sais que la Direction avait répondu à la DCI que certains montaient en puissance et travaillaient aussi bien que les cheminots. C'est votre réponse. Force est de constater que quelques jours après les faits vous ont donné tort. Ils montent peut-être en puissance, mais pas aussi bien que les cheminots. Les cheminots restent professionnels. Aujourd'hui, comment la SNCF peut-elle accepter qu'ETF ne lui réponde pas ? Quand un agent SNCF oublie un commutateur de blocage quelque part, la Direction lui met une demande

d'explication. Pourquoi quand ETF ne répond pas sur une erreur grave la Direction ne dit-elle rien ? C'est une question. Avez-vous des intérêts chez ETF, Monsieur le Président ?

**M. Olivier MARTY** : Nous n'avons pas d'actions chez ETF. Et nous ne sommes pas chez ETF, pour assumer des réponses directes de leur part. Nous vous avons décrit ce qu'il en était de la prise en compte de l'incident dans les relations avec ETF sur le chantier, comme vient de le faire le directeur d'établissement. Même si nous n'avons pas eu de retour écrit sur le courrier, le travail de considérer la sécurité dans les relations entre les différentes entreprises intervenantes est aussi pris en compte dans les procédures que vient de rappeler le directeur d'établissement.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Vous ne répondez pas à la question. Pourquoi ETF ne vous a-t-il pas répondu ?

**M. Olivier MARTY** : Je dis que nous ne sommes pas ETF pour répondre à sa place. Je vous réponds sur la manière dont nous avons pris en compte le risque au sein de la Direction de la SNCF, par le biais de la réponse du directeur d'établissement. Je ne peux pas répondre à la place d'ETF.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Alors, Monsieur le Président, quelle mesure avez-vous prise à partir du moment où ETF n'a pas répondu ?

**M. Philippe ARADAS** : J'ai dit qu'aussitôt l'événement connu SFERIS et ETF ont été vus sur place. Lors de la réunion hebdomadaire, le jeudi suivant, j'ai indiqué que je n'avais pas eu de réponse à mon courrier. Je m'en suis ému vis-à-vis de l'entreprise. J'étais passablement agacé. L'échange que j'attendais par écrit a été fait verbalement. J'ai eu les garanties. Je n'en suis pas satisfait, mais voilà.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Alors, une question : quand vous mettez une demande d'explication à un agent qui ne vous répond pas, vous déplacez-vous pour aller discuter avec lui ?

**M. Olivier MARTY** : Je n'entre pas dans une comparaison de ce que peut être une relation employeur-salarié et une relation entre entreprises.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Monsieur le Président, il y a plusieurs mesures en fonction de qui il s'agit. Les cheminots sont toujours montrés du doigt parce qu'ils coûtent cher alors que les entreprises coûtent 10% plus cher que les cheminots. Nous faisons de la sécurité. Nous prenons le temps de faire les choses pour ne pas mettre les autres en danger. Vous mettez une concurrence déloyale en place, qui ne respecte pas les mêmes règles que nous. Quand elle fait des conneries, vous ne lui dites rien. C'est ce que je veux démontrer. C'est complètement anormal. Si la concurrence est là, avec la multiplication d'accidents, la Direction porte une grande responsabilité. Quand vous parlez des CHSCT, vous dites que c'est loin et que c'était en septembre 2017. Je fais un parallèle. Aujourd'hui, si l'ancien président de France Télécom a un procès, c'est parce que les CHSCT ont existé. Il ne faut pas l'oublier.

**M. Olivier MARTY** : Sur la prise en compte du risque et le redressement de la situation, les éléments que vous a apportés le directeur d'établissement ont constitué notre réaction. C'est ce qui a permis de poursuivre le chantier en ayant fait le recadrage de fonctionnement, par

le biais de cette réunion. C'était une réunion tout à fait officielle dans le cadre de la tenue des chantiers. Ce point a été pris en compte en regard de l'événement.

**M. Nicolas VUILLAUME (CGT)** : Je vais revenir aussi sur l'accident. Sur l'Infralog Lorraine, j'étais le secrétaire du CHSCT. J'avais déposé un droit d'alerte. Suite au droit d'alerte, nous avons dû faire un CHSCT extraordinaire, car il n'y avait pas d'accord. Suite au CHSCT extraordinaire, le président a pris part au vote avec une autre organisation syndicale, ce qui a fait lever le droit d'alerte. C'est juste pour revenir en arrière. Du coup, nous n'avons pas pu demander l'expertise, vu que le vote était négatif.

J'ai compris qu'il y avait un protocole d'expérimentation pour les PN, ce qui n'a jamais été évoqué en CHSCT Infralog Lorraine. Je suis content.

Je voulais dire aussi que l'agent Lorry avait téléphoné au S9 pour demander le changement de point d'engagement. Il a téléphoné en disant : « La pelle n'est pas là. Qu'est-ce que je fais ? » L'agent Lorry a reçu un coup de fil de l'entreprise pour la faire engager au PN 44 à la place du PN 47. L'agent Lorry a téléphoné au S9 et le S9 lui a interdit d'engager la pelle au PN 44. Elle devait s'engager au PN 47. Sauf qu'entretemps, le pelleteur a contacté un autre agent SNCF qui, lui, lui a donné l'autorisation. L'agent Lorry est resté au PN 47. La pelle a fait 2 kilomètres sur la voie sans agent Lorry. Ce n'est pas possible.

Vous parlez des événements que la SNCF classe en événements de sécurité. Si vous voulez, je vais vous répertorier ce qu'il s'est passé sur la Log Lorraine les deux dernières années. Un agent a perdu sa jambe. Est-ce un événement de sécurité quand un agent perd sa jambe ? C'est la première chose. La deuxième chose, c'est quand une pelle a tapé une citerne de 1 000 litres de diesel. C'est toujours la même entreprise privée. Cela a aussi été classé en événement de sécurité, même s'il n'y a pas eu d'accident de travail. Les pelles, ce n'est pas de la rigolade. Je ne sais pas ce que vous cherchez en prenant des entreprises privées et si vous voulez des morts, mais un jour, nous y arriverons.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : Le rendu de cette expertise ne nous apprend malheureusement pas grand-chose, surtout pour les gens de l'Équipement. Depuis que la sous-traitance est mise en place à marche forcée, malheureusement ce n'est pas la première fois qu'il se passe des accidents. Je pense que nous en aurons encore.

En revanche, des choses devraient vous alerter autant que nous. Dans leur rapport, les experts démontrent que les témoignages de cheminots révèlent que les niveaux de formation ne sont pas à la hauteur dans les entreprises privées. Nous ne l'apprenons pas. C'est même logique. Ces gens qui viennent et que vous mettez en place viennent là pour faire du fric. C'est comme cela qu'ils dégagent des marges. À la SNCF, nous formons un agent et nous l'habilitons dans les règles. Nos encadrants et nos directeurs d'établissement n'ont pas le choix. Sinon ils n'ont pas le droit d'envoyer les agents sur le terrain, car c'est de leur responsabilité. Ils ne s'amuseront pas à le faire. En revanche, ces entreprises s'en moquent. Elles veulent faire de l'argent. Quand nous lisons que seul le RCE est formé sur un sujet et qu'un apprenti vient faire le travail, c'est la réalité. Combien y a-t-il d'intérimaires dans ces entreprises qui viennent sur nos chantiers ? Vous êtes en train de faire monter les RPS chez les cheminots, par ce biais, car aussi bien l'encadrement que les gens sur le terrain sont au courant de ces faits-là. Ils ne trouvent pas les moyens d'agir. Le rapport révèle aussi que les cheminots, notamment l'encadrement, ne se sentent pas en capacité de faire respecter les

règles de l'art, les procédures de sécurité, comme cela devrait l'être au motif qu'il y a une bienveillance à avoir. Il ne faut pas s'en cacher. Ce sont les ordres de la Direction. Il faut mettre les entreprises privées en lieu et place des cheminots. La Direction ne veut plus avoir à embaucher de cheminots. C'est la réalité. En fin de compte, les pics de charge des travaux sont annoncés pour 10 ans. On nous dit depuis des années que l'on ne va pas embaucher des cheminots pour 30 ans et que l'on fera travailler les entreprises privées. C'est le sujet.

Cette bienveillance peut poser question, notamment vis-à-vis de SFERIS. Tout le monde sait bien que SFERIS est une de nos filiales. Ce n'est même plus de la bienveillance. Nous faisons tout pour qu'il nous prenne nos chantiers. Dans notre région, nous en avons eu aussi de belles : accident sur le chantier de la Bif des 7 planètes, SFERIS qui faisait soi-disant du perchage et qui enlève les perches avant que les cheminots aient fini le boulot. C'est arrivé. Nous avons vu comment cela se passait. J'étais en CHSCT à l'époque. Nous avons bien vu la bienveillance. SFERIS a été arrêté pendant une semaine. Nous avons mis des caténaires pour faire le travail à la place SFERIS, bizarrement en trois fois moins de temps et avec beaucoup moins d'agents. Il faut s'interroger. Où est la rentabilité pour la SNCF si les entreprises privées sont obligées de mettre plus de gens que nous et si elles ont besoin de plus de temps ? En termes de production, c'est un non-sens. Nous pouvons le démontrer tous les jours. En plus, au bout d'une semaine, SFERIS a été remis au motif qu'il aurait fait un REX. En fin de compte, quand nous voyons les documents arriver, car nous réussissons à les obtenir en CHSCT, même si nous avons du mal, nous découvrons que le courrier parle d'un incident, un fait survenu à telle date, sans expliquer que les agents ont déperché quand il ne fallait pas. Cela signifie que les autres DET des autres établissements qui feront appel à cette entreprise ne savent même pas que ces agents font des conneries. Je ne le cache pas : nous pouvons soupçonner du conflit d'intérêts, parce que c'est notre filiale. Il n'y a qu'à se rendre compte de l'augmentation de ses moyens depuis sa création. SFERIS a commencé à 200 agents. Quatre ans après sa création, il était monté à 800 agents avec des moyens mécaniques que nous n'arrivons pas à avoir à l'Équipement. C'est un choix politique de l'entreprise de favoriser sa filiale, pour un motif de dumping social. Ces gens travaillent sous la convention du BTP et pas avec les mêmes règles sociales que les cheminots de l'Équipement. Le sujet est bien celui du dumping social que vous mettez en place. Nous parlons beaucoup moins de la sécurité. Les encadrants ou les agents sur le terrain se rendent compte à longueur d'année que des choses ne vont pas sur ces chantiers. Des fois, on les menace même parce qu'ils ont monté des choses. Ne me faites pas croire que vous n'êtes pas au courant de certains cas.

J'insiste sur la traçabilité. Une traçabilité exemplaire est exigée des cheminots. Nous pouvons citer l'accident de Brétigny. On a été rechercher un responsable suite à des choses qui étaient traçables. Comment peut-on expliquer que les partenaires que vous voulez mettre en place à notre place n'aient pas le même degré d'exigence et de traçabilité ?

**M. Olivier MARTY** : Je dis juste un mot pour répondre aux questions de Monsieur Pinot. Il y a eu une anomalie dans l'enchaînement des faits. C'est bien ce qui est pointé. La demande d'engagement au PN 44 n'était pas liée aux décisions prises en termes d'organisation de chantier. C'est bien sûr le cas.

**M. Nicolas VUILLAUME (CGT)** : C'est surtout que l'agent Lorry a bien dit à l'entreprise de ne pas s'engager et que le pelleteur a téléphoné à quelqu'un d'autre pour avoir l'autorisation. C'est cela qu'il faut dire, ce n'est pas autre chose.

**M. Olivier MARTY** : C'est clairement établi. L'échange s'est fait entre deux personnes qui n'auraient pas dû être en mesure de prendre la décision. Il n'y a pas d'ambiguïté là-dessus.

Les sujets plus généraux font appel à un échange qui, dans cette instance, peut être alimenté par ce que l'expert nous donnera dans la suite de son déroulé, en termes d'analyse et de recommandations, sur le sujet de la sous-traitance, à la lumière des deux événements qui ont amené à faire une expertise rassemblée en un seul dossier. Peut-être que les échanges autour des sujets généraux auront plus leur place une fois que nous aurons eu l'écoute de la fin de la restitution de l'expertise. Là, nous sommes sur le point de débat sur l'éclaircissement des circonstances particulières au premier incident, comme l'a souhaité Monsieur le Secrétaire. Nous aurons bien sûr un échange similaire sur des éclaircissements sur le second incident quand il sera présenté et ensuite des échanges plus généraux sur les conséquences à en tirer.

**M. Franck HERNOUX (CGT)** : Sur le premier incident, la question se pose du pouvoir d'intervention des ex-CHSCT concernant les salariés de l'entreprise sous-traitante. Comment pouvons-nous savoir si ces salariés disposent des formations et des habilitations requises ?

Ensuite, sur les incidents qui ont eu lieu dans le Nord, à savoir les déperchages, je m'occupais un peu des ESR en ce temps-là. Nous savons tous que la maintenance des travaux sur le réseau est confiée à des entreprises. Elles sont elles-mêmes filiales de grands groupes. Elles n'ont pas d'habilitation. Elles travaillent alors sous protocole pour contourner la réglementation. Comment pouvez-vous nous expliquer cela ?

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Comme le disait le DET, cela a beau être ancien, il est quand même important de regarder de près ce qu'il s'est passé. Il faut quand même respecter le décret de 1992. Nous aimerions savoir ce que vous en tirez comme expérience, ce qu'il en est ressorti derrière et ce qui a changé, par rapport à ces différents accidents. Des choses doivent être faites. Vous avez des obligations *via* le décret de 1992. Le texte est en cours d'écriture. Vous pourriez quand même y jeter un œil, car il y a pas mal de choses. Ici, il ne nous est rien présenté depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019 concernant certaines obligations sur les possibles coactivités ou plans de prévention qui sont effectués. Au niveau des équipes RPM si une entreprise privée qui intervient sur les ponts, vous avez des documents de sécurité à nous présenter pour voir comment les choses s'imbriquent les unes dans les autres. Voilà pour notre première intervention sur le sujet. Vous avez dit au dernier CSE, il n'y a pas si longtemps, et cela avait déjà été dit il y a deux mois, que vous vouliez faire 30 % des travaux par des entreprises privées, qu'elles soient filiales ou non. Par rapport à certaines obligations, si vous faites correctement les choses, en face de nous, nous avons quand même des cheminots SNCF. Ce sont tous des cheminots maintenant. En face de nous, nous avons des cheminots SNCF. Ces entreprises mettent en difficulté d'autres cheminots SNCF, en termes de sécurité, de danger, d'accidentologie. Voulez-vous continuer à faire du 30 % ou voulez-vous continuer à faire des travaux, mais en toute sécurité ?

**M. Thierry REPILLET (CGT)** : Je voulais revenir sur la phrase : « Pour la SNCF, cet incident n'a entraîné aucun accident et n'a pas mis en danger les agents présents sur le terrain. » Il n'y a pas que la sécurité des agents. À partir du moment où la pelle enraille au PN 44, elle déclenche des PN qui seront peut-être hors zone RVB. Et la sécurité routière ? Les gens passeront en chicane parce que les barrières sont fermées ? Sauf qu'il y a un commercial qui passe. Cela n'est pas pris en compte. Derrière il y a deux choses à retenir. Les collègues

sont gérés par l'Infrapôle et le RVB est géré par l'Infralog national. C'est le RVB qui coordonne le tout. Le souci, c'est que la pelle est embauchée par les connexes. Le conducteur a simplement été voir les connexes en disant qu'il avait envie d'enrailler à cet endroit. Cela fait 20 ans que je fais du RVB. Les CJ (les contrôles journaliers) sont modifiés tous les jours à la dernière minute. Dernièrement, j'étais assistant de sécurité sur RVB, donc je sais vraiment de quoi je parle. Nous faisons des briefings le matin, nous expliquons tout aux gars. Nous leur disons : « Tu enrailles là, tu attends que tel TTX soit passé. » Nous leur donnons toutes les consignes. Dix minutes après, les gars sont sur le terrain et nous disent : « Ma pelle n'est plus là, elle est partie à 10 kilomètres. » Nous sommes sur un chantier de 60 kilomètres. Comment faisons-nous pour gérer ces problématiques ? Tout cela parce que l'entreprise a décidé de ne plus faire comme cela. Ce sont les entreprises privées. Derrière, personne ne sait les gérer. Cela fait des années que nous le faisons remonter et cela fait des années qu'on s'en fout.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Vous présidez aujourd'hui cette séance. Depuis tout à l'heure, vous nous répondez comme à votre habitude, de façon un peu globale, mais vous ne répondez pas sur le fond. Je voulais juste savoir. La plénière se prépare au niveau des élus, mais elle se prépare aussi au niveau de la Direction. Je voulais savoir si vous aviez lu l'ensemble de la restitution de l'expertise du cabinet Degest. C'est ma première question. J'aimerais bien que vous me répondiez, pas que vous preniez note, Monsieur le Président.

**M. Olivier MARTY** : Je prends note, car vous posez une question de confiance sur la préparation de la séance. C'est pour cela que je prends note. J'en suis un peu surpris. J'ai exprimé tout à l'heure le fait que nous avons dans les interventions des sujets qui appelaient à un débat général par rapport aux effets sécurité de la sous-traitance, qui sont l'objet du rapport. Nous aurons bien sûr des échanges. Je considère que ce sont des échanges utiles à avoir dans le cadre de cette séance avec l'éclairage de l'avis des experts, vu que c'est l'objet de la séance d'aujourd'hui. Nous n'avons pas encore été jusqu'à ce point-là du déroulé de la restitution. Nous avons auparavant des éclaircissements à poser sur chacun des événements. Nous allons continuer à nous attacher à les donner. Bien sûr, nous y reviendrons.

Sur le fait que le rapport questionne l'entreprise, ce sont des choses que nous préparons. La préparation d'une séance passe forcément de notre côté par la prise de connaissance des documents, y compris la lecture du rapport.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Donc, vous me confirmez bien que oui ? C'est pour cela que nous avons des séances qui durent longtemps. J'ai posé une simple question et vous m'avez fait une longue phrase. C'est votre choix, que je respecte. Si j'ai bien compris, vous avez pris connaissance de ce rapport. Avez-vous pris connaissance aussi des échanges qu'il y a eu lors du CE M&T avec votre patron ? Matthieu Chabanel est le DGA. Il était le président du CE M&T. Avez-vous pris connaissance de ces échanges ?

Pourquoi je vous pose la question ? Pouvez-vous me répondre sur le protocole ? Il y a une expérimentation. On ne doit pas mettre en œuvre de protocole tant qu'il y a une expérimentation. Il a été fait à la vitesse grand V, après coup. Lors de l'incident, il n'y avait pas de protocole. Nous le savons. Nous avons les notes qui sont sur le terrain. Que me répondez-vous sur le protocole ? Vous avez un directeur qui est là pour vous éclairer effectivement sur ce qu'il s'est passé, mais vous, aujourd'hui, vous avez mandat de notre

président, Monsieur Larrieu. Il vous donne délégation pour présider cette séance. Nous sommes dans une restitution d'expertise et je vous rappelle que c'est une expertise pour risque grave. Ce n'est pas une expertise économique. Aujourd'hui, je vous rappelle que vous êtes en responsabilité et que vous nous devez des réponses. C'est pour cela que je vous demande si vous avez bien traité le sujet en profondeur.

Je vais juste vous faire lecture d'un tout petit échange, qui s'est déroulé lors d'une plénière le 31 août 2017, pour vous éclairer un peu plus. C'est un tout petit échange, vous allez voir :

*Monsieur Achoub, de la CGT, s'adresse à Monsieur Chabanel, président de l'instance : « Sur le second point, celui du poids de l'externalisation, je rappelle qu'actuellement le RVB en Lorraine sur Merrey ne se passe pas très bien. Je crois qu'il y a 5 ou 6 jours de retard. Nous continuons à employer du personnel privé et du personnel de la filiale SFERIS pour assurer le travail à la place des cheminots alors que nous avons des agents d'accompagnement demandeurs, en particulier sur l'Infralog Lorraine pour réaliser ce travail. La Direction préfère le confier à des opérateurs privés même si cela se passe très mal. Il me semble que 16 agents étaient prévus au début du RVB. Nous apprenons qu'il y en a 40 aujourd'hui. Cela fait beaucoup. Là où nous sommes surpris, c'est qu'il a été dépêché 16 agents de SFERIS dont 8 pour reprendre les PN en surveillance. Or il me semble que l'Infrapôle rhénan est en charge des protocoles d'expérimentation sur la reprise des PN par la sous-traitance, ce qui interdit normalement aux autres établissements de réaliser de la surveillance des PN puisqu'une expérimentation est en cours. Malheureusement, l'Infrapôle Lorraine utilise du personnel de SFERIS pour reprendre les passages à niveau à la place des agents de la voie. Nous ne pouvons pas avoir d'un côté des protocoles d'expérimentation sur un établissement et avoir des établissements qui n'ont pas de protocole pour les réaliser. Cette question a été posée par Monsieur Sens, déjà à l'époque. Nous aimerions bien avoir une réponse sur ce sujet. Merci. Or il semble que l'Infrapôle Lorraine soit en charge des protocoles d'expérimentation sur la sous-traitance qui doivent intervenir entre septembre et novembre. Ce n'est pas la charge de l'Infrapôle Lorraine. Aujourd'hui, on utilise les personnels de SFERIS pour reprendre les passages à niveau à la place des agents de la voie, ce qui n'est pas dans le cadre d'une expérimentation. Nous ne pouvons pas d'un côté avoir des protocoles d'expérimentation sur les établissements par des établissements qui n'ont pas de protocole à charge pour les réaliser. »*

La réponse de Monsieur Chabanel est :

*Le RVB de Merrey prend effectivement du retard – on n'était pas encore dans l'accident. Ce n'est pas seulement dû à des difficultés d'organisation, mais aussi à des difficultés d'étude.*

Je rappelle pour l'histoire que nous avons confié l'étude aussi à la sous-traitance qui s'est plantée dans l'épaisseur du ballast. C'est comme cela.

*Il y a des zones de ballast colmaté qui se trouvent être devant la dégarnisseuse alors qu'elles n'étaient pas prévues, ce qui est très compliqué à gérer. Il n'y a donc pas de retour d'expérience à faire sur ce volet d'étude. Je ne connaissais pas le sujet des agents PN – il ne le connaissait pas, quand même. Nous allons le regarder. Des expérimentations se font sous protocole. Là où il n'y a pas de protocole, il n'y a pas d'expérimentation. Nous devons donc regarder ce sujet que vous nous signalez.*

C'était le 31 août. Maintenant, je vous renvoie au 27 septembre 2017. On est sur l'accident. C'est important de le rappeler ici, Monsieur le Président. Intervention du 27 septembre 2017. Monsieur le Président, comme vous avez fait très court, je vais essayer de faire comme vous. Je voudrais juste revenir sur notre déclaration où nous avons parlé de ce qu'il s'était passé en Lorraine le mois dernier et où nous vous avons interpellé sur l'externalisation, à propos d'entreprises privées qui travaillaient sur la surveillance de PN alors qu'une expérimentation est faite au sein de l'Infrapôle rhénan. Vous m'aviez répondu que vous aviez regardé.

*Après avoir examiné la situation, ce n'est peut-être pas normal. On a également interpellé la Direction de l'établissement sur ce sujet. Ensuite, il s'est passé ce qu'il devait se passer, puisque nous avons eu un incident que nous qualifions de grave. Vous n'êtes pas sans savoir que cinq CHSCT ont déposé un droit d'alerte suivi d'une demande d'expertise pour risque grave avec un opérateur d'une entreprise privée, SFERIS, qui intervient au PN. Elle a donné l'ordre à une autre entreprise privée d'enrailler un pelle rail-route sans agent Lorry. Elle a circulé sur 2,2 kilomètres au mépris de toute sécurité élémentaire.*

*Aucune situation de production ne saurait justifier par son urgence ou son importance de déroger aux règles de sécurité élémentaire, mais cela vaut aussi pour les entreprises privées. On n'a pas été avisé de cet incident grave – en plus, c'est vrai. Au moment où je vous parle, aucune mesure n'a été prise par notre Direction au motif que c'est la Log qui s'en occupe, mais nous avons tout de même de nombreux agents de l'Infrapôle Lorraine qui travaillent sur ce chantier. La situation est très critique.*

*Au départ, vous avez mis 12 agents du privé sur ce chantier. Je rappelle que parmi les agents des salariés de SFERIS ne sont même pas formés. Ils sont en train de monter en compétence en étant formés sur le tas. Ce n'est tout de même pas normal. Les CHSCT n'ont pas été avisés du protocole d'expérimentation que l'établissement a mis en place à la va-vite, tout de suite après avoir été interpellé en plénière CE. Certaines dates ne correspondent pas du tout. Plein de choses ne vont pas dans ce protocole d'expérimentation. Aujourd'hui, les CHSCT n'ont même pas été avisés. Pour cela, je vous invite à regarder le 12 septembre, sur la journée de grève, il y avait effectivement un préavis émis nationalement, mais il y en avait aussi un sur l'établissement sur l'externalisation. Je vous invite aussi à regarder les chiffres de près. En Lorraine, avec l'expérimentation à outrance, vous êtes en train de dépasser le trait, je vous le dis gentiment. Le lendemain de cet incident, un jeune cheminot utilisé en dehors du RVB sur la brigade d'à côté est allé chercher des rails pour la Production. Les rails avaient été mis à la va-comme-je-te-pousse pour faire de la place aux entreprises privées. Le jeune est parti aux urgences. Il a dû être amputé d'une partie du doigt. Il a eu 21 jours d'ITT. Ce qui se passe à Merrey ne va plus durer longtemps, je vous le dis tranquillement. Il va falloir faire quelque chose, parce qu'on ne peut pas accepter que cela dure très longtemps, je tenais à vous le dire.*

Vous savez comme moi que les PV de CE font foi. Je tenais juste à vous rappeler ce qui a été dit pour compléter et justifier les propos de tout à l'heure.

**M. Olivier MARTY :** Par rapport à votre interpellation sur le principe de fonctionnement sous protocole, Philippe Aradas va compléter notre intervention pour redonner à l'ensemble de l'instance ce qu'il en est.

**M. Philippe ARADAS** : Je reviens sur les protocoles et je reviens sur une question concernant les entreprises qui travaillent sur ce chantier et sur d'autres chantiers. Comme nous le disons, des entreprises sont en montée de compétence et des entreprises sont agréées. SFERIS a des habilitations au niveau des agents SE et des habilitations agents d'accompagnement. En revanche, au niveau agent PN, il est en montée en compétence. Il peut travailler sur nos chantiers moyennant un protocole et moyennant une supervision de notre part. Cela a été fait sur d'autres chantiers pour les agents SE et pour plusieurs métiers. Le rapport indique que plusieurs métiers sont techniquement externalisables, soit avec une entreprise qui sait faire et qui est reconnue soit avec une entreprise qui veut le faire et qui monte en compétence au travers de formations agréées et au travers d'une phase probatoire sur le terrain, sous couvert d'un protocole et de plusieurs contrôles. Nous validons ensuite ou non. Sur ce chantier, comme le dit le rapport, nous avons trois protocoles. Il y avait effectivement aussi la gestion des bases arrière avec une autre entreprise.

Je voulais juste apporter un point sur l'événement qui est devant moi. Je reviens sur une question qui a été posée. Je vais donner une réponse. Le pelleur d'ETF s'est présenté au PN 44. À un moment, dans le rapport, nous pouvons lire qu'il y a un déficit de formation. Dans l'absolu, non. Nous demandons au pelleur d'avoir un Caces, une autorisation pour conduire son engin. Après, il n'a aucune autorisation pour travailler seul et il a l'interdiction formelle d'être tout seul. En fin de compte, au sens pur de sa formation, il était bon. Sauf que dans un milieu ferroviaire, il n'a pas exécuté les ordres directs de son agent Lorry. Au titre de la formation, un pelleur a un Caces, comme les collègues de chez nous et cela s'arrête là.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Je rappelle au directeur que le pelleur était dans le milieu ferroviaire et que l'expertise a été faite dans le milieu ferroviaire.

**Mme Edwige BUES (Degest CE)** : Effectivement, quand on parle de la formation, c'est toujours un peu compliqué. Il y a la formation métier et technique où il n'y a jamais trop de souci. Le pelleur sait son métier. Il intervient quand même dans une zone qui est plutôt particulière, dans les entreprises ferroviaires. C'est cette formation-là. Y a-t-il une formation justement sur la façon d'intervenir dans une entreprise ferroviaire sur l'organisation et sur l'ensemble des responsables qui gèrent la sécurité et la production ? C'est plus au sens large. Souvent, cela peut faire défaut. Pour la coordination, il faut comprendre dans quel environnement on se situe, avec qui on parle et avec qui on travaille. Nous ne doutons pas que, sur la formation Caces le pelleur ait ses habilitations.

**M. Olivier MARTY** : Monsieur le Secrétaire, vous aviez demandé la parole, mais vous l'aviez prise juste avant. C'était ça ? Ensuite, Monsieur Mutel et Monsieur Pinot.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Je précise que j'avais passé la parole au cabinet d'expertise. Je n'ai pas présidé à votre place. Je tiens à vous le préciser.

**M. Olivier MARTY** : C'était bien compris comme cela. Pas de souci.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Je vous écoute et j'écoute aussi le DET depuis tout à l'heure. Pour la CGT, il n'y a pas de métier externalisable. Il n'y a pas de tâche externalisable. Il n'y a pas de protocole externalisable. Nous ne sommes pas dans une épicerie. Nous ne vendons pas des petits pois. Nous faisons du ferroviaire. Quand on fait du ferroviaire, il faut de la sécurité. La seule façon d'avoir de la sécurité est d'avoir des cheminots à statut. C'est la seule garantie d'avoir un haut niveau de sécurité.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Je ne sais pas si c'est déjà fait ou non, car vous n'avez pas répondu à ma précédente intervention. J'avais l'impression que le DET en avait envie, mais c'est comme à chaque fois, nous avons l'impression que Monsieur Marty vous retient de vous voir vous exprimer. Il va falloir vous décaler d'une chaise, comme cela vous ne sentirez plus sa main sur votre fessier pour dire : « Non, non, non, non ! » À chaque fois, on vous retient. Franchement, c'est même embêtant dans la discussion. Nous sentons que vous avez envie de vous exprimer et c'est dommage qu'on vous en empêche.

Je vous conseille quand même, Monsieur Marty, de lire les documents qui vont, je l'espère, bientôt sortir, documents retravaillés en CNHSCT. C'est sur la coactivité et SECUFER Je pense que des entreprises ne vont plus jamais travailler dans nos emprises. Il va falloir que vous l'intégriez, pour que nous ne soyons pas en possibilité de rupture de pouvoir effectuer des travaux parce que vous aurez supprimé les cheminots SNCF. Je vous conseille fortement pour l'analyse de ce document de lire les futurs textes qui seront mis en place. Il est dommage que ce ne soit pas mis en place, car cela devrait être des obligations. La coactivité et SECUFER, ce sont des obligations. Actuellement, vous devez être en obligation d'appliquer, même si un texte SNCF n'est pas encore sorti. Il y a quand même une partie législateur que vous êtes obligés de respecter. Nous aimerions bien vous entendre un peu sur ce sujet.

**Mme Caroline LANTZ (CFDT)** : Pour revenir au dossier, je m'interroge. Un briefing a été réalisé à l'ensemble des agents SFERIS. Pourquoi l'entreprise ETF n'a-t-elle pas été conviée ? Pourquoi ne pas imposer la présence des agents à cette réunion de briefing ?

Deuxième question en parallèle. S'ils avaient pu assister à cette réunion, peut-être que cette situation similaire du 20 septembre, pratiquement une semaine après, n'aurait pas eu lieu. Dans le rapport Degest, il est bien écrit que le 20 septembre, exactement la même situation s'est présentée, sauf qu'ils ont été arrêtés au dernier moment par le RPTX.

**M. Olivier MARTY** : Deux choses. Bien sûr, quand il y a des évolutions générales des textes qui s'appliquent à nous, et l'histoire de la sécurité s'est aussi construite comme cela, nous avons bien sûr à nous mettre en œuvre par rapport à des évolutions futures. C'est une réponse de principe par rapport à votre questionnement. Sur le fait que nous en tirons la conclusion que certaines entreprises ne pourront plus travailler, je ne vais pas jusqu'à ces conclusions. Chacun doit se conformer à ses obligations, que ce soit nous, SNCF, ou les entreprises qui sont intervenantes dans le domaine de la sécurité ferroviaire. Cela va de soi.

Sur la question de l'événement en lui-même, la question que vous avez posée, Madame LANTZ, sur le fait qu'ETF n'a pas été convié dans le briefing, un complément du DET.

**M. Philippe ARADAS** : Comme dans tout RVB, un briefing est fait en début de séance de travail. C'est obligatoire. Tout acteur sécurité doit être présent. Nous, cheminots, sommes présents. Au titre des entreprises sont présents des représentants des entreprises, charge à eux ensuite de décliner ce briefing. C'est ce qui se fait sur tout chantier, moyen, gros ou petit.

J'en profite, comme j'ai la parole. Une petite incise. Je reviens sur l'incident. Vous avez constaté qu'il y avait un pelleur ETF et un agent SFERIS. Cela n'a pas fonctionné. Il n'y a pas eu de boucle de rattrapage. D'une manière très factuelle, sans charger qui que ce soit, mais il faut vraiment voir l'ensemble, après il y a aussi une relation avec un opérateur qui s'appelle l'adjoint S10. Il n'aurait jamais dû donner l'ordre. Cela aurait dû passer par l'adjoint S10. La boucle n'a pas fonctionné de notre côté, également. Mais la cause originelle vient

du terrain. Derrière, nous ne l'avons pas rattrapé. Là, c'étaient nous. C'était juste une précision. C'est repris dans le rapport, d'ailleurs.

**M. Franck HERNOUX (CGT)** : Vous étiez en train de nous parler de protocole. J'ai posé une question. Un sous-traitant peut sous-traiter encore un travail. À la fin, cela arrive au boulanger. Cela finit comme cela et je n'ai rien contre les boulangers.

**M. Philippe ARADAS** : Je n'ai pas compris. Comment un sous-traitant peut-il sous-traiter ?

**M. Franck HERNOUX (CGT)** : Nous allons dire que SFERIS va sous-traiter la conduite d'un engin à un autre groupe, qui, lui, n'a aucune habilitation.

**M. Philippe ARADAS** : Était-ce dans ce cas-là ?

**M. Franck HERNOUX (CGT)** : Non, ce n'était pas dans ce cas-là.

**M. Philippe ARADAS** : SFERIS a beau être une filiale, c'est une entreprise à part entière. Il a aussi des droits et des devoirs. Quand il fait travailler quelqu'un d'autre, il a l'obligation de soumettre une déclaration de sous-traitance. Par le biais de cette déclaration de sous-traitance, il y a également des droits et des devoirs et une obligation qu'il est garant, que ce soit au niveau sécurité ou au niveau économique. C'est une possibilité qui est donnée et qu'il peut utiliser. Mais pas en matière de sécurité. Après, il y a cas par cas. Quoi qu'il en soit, si nous passons une commande en tant que donneurs d'ordre à SFERIS, si SFERIS décide de travailler avec d'autres agents, il y a obligation de déclarer la sous-traitance.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : Par rapport à ces échanges, en termes de prévention des risques, comment pouvez-vous nous expliquer que la SNCF met tout en œuvre pour protéger les cheminots et les salariés du privé ? Quand ce genre d'exemple démontre que nous augmentons le nombre d'intervenants, qu'ils ne savent pas se parler et qu'ils ne savent pas travailler ensemble sur la sécurité. De notre côté, les encadrants ont un mal fou à faire des contrôles. C'est beau de dire que les établissements autorisent ou non, qu'il y a des règles et qu'ils ont le droit de faire ceci, mais en réalité, nous n'avons pas le personnel dans les pôles, QSE notamment, pour aller voir sur le terrain comment cela se passe. Quand on a commencé à nous dire qu'on allait augmenter la sous-traitance à des niveaux de 25 ou 30 %, on nous avait promis des créations de postes pour accompagner cette sous-traitance. Sauf que nous ne les voyons pas arriver. Nous ne les avons jamais vues arriver. Nous avons plutôt l'impression que les encadrants se retrouvent à galérer et à limiter la casse. Comment ces exemples de sous-traitance en cascade peuvent-ils être gérés par des pôles QSE où il n'y a pas assez de bonshommes pour traiter ce qui se passe dans l'établissement, par le biais du travail des cheminots ?

**M. Bruno CATIAU (UNSA Ferroviaire)** : Mon collègue, Pascale Gueluy, me tend la perche. J'ai sous les yeux le rendu du tribunal. À la suite du drame de l'effondrement de la passerelle, Chantiers de l'Atlantique, Saint-Nazaire, le 15 novembre 2003, où il y a eu 16 morts. C'était de la sous-traitance. Le principal grief retenu par le président du tribunal à l'encontre de l'entreprise Alstom qui, à l'époque, était propriétaire des chantiers de l'Atlantique, est, je cite : « Défaut d'organisation dans la chaîne des contrôles. » C'est la Justice qui s'est exprimée. 16 morts.

Je voudrais juste rappeler que dans le document Degest il est écrit, page 22, que la prise d'initiative de l'agent PN a contribué à cet incident. Si je tourne la page suivante, page 23, il

est dit que la SNCF a minimisé l'incident – c'est clair que nous ne sommes pas face à un accident, pas de risque grave – classé néanmoins « événement sécurité » selon l'échelle de gravité de l'EPSF qui va de 1 à 6. Je suis sur le site de l'EPSF (Établissement public de sécurité ferroviaire) : « Surveillance exercée sur les acteurs titulaires d'une autorisation, notamment soit certificat de sécurité pour les entreprises ferroviaires – ce qui n'est pas le cas –, soit un agrément de sécurité pour les gestionnaires d'infrastructures ou intervenants comme tels » – ce qui est le cas. Ce qui est assez croustillant, c'est l'alinéa suivant : « Rôle de l'EPSF : vérifier que chaque opérateur maîtrise la sécurité de son activité en lui demandant de prendre les mesures correctives si nécessaires, voire en prononçant les sanctions administratives (retrait, suspension, limitation des autorisations). L'EPSF veille à garantir l'atteinte des objectifs de sécurité communs, ce que l'on appelle OSC. » Pour répondre à l'interrogation qu'Arnaud posait il y a quelques minutes : « EPSF Service et plus particulièrement son centre de formation ont reçu leur agrément le 23 juillet 2013. Agrément du centre de formation d'EPSF Service afin de lui permettre de dispenser des formations aux fonctions de sécurité suivantes : agent d'accompagnement, agent de desserte, agent fondation, agent sécurité du personnel, annonceur sentinelle, chef de la manœuvre et reconnaisseur. » La question que je poserai, volontairement, est celle-ci : nous sommes face à un événement sécurité selon l'échelle. Le document a-t-il été envoyé à l'EPSF ? Y a-t-il eu un retour ? Nous sommes donneurs d'ordre. Nous ne pouvons pas nous laver les mains, vous en conviendrez.

**M. Olivier MARTY** : Nous allons prendre ces points par rapport au questionnement autour du contrôle des entreprises.

**M. Philippe ARADAS** : Il y avait une question sur la surcharge du travail au niveau de nos pôles QSE, parce que nous avons des gros chantiers et des sujets d'externalisation. Dans ce cas de figure, sur le chantier de Merrey et sur le chantier de Longuyon, nous avons nommé un agent, un cadre Qualif G, à temps complet sur le chantier. Il a déterminé tous ces verbatim au niveau sécurité. Il nous a aidés à rédiger les protocoles et tous les autres documents de sécurité. Accessoirement, le pôle QS a été un peu moins concerné qu'il n'aurait dû, grâce à ce renfort. C'est vrai.

L'EPSF. A-t-il été avisé du rapport ? C'est cela ?

**M. Bruno CATIAU (UNSA Ferroviaire)** : Nous avons une classification en sécurité. Inévitablement, une fiche événement a été remontée à l'EPSF. Il y en a 20 000 environ qui remontent à l'EPSF.

**M. Philippe ARADAS** : L'événement sécurité monte à la ZP. Cet événement monte à la DSSR qui décide, de manière unilatérale, de classer l'événement ES ou ESR. Que l'événement soit ES ou ESR, il remonte à l'EPSF. Après, je ne sais pas ce qui se passe. J'entendais tout à l'heure la discussion sur les problèmes d'accessibilité dans différents endroits. L'EPSF a d'autres signaux qui lui remontent, peut-être aussi par nos partenaires. L'EPSF est à même de déclencher des inspections opérationnelles. Aujourd'hui, l'EPSF peut m'appeler pour me dire qu'il vient demain ou après-demain sur mon établissement. Il ne demande pas ce que je fais ou si je peux ou non. C'est au travers des signaux qui sont remontés par les ES et les ESR. Si, d'une manière ponctuelle, il y a un nombre significatif d'ES sur telle problématique, comme la sous-traitance, l'EPSF peut diligenter également une

enquête spécifique, qui ne serait pas une inspection opérationnelle, mais qui serait un audit opérationnel.

**M. Bruno CATIAU (UNSA Ferroviaire)** : J'entends votre propos. Je suis à l'Infra Circulation, je suis donc extrêmement candide sur ces dimensions-là, même si je suis observateur. J'ai échangé dernièrement avec un collègue de l'Infralog qui gère et accompagne les entreprises dites partenaires, comme il est dit depuis quelques années. Il y a une *black list*. C'est notoire, y compris côté entreprise. Vous le savez en tant que directeur d'établissement. Nous avons des entreprises partenaires qui ont atteint la maturité et d'autres qui sont toujours en recherche de maturité, y compris au sein de la même enseigne. Si je prends le cas d'ETF, nous savons que nous avons des agences régionales qui n'arrivent pas à atteindre cette maturité, contrairement à d'autres sous la même enseigne. La question de fond, c'est de savoir ce que fait l'EPSF. Certes, vous allez me répondre que vous n'êtes pas l'EPSF. Vous savez très bien que nous sommes extrêmement contrôlés par l'EPSF. C'est normal. Le degré de contrôle n'est pas le même, j'insiste volontairement et c'est valable pour les entreprises ferroviaires, c'est-à-dire les transporteurs. La différence de traitement est remarquable de la part de l'EPSF vis-à-vis des entreprises soumises à agrément. Avoir autant d'entreprises avec des casseroles comme elles ont et persister avec elles, alors que nous savons notoirement qu'elles n'ont pas cette maturité et qu'il y a un risque de dangerosité à la clé. Je vous laisse imaginer le risque extrêmement élevé qui est encouru.

J'ai une pensée pour nos collègues de l'encadrement. J'ai juste une question là-dessus. Vous, employeur, couvrez-vous juridiquement vos salariés encadrants qui ne font pas le choix de l'externalisation ? Ils la subissent également. Cela a été rappelé dans plusieurs interventions. Juridiquement, les couvrez-vous par le biais d'assurance ? Ce sujet est en surface depuis de longues années. Je n'ai pas la réponse. Je vous laisse imaginer. S'il y avait un accident, avec une sévérité à la clé, le premier à payer sur le plan pénal serait l'encadrant. Y a-t-il une protection juridique que vous assumez vis-à-vis de vos encadrants s'agissant de la coactivité ?

**M. Olivier MARTY** : Peut-être un mot et je donnerai la parole à Monsieur le Secrétaire. Nous ne pouvons évidemment pas répondre à la place de l'EPSF à la question qui porte sur leurs propres choix par rapport à leurs prérogatives. Je ne serai pas plus long là-dessus.

Sur la question de la couverture juridique, toute situation pour laquelle il pourrait y avoir des agents SNCF qui soient impliqués dans une procédure juridique, le cas des encadrants dans une situation de sous-traitance en faisant partie, mais mon propos est plus général, déclenche de la part de l'entreprise une protection juridique par ses services juridiques. Le fait de pouvoir assurer protection et défense, y compris avec le concours d'avocats, fait partie du déploiement que nous assurons au titre des fonctions exercées par tel ou tel sur les fonctions de sécurité.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : J'espère n'être jamais défendu par le service juridique de la SNCF, car en ce moment, il n'est pas très performant.

Je voulais revenir sur la fameuse *black list* comme l'a appelée Monsieur Catiau. C'est quelque chose qui a été mis en lumière par le cabinet Degest lors de l'expertise sur la réinternalisation des charges qui a été faite par le CE M&T. La notation était un peu banalisée. Je ne sais pas si vous pouvez dire un mot sur le sujet.

**Mme Edwige BUES (Degest CE)** : Il était ressorti des entretiens que les entreprises sont évaluées *via* les fiches EDMA. Sur chaque chantier, une fiche est faite. Ces fiches sont remontées au service Achats, il me semble, de SNCF Réseaux national, qui consolide le tout. C'était peut-être en voie de changement. En gros, on rend une copie, on note l'entreprise sur les chantiers. Le service Achats dit : « Globalement, la moyenne est celle-là. » Sur certaines régions, cela peut très bien se passer avec un niveau de qualité plutôt bonne et sur d'autres très mauvaise. Cette moyenne fait que les différences ne sont plus visibles. Globalement, l'entreprise a la qualification et donc un certain niveau d'autonomie, mais cela ne tient pas compte de ces différences au niveau régional. Quand on prépare les chantiers en amont et quand on sait qu'une activité sera externalisée, on sait que l'entreprise aura tel niveau d'autonomie. On met en face les moyens SNCF qui correspondent à ce niveau d'autonomie. Sauf qu'avec ces différences le niveau peut ne pas être adapté. Il peut être supérieur ou inférieur.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Cela ne reflète pas la réalité des choses sur certaines régions.

**M. Olivier MARTY** : Un complément de notre part.

**M. Philippe ARADAS** : *Black list*, je ne sais pas, mais il pourrait exister quelque chose de cet ordre. Elle existe en fin de compte, car elle est alimentée par ces fiches EDMA. Avant, nous remplissions les fiches EDMA en indiquant si les entreprises ont bien travaillé et si elles ont fait la production. Il y avait tout un tas de critères économiques. Depuis deux ans, les critères sécurité ont été ajoutés et viennent en premier. Ces fiches EDMA alimentent forcément une banque de données qui permet de coter toute entreprise. Ensuite, quand nous faisons un appel d'offres et que ces entreprises sont amenées à mettre une offre, il y a forcément une offre économique. C'est le nerf de la guerre. Pour autant, ce ne sera pas le moins-disant, car nous vérifions si techniquement elle sait faire et sécuritairement comment elle a agi sur les autres chantiers. C'est vrai qu'il y a un petit problème. Nous avons toujours une vision macro des entreprises. Il y a l'entreprise Untel et localement une agence. Mais il n'y a rien de nouveau. Nous pourrions partir avec une entreprise qui est performante et qui a un très bon niveau de sécurité, mais qui vient avec l'équipe bis parce que le chantier se passe en été. Il faut que nous restions vigilants tout le temps. Même avec une entreprise qui est reconnue, nous faisons attention. Avec une entreprise marquée au fer rouge, nous sommes beaucoup plus vigilants. Nous sommes toujours vigilants.

Je ne sais pas si tu avais répondu sur les assurances. Je m'étais renseigné pour moi. Il n'y a pas d'assurance pour couvrir un risque. Sachez que le directeur d'établissement est responsable, même s'il ne risque rien dans son bureau de manière physique. Pénalement, il risque tout. Il faut donc que je fasse attention aux gens avec qui nous travaillons et comment nous le faisons. Juste pour vous dire qu'à l'arrivée je suis aussi dans la charrette.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Sur le sujet, comme cela a été rappelé par le secrétaire, Monsieur Marty, vous êtes assez frileux pour nous répondre d'une façon un peu franche. Monsieur le DET y va un peu plus franco, mais sachez, Monsieur le Président, que derrière vous avez des cheminots SNCF également à protéger. Nous avons l'impression que vous êtes en train de protéger l'ensemble du système. Je vous rappelle que vous êtes le Président du CSE de la ZP NEN. Vous êtes là pour les cheminots SNCF, en tant que représentant de

l'infrastructure par rapport à toutes les entreprises privées. Vous êtes notre représentant et vous êtes plus que frileux.

Renseignez-vous un petit peu. À chaque fois, vous zappez d'en parler. Ce n'est pas grave, je vais me répéter. Des textes sont en cours d'écriture sur SECUFER et coactivité. Certes, les textes ne sont pas écrits, mais les décrets sont applicables depuis le 2 mai 2017. Vous devriez y jeter un œil. Il y a des obligations. Les préventeurs nationaux, par rapport aux différents accidents qu'il y a pu y avoir, certainement comme celui-là, disent que cela suffit. Les deux textes sont faits pour dire que les entreprises pourries, par leurs salariés, finiront par dégager. Elles ne pourront plus remplir leurs obligations pour pouvoir agir au sein du RFN. Arrêtez d'être frileux, Monsieur Marty. Dites que ce qui a été fait là est de la merde, que cela ne se reproduira plus et que vous êtes vigilants pour que cela ne se reproduise plus, quitte à dire non à certaines entreprises. Arrêtez d'externaliser. Il faut peut-être réinternaliser. Nous espérons que cela avancera quand une instance reprendra le CNHSCT. Une fois que ces deux textes-là sortiront, vous ne pourrez plus utiliser certaines entreprises. Arrêtez de faire comme si vous les protégez. Stop. Cela suffit. Derrière, des gens ont des responsabilités. Les DET ont des responsabilités. Souvent, les DET redescendent les responsabilités en dessous. Nous l'avons vu dans de nombreuses affaires. En général, les DET s'en sortent pas trop mal. Ce sont plutôt les échelons en dessous. À Brétigny, ce n'est pas le DET qui mange. C'est le jeune attaché cadre qui va manger sur l'affaire. C'est le dernier maillon de la chaîne, en responsabilité, qui finit par manger l'ensemble de ce qui ne fonctionne pas.

**M. Olivier MARTY** : J'étais intervenu par rapport à cela. Toutes les évolutions de texte peuvent effectivement amener à durcir les conditions d'intervention sur le domaine de la sécurité. C'est bien le sens de l'histoire. Après, il appartient à chacune des entreprises de se mettre à jour et au niveau d'exigence qui augmente. Aujourd'hui, je ne fais pas de pronostic sur des exclusions d'entreprises qui ne se mettraient pas au niveau attendu. Si certaines ne s'y mettent pas, elles ne pourront plus être utilisées. Ce sera un constat. De notre côté, nous serons sur une vigilance globale pour permettre d'assurer à la fois la cohérence globale du niveau de sécurité et du système pour lequel nous sommes gestionnaires d'infrastructure et à la fois la sécurité du personnel propre à la SNCF. Vous avez raison de le rappeler. Nous sommes sur l'ensemble. C'est sur cet ensemble-là que nous traitons toutes les évolutions.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : Je voulais revenir sur les propos du DET sur les contrôles sur les chantiers. Il a insisté sur les pôles QSE, mais c'est peut-être moi qui lui ai tendu la perche. Le management de la sécurité dans un établissement Équipement concerne tous les acteurs. Quand je parlais de l'encadrement, il ne faut pas oublier les DU. En réalité, ils n'ont pas du tout les moyens. C'est dans leur périmètre. Ils n'ont pas beaucoup de moyens pour suivre ces chantiers, vu qu'ils sont déjà très débordés. Certains ne veulent même pas de la sous-traitance. Elle leur est imposée. Il faut le savoir. Il faut le dire. Il y a des encadrants qui nous disent qu'ils ne veulent pas se servir du privé. Cela existe encore. Ils ont bien compris que la responsabilité leur incombe, surtout s'ils sont conscients qu'ils ne pourront pas faire un suivi des chantiers. Cela se comprend. En revanche, ils subissent la pression et les divers ordres. Des encadrants aimeraient bien ne pas avoir de sous-traitance et elle est imposée. Sur le contrôle de suivi des chantiers, il suffit de s'intéresser aux rapports d'audit. C'est très intéressant. Des rapports d'audit sont surprenants quand même dans les établissements. On explique en préambule qu'on n'a pas eu la capacité de faire beaucoup de contrôles dans

l'année. Par contre, on a détecté des choses graves. Il n'y a pas trop de réactions. Nous avons l'impression que ces documents sont écrits pour se faire plaisir. Par exemple, bien souvent, nous sommes super bons pour la partie management de la sécurité. Il se passe des choses dans l'établissement. Il y a des accidents graves, il a failli y avoir des morts, mais au final, l'honneur est sauf, le management de la sécurité de l'établissement est nickel. Cela pose question quand même. Cela fait que des encadrants n'y croient plus. Cela devient risible. La sous-traitance ne fait qu'augmenter les risques. Monsieur le DET dit qu'il a pensé à prendre une assurance. Cela ne m'étonne pas, vu les risques. Mais il n'y a pas que Monsieur le DET qui y pense. Des cheminots y pensent. Il me semble même que des organisations syndicales en proposent. Ce n'est pas le cas de la CGT. Sur la défense juridique, il faut aussi rappeler que des fois, on les protège, des fois on les sanctionne. Il y a aussi des demandes de sanction. Cela peut être à tout niveau. Nous dire qu'ils sont tous protégés, je n'y crois pas une minute. Nous n'avons qu'à prendre l'exemple de Brétigny. Un encadrant est mis en examen. Vous pourrez toujours me dire que la boîte lui offre un juriste à ses côtés, mais cela va être compliqué.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Une petite précision que j'ai oubliée dans ma dernière intervention. À l'heure actuelle, Monsieur Marty, vous avez de la chance que les CCR ne sont pas encore franchement toutes déployées ou entièrement déployées. Vous avez encore de la chance d'avoir des postes d'aiguillage encore dans de nombreux chantiers. Quand les mecs vous appellent, ils appellent l'agent circulation, en disant qu'ils sont d'un chantier alors qu'ils sont d'un autre, on sait d'où provient l'appel. Heureusement que cela se fait encore. Des fois, ils ne savent pas sur quel chantier ils se trouvent. Ils savent encore moins sur quelle voie ils se trouvent. Ils ne savent même pas sur quel signal ils doivent sortir. Tout cela est transparent, Monsieur le Président. Toutes ces erreurs n'apparaissent nulle part. Quand il y aura des déploiements, du style CCR, où les mecs seront bien seuls dans les chantiers et où ils demanderont à sortir de je ne sais pas d'où alors qu'ils sont à un autre endroit, les agents de circulation locaux ne seront plus là. Ils seront à 200 bornes.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Quand les débats seront terminés, je vous demanderai de faire la pause déjeuner pour que nous puissions repartir sur la deuxième partie à la reprise. Je vous informe que malheureusement je viens d'apprendre un accident, encore une fois sur la Lorraine. Cette fois, c'est un ouvrier de l'entreprise de PSN, à Creutzwald. Il a la main coincée entre un poteau caténaire et un chenillard. Les pompiers et la police sont sur place. Je vous tiendrai informés.

**M. Olivier MARTY** : Cette information nous est parvenue dans le même temps. Je comptais en informer le CSE avant que notre pause intervienne.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : C'est fait. Vous nous tiendrez informés de ce qui se passe là-haut.

**M. Olivier MARTY** : Bien sûr.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Vous en profiterez, s'il-vous-plaît pour nous tenir informés du droit de retrait et du droit d'alerte qui sont en cours sur la ZDP NEN. Ils viennent d'être déposés ce matin.

**M. Olivier MARTY** : Je prends note sur cette dernière intervention. Je n'ai pas eu de retour m'informant personnellement de ce sujet. J'irai aux nouvelles.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Je vais vous aider un peu. Infrapôle Normandie. Ce sont des agents qui font des tournées. C'est tellement dangereux qu'ils ne peuvent plus faire les tournées. Comme il y a des trains sur les voies, c'est un peu dangereux, du coup, ils ne les ont pas faites. Du coup, il y a un droit de retrait.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Je rappelle que dans le cadre de la prévention, toujours sur la Lorraine, il y a une paire d'années, mise en demeure par l'Inspection du travail, suite aux pistes encombrées par la végétation. Nous étions dans la même situation. Les agents ne pouvaient plus circuler sur la piste. C'était dans des courbes et des contre-courbes. Il n'y avait pas la visibilité nécessaire pour qu'ils puissent se déplacer en toute sécurité.

Je vais vous demander une pause s'il n'y a pas d'autre prise de parole.

**M. Olivier MARTY** : Sur cette partie de débat, y a-t-il une autre prise de parole ? S'il n'y en a pas, nous reprendrons après la pause sur la poursuite de l'exposé de l'expert avec le deuxième incident. Nous faisons la pause déjeuner.

*La séance est suspendue de 12 heures 02 à 13 heures 38.*

**M. Olivier MARTY** : Nous rouvrons la séance. Je vous redonne la parole.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Le cabinet Degest a quelques impératifs horaires. Il nous fera cette présentation et il répondra aux questions. Il ne sera certainement pas présent au moment où il y aura les déclarations.

**M. Jérôme DELSART (Degest CE)** : D'abord, un rappel des faits s'agissant de l'incident de Longuyon. Ensuite, comme il a été fait pour l'incident de Merrey, nous soulèverons les questions que soulève cet incident.

Quelques repères contextuels. Il s'agissait d'un chantier de renouvellement voie ballast conduit sous la responsabilité de l'Infrapôle Lorraine en tant que maîtrise d'ouvrage et de l'Infralog national en tant que maîtrise d'œuvre. En l'occurrence, il y avait une suite rapide, puis cela s'est terminé par des travaux de finition. Plusieurs entreprises sous-traitantes étaient présentes sur ce chantier, notamment le groupement COLAS-TSO s'agissant de la suite rapide et SFERIS concernant l'accompagnement des trains de travaux dans le cadre d'un protocole d'expérimentation.

L'incident concerne un train de travaux K3RR. C'est un train fractionnable en deux parties : une partie RR qui consiste à ramasser les rails usagers et la partie K3 qui fait du complément de ballast. Pour vous expliquer comme cela marche, pour ceux qui ne connaissent pas le K3RR, lorsqu'il n'est pas fractionné, 10 agents composent le convoi, notamment deux agents d'accompagnement, dont l'un est chef de convoi quand il n'est pas fractionné, un agent d'activité et un RCE qui était en l'occurrence COLAS. L'incident a eu lieu le 16 mai 2018. Il a été révélé par une vidéo prise par un agent, de mémoire, de l'Infralog national. En fin de chantier, vers 14 heures, l'agent d'accompagnement du train de travaux débute le refoulement vers 14 heures lorsque le RCE de COLAS lui demande de refouler plus vite. Il s'agissait de refouler sur une distance de 1,5 à 2 kilomètres. Ce refoulement se réalisait dans le contexte où le train devait se recomposer en fin de chantier. Pour ne pas prendre plus de retard dans la fin de chantier, pour la réception des voies, le RCE a demandé à l'agent d'accompagnement de refouler plus vite. Il monte sur le train, commence le refoulement sur à peu près 80 mètres lorsqu'il constate qu'il n'a pas de garde-corps adapté. Pendant ce

temps de recherche d'une meilleure position de sécurité sur le train du convoi, il se passe 80 mètres pendant lesquels l'agent d'accompagnement lâche l'AMCFA. Il lâche un moyen de rattrapage pour arrêter le convoi en urgence. Pendant 80 mètres, il refoule sans AMCFA. Il essaie de rechercher une nouvelle position, lorsqu'il se rend compte qu'il doit procéder à l'arrêt du train puisqu'il ne trouve pas cette meilleure position. Il demande au conducteur d'arrêter le convoi.

L'incident consiste dans le fait qu'il n'y avait plus de moyen de rattrapage pour arrêter le train s'il y avait eu une personne sur les voies ou un objet quelconque sur les voies.

Une enquête a été conduite par SFERIS et soulève trois résultats principaux. Le premier, c'est qu'il n'y a pas eu d'échange entre l'agent d'accompagnement de train de travaux et le RCE en amont du refoulement et en amont de la mise en place de ce convoi sur le chantier pour s'assurer que le garde-corps était adapté. Le deuxième constat que fait SFERIS dans son enquête est que l'agent d'accompagnement a privilégié la production au détriment de la sécurité. Le troisième résultat est que, selon SFERIS, les gestes métiers n'étaient pas suffisamment maîtrisés par l'agent d'accompagnement. Il aurait dû anticiper, avant de refouler, le fait que son garde-corps n'était pas adapté avant de procéder au refoulement de son train.

Des mesures ont été prises, notamment par SFERIS. Les habilitations de l'agent ont été suspendues. Les procédures ont été rappelées à l'ensemble des agents d'accompagnement de SFERIS. Il y a eu également des contrôles renforcés de la mission agent accompagnement. Par contre, côté SNCF, *a priori* il n'y a pas eu d'action particulière puisque l'événement a été classé événement précurseur et non comme événement sécurité.

Plusieurs questions se posent. Deux questions principales. La première, c'est pourquoi l'agent d'accompagnement n'avait-il pas le garde-corps adapté ? En sachant que le protocole d'expérimentation dit bien de façon précise qu'il faut avoir un matériel adapté pour refouler en toute sécurité. Se pose la sous-question de savoir dans quelles conditions la RAT a été faite ? Comment le chef de convoi et l'agent d'accompagnement ont communiqué en amont de la mise en place du convoi sur le chantier ? L'agent d'accompagnement était-il suffisamment aguerri pour avoir des réflexes pour vérifier qu'il y avait toutes les conditions et tout le matériel de sécurité sur le convoi ? Cela interroge également la qualité d'accompagnement de cet agent. La troisième sous-question concerne le garde-corps : qu'est-ce qui est discuté au moment des briefings sécurité ? Sont-ils suffisants ? Aborde-t-on ces questions au sujet de la préparation du matériel ?

La seconde question principale est : comment se fait-il que l'agent d'accompagnement ait donné l'autorisation de refouler le train sans être en position de sécurité ? Trois sous-questions. La pression temporelle. Est-ce que l'AATTX, l'agent d'accompagnement, s'est imposé une pression face à la demande du RCE ? La deuxième sous-question est : quel est le contenu des formations pour faire face à cette pression temporelle ? Et de quel moyen se dote l'entreprise, que ce soit SFERIS ou la SNCF, pour vérifier la bonne exécution des gestes métiers des sous-traitants ?

J'en ai terminé pour la présentation.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) :** Quand l'expertise a été faite par le cabinet d'expertise, qui a indiqué les éléments ? S'agit-il des agents ou de la hiérarchie de l'Infralog national ou de l'Infrapôle Lorraine ?

Je m'adresse à l'expert. Je vais vous dire pourquoi. J'étais moi-même secrétaire de ce CHSCT. Quand c'est arrivé, c'est un agent qui a fait une vidéo et qui me l'a envoyée. Au fur et à mesure de l'enquête, enfin, ce qu'a fait le CHSCT, nous avons su que ce qui était une réalité s'était peu à peu transformé. Nous avons d'abord entendu que l'agent d'accompagnement était sur la piste, avec une radio. Après, nous avons eu une version 2 où le frein était assez long et qu'il marchait sur la piste avec le frein à côté. Après, nous avons eu une troisième version. Et il y a une autre version, qui n'est pas connue qui dit qu'il n'y avait pas du tout d'agent d'accompagnement. Il n'était pas du tout sur la piste avec une radio. Aujourd'hui, les personnes de la Log ont témoigné. La personne qui est à l'origine de la vidéo a voulu garder l'anonymat pour se protéger. Nous respectons cela. Ce qui est grave dans cet incident, c'est que nous avons un train travaux qui refoule en voie principale où il pourrait y avoir des chantiers, des agents ou un obstacle. Si un cheminot faisait cela, il serait viré.

Quand nous faisons une demande d'expertise, j'entends souvent dire que nous sommes des empêcheurs de tourner en rond et que c'est pour faire dépenser de l'argent pour rien. Non. Si nous faisons une expertise, c'est pour montrer avec le doigt là où cela ne va pas et pour faire en sorte que cela ne se reproduise plus. Je ne suis pas sûr que nous ayons eu un retour d'expérience concret sur ce chantier-là. Je le dis d'une manière claire. Il y a eu plusieurs versions. Nous étions en plénière CHSCT. J'ai appelé au téléphone un représentant du CE M&T qui siégeait, qui était de l'Infralog national et qui nous dit en direct – le président du CHSCT était présent puisque j'avais mis le haut-parleur : « Le lendemain, si nous n'intervenons pas, ils avaient fait un chargement à la « olé-ola » avec des traverses béton qui dépassaient et qui engageaient le gabarit. Et le premier train croiseur, c'était l'accident. » Ce sont les cheminots qui ont rectifié à la dernière minute et qui ont fait décharger le wagon, qui était mal chargé. Là encore, dans les RVB, on fait de la production, on s'affranchit des règles. Le cabinet d'expertise a dû avoir plusieurs versions. Le cabinet fait une expertise et met les éléments qui leur sont donnés. Je ne suis pas sûr qu'aujourd'hui ce soit la réalité des choses.

Il faut en tirer une leçon. Vous imaginez un train travaux avec une pelle derrière qui cache la visibilité et personne pour arrêter le train. Vous avez un chantier, vous écrasez quelques cheminots. On fait quoi ? Je ne sais pas si vous mesurez la gravité. Je tenais à dire cela pour conclure ce qui a été dit.

**M. Jérôme DELSART (Degest CE) :** Je tiens à apporter une précision concernant les témoignages. Il y a eu le témoignage du RCE qui est à l'origine de la demande, le témoignage de l'agent de travaux qui est de SFERIS. Il y a la version de COLAS et la version de SFERIS, tout en sachant que, forcément, comme l'agent de SFERIS est mis en cause son témoignage est compliqué. C'est compliqué quand on est mis en faute de dire complètement la vérité par peur de la sanction. Il y a l'agent de l'Infralog national qui a pris la vidéo, mais qui souhaite garder l'anonymat. Nous n'avons pas eu accès à son témoignage. Il y a eu également le témoignage de l'agent d'activité. Mais l'agent d'activité n'était pas physiquement présent. Il était sur la partie RF. Il a juste entendu la radio. Il a entendu la demande pour procéder à un refoulement depuis le wagon. C'est vrai que ce recueil de témoignages était particulièrement complexe. Cela interroge.

**Mme Edwige BUES (Degest CE)** : Une précision. Au départ, le train refoulait à pied. L'agent d'accompagnement était bien présent à pied, avec la radio. Le RCE du convoi lui a demandé de refouler plus vite pour respecter les horaires. Effectivement, on va plus vite quand on est sur le train. C'est le petit schéma que l'on voit en bas sur les temps de refoulement, avec les délais. Le RCE lui a demandé de refouler sur le train. Nous nous posons la question. Le RCE a-t-il le droit de décider de quelle manière on refoule et dans quelles conditions ? Ou est-ce à l'agent d'accompagnement qui est maître du train et des procédures ? C'est la première question. Au bout d'un moment, il remonte sur le train. *A priori*, il n'y a pas de souci pour refouler à partir du train. À partir du moment où il est sur le train, c'est là où c'est un peu flou. *A priori*, il donne le *go* au conducteur de refouler sans avoir la position et sans avoir la AMCFA. C'est là où nous pouvons nous poser la question sur son niveau de formation et sur son niveau d'expérience. Avec les pressions des chantiers, il est souvent compliqué d'avoir une posture quand un vieux briscard du rail demande de faire ci et ça. Il faut être en capacité de savoir dire non quand c'est compliqué. Ce sont les deux choses qui peuvent être interrogées sur cet incident.

Une dernière précision sur le garde-corps. Normalement, c'est à l'agent d'accompagnement SFERIS de savoir et d'être maître de ses outils de protection. Là, il n'avait pas le garde-corps adapté. Par contre, c'est le RCE qui lui a indiqué que le garde-corps adapté était dans la pelle et qu'il pouvait l'utiliser. Là aussi, comment communique-t-on sur les choses ? Les barrières de protection sont-elles de la responsabilité du convoi, surtout avec un matériel un peu spécifique ? Ou est-ce à l'entreprise qui accompagne le train ? On voit qu'il y a des défauts de communication ou des périmètres de responsabilité qui peuvent être des fois un peu problématiques.

**M. Olivier MARTY** : Monsieur le Secrétaire, pour votre intervention conjointe avec les experts, avez-vous encore quelque chose à dire avant de passer la parole aux élus ?

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Bien sûr que j'ai encore quelque chose à dire. Lorsque l'expertise a débuté, nous avons fait une demande ici, le directeur de la Log national ne voulait surtout pas que les experts puissent aller sur le périmètre de cet établissement pour pouvoir faire les interrogatoires nécessaires à la bonne marche de l'expertise sous prétexte que le CHSCT n'avait rien demandé. C'était quand même grave puisqu'il faisait de l'obstruction. Malheureusement, le CHSCT de Thionville n'avait pas légitimité à forcer le CHSCT de la Log national, ou plutôt le directeur de la Log national, à accepter une expertise puisque le CHSCT de la Log national n'était pas dans cette phase de demande d'expertise. Néanmoins, les agents peuvent être mis dans une situation dangereuse par rapport à des entreprises privées. Ils ne mesurent pas, à cet instant, l'utilité et surtout la gravité de la situation. Je tiens quand même à le rappeler ici parce que c'est triste. Sous prétexte que l'on n'a rien demandé, on n'accepte pas que le cabinet d'expertise puisse aller enquêter. Dans sa grande bonté, à force de demander, nous sommes passés par le CSE, quand il existait, pour la continuité de l'enquête. Le cabinet d'expertise a été autorisé à pouvoir avoir des renseignements, mais il fallait que l'Infrapôle Lorraine fasse la boîte aux lettres. C'est un peu idéologique. Nous sommes quand même sur un refoulement qui est, pour moi, un incident hyper grave. Nous n'avons jamais vu cela.

**M. Laurent LANSIAUX (CGT)** : Je voulais m'exprimer sur un autre sujet, donc je prendrai la parole par la suite.

**M. Fabrice ROCHER (CFDT)** : J'avais une question pour le cabinet d'expertise. À moins que j'aie mal lu le rapport : de quelle façon a été donné l'ordre de refoulement ? Au tout début de ma carrière, j'ai été agent de manœuvre. Quand le conducteur du train n'avait plus l'ordre de refouler, il s'arrêtait net. De quelle manière a été donné l'ordre de refoulement ? De cette façon, le conducteur de train n'ayant plus l'ordre de refouler, il s'arrête net.

**M. Jérôme DELSART (Degest CE)** : Effectivement, c'était par radio.

**M. Fabrice ROCHER (CFDT)** : Si mes souvenirs sont bons, c'était « refoule, refoule, refoule » en continu. Du moment où le conducteur de train n'entendait plus l'agent dire « refoule », il devait s'arrêter net. Je ne sais pas ce que les autres élus ont comme expérience à ce sujet.

**Mme Edwige BUES (Degest CE)** : C'était par radio. Quand il s'est rendu compte qu'il n'avait pas le point de visibilité et les points d'appui pour être en sécurité, il a demandé à stopper le convoi. Par contre, pendant toute cette durée de refoulement, il n'avait pas l'AMCFA. S'il y avait eu un souci, il ne pouvait pas prendre le frein d'urgence. Il avait la radio. Il pouvait communiquer avec le conducteur, mais il n'avait pas l'AMCFA.

**M. Fabrice ROCHER (CFDT)** : L'ordre de refoulement a été donné par quel moyen ?

**Mme Edwige BUES (Degest CE)** : La radio.

**M. Fabrice ROCHER (CFDT)** : Il y a dû y avoir un manquement parce qu'à partir du moment où l'agent de conduite du train n'entendait plus l'ordre de refouler, il aurait dû s'arrêter net. À moins que la réglementation ait changé depuis.

**M. Olivier MARTY** : Comme c'est une question très technique...

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Elle n'est pas très technique. Peut-être pour vous, mais elle n'est pas très technique. Aujourd'hui, quand on refoule, on n'a pas de visibilité. Un ordre est donné par voie sonore ou verbale, accompagné de signaux à main normalement. Quand le mécano n'a plus cela, il doit s'arrêter. Quand on regarde le rapport d'expertise, il est dit : « Nous avons refoulé assez vite. » Quand nous regardons la vidéo, nous voyons que cela refoule assez vite. Je ne crois pas qu'il y avait un agent d'accompagnement qui courait sur la piste avec une radio en train de dire « refoule, refoule, refoule ». Cela a quand même été évoqué. Je peux vous passer la vidéo, si vous voulez. Vous allez le voir, cela refoule vite.

**M. Olivier MARTY** : La question ne portait pas sur le fait de savoir s'il court ou s'il suit le train. Les faits sont établis, je ne revenais pas là-dessus. La question est : qu'entend le conducteur du convoi qui lui permet d'être en mouvement ou de s'arrêter ? La question revient, mais elle n'est pas traitée dans le rapport. Ce n'est pas un point que je vois identifié comme étant un écart. Il s'agit d'une question sur la nature de la commande de refoulement, qui doit être une commande en continu, permettant au conducteur de s'assurer en permanence que l'ordre de refoulement est valable. Quand il n'y a plus d'audition d'ordre de refoulement, que ce soit en vocal ou par l'émission de bips sonores, il s'arrête. Évidemment, si l'agent d'accompagnement demande, verbalement, d'arrêter, cela vaut aussi ordre d'arrêt. Je ne sais pas si cela permet d'avoir la précision.

**M. Fabrice ROCHER (CFDT)** : Peut-on considérer, par rapport au respect de l'ordre de refoulement, s'il y a eu un manquement à cet instant-là ?

**Mme Edwige BUES (Degest CE)** : *A priori*, non, mais nous n'avons pas eu accès non plus au témoignage du conducteur. Cela n'a pas été soulevé dans l'expertise et dans l'incident. La communication n'a pas été rompue avec le conducteur. Il avait la radio. Je ne sais pas si c'était par « refoule » ou par bips sonores. À un moment donné, il s'est rendu compte qu'il autorisait le refoulement alors qu'il n'avait pas du tout la visibilité ni le placement adéquat. En plus, il avait laissé l'AMCFA, le frein d'urgence, au cas où il y aurait un obstacle trop près. Effectivement, nous n'avons pas interrogé la communication avec le conducteur, car ce point n'était pas ressorti dans les éléments. De toute façon, nous n'avons pas eu accès au conducteur.

**M. Olivier MARTY** : Merci. On prend la suite des interventions.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Soit je n'ai rien compris, soit nous sommes en décalage, Monsieur le Président. Il y a deux incidents. Nous parlons du deuxième. Une expertise est faite. Elle démontre que dans le premier rapport toute la vérité n'a pas été dite. Là, il est ressorti certaines vérités et certains manquements. Vous attendez que nous posions des questions, mais nous ne connaissons jamais votre position, Monsieur le Président. Nous voyons aujourd'hui ce que nous dénoncions hier. *Via* des enquêtes comme cela, nous voyons que quand on donne un ordre au cheminot qui travaille dans le privé, même s'il n'est pas en toute sécurité, il tente de le faire quand même, chose qu'un cheminot SNCF ne ferait pas. C'est peut-être pour cela qu'un cheminot SNCF coûte plus cher. Ensuite, nous nous demandons face à un tel événement pourquoi cet événement n'est pas repris en ESR. Par rapport à ce qui est démontré aujourd'hui, je vous rappellerai quand même que nous sommes en pleine semaine de la qualité de vie au travail. Cela serait bien de nous éclairer un peu sur ce que vous pensez de tout cela.

**M. Thierry REPILLET (CGT)** : J'ai quelques petites questions qui m'interpellent. La première chose, c'est qu'il faut savoir que sur les RVB il y a des AMCFA qui font 5 mètres. C'est certain qu'au lieu de payer 1 500 euros pour un AMCFA de 2 mètres, cela fait 2 500 euros. Pourquoi la partie RR n'a-t-elle pas suivi le K3 ? C'est une deuxième question. Pourquoi le regroupement ne s'est-il pas fait avant ? Quant au chef de convoi SFERIS, il m'interpelle énormément. En mai 2018, normalement, il n'y avait pas de chef de convoi entreprise privée. Ce n'était que des cheminots. Qu'est-ce qu'un chef de convoi SFERIS fout sur ce train ? Je viens encore d'avoir une discussion, il n'y a pas si longtemps, la semaine dernière, avec la cellule CPCI qui m'a dit : « Nous ne mettons pas de chef de convoi entreprise privée. » Pour l'instant, il n'y a pas de protocole. Moi, je n'ai rien vu passer. Nous n'avons pas à les mettre dessus. Tout cela pour dire que si c'était un cheminot qui était dessus, il aurait eu la connaissance. Je connais la rame sur le bout des doigts. Un cheminot qui a la connaissance aurait dit : « Je vais sur le K3, je prends un AMCFA de 5 mètres. Je fais ci, je fais ça. » Il n'y a aucune expérience, il n'y a rien du tout. Nous validons des gens comme cela. Je suis désolé, mais franchement, nous sommes tombés vraiment bas.

**Mme Caroline LANTZ (CFDT)** : Je ne comprends pas. Ce garde-corps n'est pas fixé définitivement à la machine ? Est-il amovible ? Est-ce la première fois qu'il est utilisé de cette manière-là ? Ce problème s'est-il déjà rencontré, mais sans que cela n'ait jamais été su ?

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : Pareil, j'ai des interrogations. Cela rejoint un peu ce qui a été constaté ce matin sur le premier incident. Un sujet est celui de la pression mise sur les agents qui travaillent sur les voies et sur nos infrastructures, qu'ils soient agents SNCF ou

entreprises. Ce matin, ce n'est pas pour rien que j'ai utilisé le terme de dumping social. Quand nous entendons l'expert nous dire qu'on a demandé d'aller plus vite pour rendre à l'heure, il faut se poser la question pourquoi. Que s'est-il passé sur ce chantier pour que l'on soit en retard à la fin ? Le boulot prévu était-il trop ambitieux ? Est-ce qu'il n'y avait pas les effectifs qu'il fallait ? Je n'ai pas les réponses. Cela m'aurait bien intéressé. Surtout les effectifs formés, car ce n'est pas le tout d'avoir du monde. Nous savons qu'en ce moment les entreprises, pour garantir une sécurité maximale, fournissent en nombre des annonceurs ou des gens pour faire de la sécurité. Même nous, en tant que cheminots, nous nous disons qu'il y en a trois fois trop. C'est juste pour montrer qu'elles essaient de faire les chantiers en sécurité. Par contre, nous ne parlons pas du tout de l'aspect économique. Nous parlons beaucoup de sécurité, mais il y a quand même des questions à se poser sur l'aspect économique.

Pareil, sur le garde-corps, il y a des questions à se poser. Je pense qu'un cheminot, avant de partir avec son train ou de monter sur son train, aurait vérifié à quel endroit c'était. L'agent entreprise manque peut-être d'expérience. On peut nous expliquer tout ce que l'on veut. Je pense que cela doit faire partie du b.a.-ba des choses à vérifier avant de commencer à travailler. Je pense que c'est la première chose que fera un cheminot. Est-ce que j'ai le matériel pour attaquer ma mission ? D'ailleurs, s'il lui arrive quelque chose dans la nuit et qu'il ne l'avait pas, il se prendra une sanction. Vous le savez très bien. Ce sera la première chose qu'on lui demandera. Nous sommes bien encore sur des problématiques de dumping social.

**M. Franck HERNOUX (CGT)** : Quatre petites questions. Comment les enseignements de ces incidents ont-ils été intégrés dans les protocoles d'expérimentation d'externalisation ? C'est la première. La deuxième : disposons-nous du courrier envoyé aux entreprises ETF et SFERIS évoqué en page 25 ? La troisième : disposons-nous du REX de SFERIS évoqué page 26 ? La quatrième : disposons-nous du REX de l'incident de Longuyon évoqué page 34 ?

**M. Olivier MARTY** : Des éléments de réponse sur ces différentes questions de notre côté.

**M. Philippe ARADAS** : Il y avait une question sur le briefing. Le briefing sécurité, j'allais dire lorsqu'il est fait, mais il est fait systématiquement, on y parle de missions de sécurité. Le briefing sert à expliquer qui fait quoi en matière de sécurité, mais on ne vient pas sur les agrès. Pour un chantier tout simple, on a un annonceur. On dit à l'agent qu'il est annonceur à tel endroit et qu'il faut qu'il tienne son rôle d'annonceur, mais on ne lui dit pas qu'il faut qu'il prenne sa trompe. Il va de soi qu'on ne précise pas non plus les agrès à l'agent d'accompagnement. Pour autant, l'agent d'accompagnement doit s'assurer d'avoir le dispositif de freinage et ensuite le garde-corps amovible s'il s'avère qu'il soit dans une position de refouler sur un wagon comme on l'a sur la photo.

Je n'ai pas compris l'AMCFA de 5 ou de 15 mètres, parce que ce n'est pas vraiment le sujet. S'il s'était mis en bout de wagon, le 5 mètres aurait suffi.

**M. Thierry REPILLET (CGT)** : La différence, c'est qu'en se mettant tel que nous le voyons, par rapport au casque, le 5 mètres passe sous la pelle. Il peut refouler depuis cet endroit-là avec non seulement la trompe à côté de lui, la radio à la main et l'AMCFA en main. C'est

juste la différence. Tel que c'est configuré là, il n'est même pas obligé de mettre le garde-corps et il est en toute sécurité.

Il faut quand même savoir que ce garde-corps est juste un brin qui est fixé au niveau de là où nous voyons la lampe blanche. Il est fixé par là. C'est un brin droit qui se déplie et on le tient avec une main. C'est un garde-corps qui a été inventé spécialement pour certaines rames de manière à ce que l'on puisse refouler avec trois points d'appui.

**M. Philippe ARADAS** : Ensuite, à un moment, a été posée une question sur le train. Il faut bien avoir en tête qu'au départ le train est complet. Le RR et le K3 est un train complet qui part d'un point A et va jusqu'à un point B. Au niveau équipage, il y a une dizaine de personnes qui permet des opérations de fractionnement. Se pose la question : en temps normal, comme c'est écrit dans le rapport, le train RR ne travaille pas trop loin du K3. Là, il y avait des opérations de ballastage. Ce chantier a été fait dans une période assez difficile. Nous avons eu vraiment des contraintes sur la réalisation de ce chantier, ce qui explique que les trains qui doivent être normalement séparés d'une certaine distance l'aient été de beaucoup plus. Cela peut arriver.

Le garde-corps amovible. L'agent d'accompagnement aurait dû effectivement s'en apercevoir et s'assurer qu'il y avait un garde-corps amovible. Apparemment, il était dans la pelle. Il aurait pu prendre le temps de le récupérer avant de commander l'ordre de départ. En bout de train, je confirme bien que le conducteur du train, assisté d'un pilote, ne bouge que s'il a le bip ou un ordre continu. Là, il n'a pas été prouvé qu'il n'y en avait pas. Il est aussi certain qu'au niveau temporalité, à un moment, l'agent d'accompagnement était au sol et à un autre moment il était sur le wagon. D'ailleurs, nous le voyons sur la photo. Je n'ai pas compris comment il se pouvait qu'à un moment il ne soit nulle part. Au départ, il est parti et à l'arrivée, il est arrivé aussi. Il était forcément sur... Je n'ai pas eu du tout d'information en quoi il se pourrait qu'il ne soit pas sur le train.

Vous avez eu tous les REX qui sont rapportés par l'expertise. Rassurez-moi ?

**M. Jérôme DELSART (Degest CE)** : Tous ceux qui ont été produits, oui. Sauf un témoignage, mais c'est une autre question.

**M. Philippe ARADAS** : L'ESR. Pourquoi l'incident n'a-t-il pas été classé ESR ? L'incident a été remonté, ensuite nous ne classons pas l'incident nous-mêmes. Ce n'est pas l'établissement. Quel que soit le classement, nous faisons une enquête, nous regardons ce qui se passe. Je reviens toujours à cette fameuse réunion. La semaine d'après, nous faisons un point sécurité et nous balayons tout ce qui n'a pas été dans tous les volets. L'événement a été classé par la DSSR en événement précurseur. Il n'existe pas dans la liste EPSF d'événement précurseur. C'est juste encore en dessous. Par contre, c'est un signal pour dire qu'il y a quand même une anomalie. Elle est classée moins importante qu'un ES de niveau 1 ou 2 ou un ESR.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Je vais rappeler quelques faits et je vais lire le PV du CHSCT. Je vous rappelle quand même que lors de la mise en place du CSE nous vous avons demandé de nous transmettre tout ce qui était en cours au niveau des CHSCT. Des décisions ont été prises en CHSCT pour transmettre un certain nombre d'éléments. À l'heure d'aujourd'hui, vous n'avez toujours rien transmis. Pour que nous soyons bien imprégnés de

ce qu'il s'est passé, je vais vous parler du droit d'alerte qui a été déposé le 17 mai 2018. Je vais le dicter :

*Le 16 mai 2018, vers 14 heures, un train travaux d'une entreprise privée a refoulé sur plusieurs kilomètres sans aucun agent d'accompagnement. Une vidéo est jointe à ce droit d'alerte pour appuyer ces faits graves. Cela fait plusieurs fois que des entreprises privées mettent en danger les agents SNCF de notre établissement. Il ne saurait être toléré que cette situation perdure. Je rappelle qu'une pelle d'entreprise a déjà blessé gravement un agent sur notre établissement et qu'une expertise risque grave a été ordonné par la Justice suite à d'autres faits graves sur le RVB de Merrey par une entreprise privée. Cette situation à risques a tendance à se répéter sur notre établissement. Il faut que la Direction en prenne conscience. Nous ne voulons pas que l'irréparable se produise. Cet accident grave met en danger tous les agents qui dépendent du CHSCT de Thionville et qui interviennent sur le RVB de Longuyon. C'est pourquoi j'use de mon droit d'alerte afin de préserver l'intégrité physique des agents. Je vous rappelle que vous êtes tenu de retirer les agents concernés d'une situation dangereuse pendant ce droit d'alerte. Je demande donc que plus aucun agent du périmètre de notre CHSCT ne travaille sur le RVB dans l'attente des mesures que vous allez prendre à travers l'enquête immédiate et éventuellement d'un CHSCT extraordinaire.*

Effectivement, il y a un désaccord sur l'ordre du jour et il y a un CHSCT extraordinaire qui se tient. Je vais quand même faire une lecture parce qu'il y a des éléments intéressants.

*Le Président ouvre la séance à 15 heures 34. En préambule, le Secrétaire rappelle que l'utilisation du personnel SNCF sur le RVB est soumise à des règles et qu'il n'est pas possible de modifier des DJS des agents la veille au soir pour le lendemain. Le Secrétaire souhaite qu'un rappel soit fait aux organisateurs du RVB. Le Président indique qu'il n'a qu'un certain nombre d'informations et que la vidéo vue par d'autres agents sur le RVB était de meilleure qualité. Il précise qu'il aimerait récupérer cette vidéo par l'intermédiaire de l'agent qui a filmé la séquence. Le Secrétaire répond que jusqu'à présent il n'est pas besoin de film pour des faits qui font l'objet d'un droit d'alerte par un membre du CHSCT, même si dans cet incident grave, cet élément démontre la réalité de ce qu'il s'est passé. Le Président indique qu'il semble que l'agent d'accompagnement ait été sur le deuxième wagon. Vous voyez, déjà, nous avons une autre version. Le Secrétaire répond que cela ne change rien puisqu'il n'y avait pas de frein pour freiner en cas d'obstacle ou de danger. Le Président précise que l'agent concerné travaillait sur la GOP et qu'il a demandé que l'habilitation de l'agent soit suspendue. Le Secrétaire répond : « Cela fait plusieurs incidents qui sont arrivés en très peu de temps sur notre établissement avec nos entreprises privées. Malgré les différentes procédures qui ont eu lieu, il semble que rien ne change. » Le Secrétaire demande : « Est-ce que ce sont les entreprises qui n'écoutent rien ? Est-ce que ce sont les agents qui travaillent dans ces entreprises qui n'écoutent rien ou est-ce que c'est la SNCF qui ne fait rien pour que ces situations à risque ne se reproduisent plus ? » Le Président remet aux membres le numéro 17 de l'IN 01697 intitulé TTX d'un conducteur, mais pas en tête. Il remet également deux fiches de contrôle intitulées TSAE Assurer l'accompagnement des trains travaux. Les membres s'étonnent de la notation de ces fiches de contrôle au vu des observations. Le Secrétaire indique – je cite ce qui était noté : les ordres de manœuvre par radio ne sont pas donnés correctement et il est noté « satisfaisant », de même qu'il est indiqué qu'un agent a des lacunes sur des différentes façons de franchir les différents signaux*

*ainsi que les différentes marches et on note « acceptable ». Est-ce la même chose pour le franchissement d'un sémaphore sur un domaine fermé !!!*

Cela veut dire *grosso modo* qu'il y a eu des fiches de contrôle qui ont été réalisées sur l'agent concerné. Tout était noté « satisfaisant » alors qu'il avait du mal à faire le boulot.

*Le Secrétaire précise : « Au vu du contenu des documents remis par le Président, on peut considérer que malgré les erreurs répétées, la Direction essaie de préserver les entreprises privées. C'est ce que je disais ce matin. Le Président indique que l'agent concerné est un agent qui n'a jamais été évalué en KN2 (contrôle niveau 2). Le Secrétaire demande combien il y a de personnes SFERIS pour l'accompagnement des trains travaux. Le Président répond : « Cinq, mais Monsieur CASSAGNE fait partie de la GOP » Le Secrétaire demande au Président de fournir au CHSCT tous les KN1 et tous les KN2 des agents d'accompagnement du périmètre de CHSCT de Thionville sur les deux dernières années. Le Secrétaire demande le nom de l'agent d'accompagnement qui devait être à l'arrière du train qui refoulait. Le Président répond qu'il ne connaît pas le nom de l'agent. Le Secrétaire demande combien il y a d'agents de SFERIS sur le chantier, tous métiers confondus. Le Président répond : « Je ne sais pas. » Le Secrétaire demande quel est le nombre total de cheminots sur le chantier. Le Président répond : « Je ne sais pas. » Le Secrétaire demande : « Quels sont les différents métiers des entreprises privées sur le chantier ? » Le Président répond : « Je ne sais pas. » Le Secrétaire demande : « Combien y a-t-il d'entreprises privées sur le chantier ? » Le Président répond : « Je ne sais pas, mais j'appelle dès maintenant le responsable du chantier. » Après échange téléphonique, le Président répond que l'agent d'accompagnement s'appelle Gaétan Bruyère. Puisque le Président n'avait toujours pas le nom du train travaux concerné, le Secrétaire décide d'appeler un agent de la Log national pour le renseigner. Le Secrétaire demande à l'agent s'il a l'autorisation de mettre le haut-parleur du téléphone pour que le Président et les membres du CHSCT entendent certaines précisions. L'agent est d'accord et précise que le train concerné est identifié K3RR. Il précise que les agents d'accompagnement SFERIS ne savent pas faire la RAT d'un train. Ils remplacent les cheminots, mais ne respectent pas les règles en vigueur. Il donne comme exemple que ce matin-là un train travaux a été prêt à partir en ligne avec des traverses hors gabarit. Si les cheminots n'avaient pas rectifié cette situation dangereuse, la traverse aurait percuté un train croiseur. C'est ce que je disais tout à l'heure. Un membre du CHSCT indique que l'on voit bien sur la vidéo le train refouler sur plusieurs centaines de mètres à la sortie d'une courbe. « Cela veut dire que s'il y avait eu un agent ou du matériel sur la voie, il était impossible d'arrêter le train et que l'on allait à la catastrophe. Au-delà du manque de sécurité, je voudrais aussi préciser que, techniquement, ils font n'importe quoi puisque sur la voie entre le kilomètre 228 et 230 l'entreprise a remis du vieux ballast sur deux kilomètres, car il n'y avait pas de ballast neuf. » Cela, c'est autre chose. Le Président indique : « Je voudrais vous donner quelques précisions suite à mon échange avec le responsable de chantier. Concernant les agents d'accompagnement, il y en a 3 sur la GOP et 4 sur la base arrière. Pour les opérations au sol, nous avons COLAS pour le perçage caténaire et pour le service électrique, qui sous-traite avec INEO et SFERIS. » Le Président précise que normalement, en activité de pointe, il y a 175 agents SNCF et 15 encadrants sur une journée de travail pour faire fonctionner le chantier. Le Secrétaire demande s'ils ont le droit de sous-traiter. Le Président répond : « Je ne sais pas. » Le Secrétaire demande s'il y a des entreprises privées qui font des tâches de travail des agents voie. Le Président répond : « Je ne sais pas. » Le Secrétaire demande à quelle heure est arrivé l'incident. Le Président répond : « Je ne sais*

*pas. » Le Secrétaire demande nombre de mètres de refoulement du train travaux. Le Président répond : « Je ne sais pas. » Le Secrétaire demande le poids économique de cet incident grave. Le Président répond : « Je ne sais pas. » Afin d'apporter des éléments complémentaires au CHSCT, en plus des questions qui viennent d'être posées, le Secrétaire demande que le Président fournisse très rapidement les éléments suivants : le programme de la journée ainsi que la situation géographique, les horaires de travail pour chaque agent SNCF ainsi que ceux des entreprises privées, les copies de toutes les consignes circulation, bulletin de déplacement, consigne de fractionnement, consigne de franchissement, la composition du train concerné avec le bulletin de la RAT, la nature du matériel transporté ainsi que le numéro de la pelle qui était sur le wagon et son agrément, date et contenu des agents d'accompagnement de SFERIS, identité du conducteur de train et de quelle entreprise il fait partie, les moyens de transmission entre agent d'accompagnement et conducteur. Le Président répond qu'il fournira au CHSCT les éléments qu'il pourra recevoir. Le Secrétaire fait lecture de la résolution suivante. Et c'est à ce moment-là que le CHSCT de Thionville désigne un expert pour risque grave au vu de la situation.*

Comme cela, vous êtes informé. Vous avez exactement ce qu'il s'est passé avec le résumé du CHSCT. J'en ai fini, Monsieur le Président.

**M. Olivier MARTY** : Merci. C'est dans ce cadre-là que le rapport d'expertise nous est communiqué aujourd'hui avec les éléments de compréhension nécessaires à l'instance.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Je répète et cela n'engage que moi : je pense qu'il y a eu un manquement grave là-dessus. Les versions qui ont été données démontrent bien que l'on essaie de travestir la réalité des faits. Je le redis. Ici, nous ne sommes pas là pour une expédition punitive. Nous sommes là pour que cela n'arrive plus. C'est bien dommage qu'aujourd'hui toute vérité ne soit pas donnée et que le directeur de l'Infralog national ait fait de la résistance pour ne pas que l'on vienne enquêter chez lui.

**M. Olivier MARTY** : Souhaitez-vous reprendre la parole sur le descriptif des faits eux-mêmes avant que nous poursuivions la restitution ?

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : En complément de ce que mon camarade Christophe, le Secrétaire, vient de dire. Ce n'est pas la première fois que c'est écrit, dit ou répété dans des expertises qui sont rendues dans, anciennement, des CHSCT, et maintenant des CSE, mais bien souvent les experts sont d'accord pour dire que la SNCF, surtout depuis ces dernières années, et notre Direction, aujourd'hui vous êtes en responsabilité, seraient bien avisées d'avoir une politique de prévention cherchant réellement à réduire les risques, plutôt que d'avoir une approche quantitative et administrative.

Le système des ESR... Il n'y a que cela qui compte dans les établissements. On ne parle pas de prévention des risques. On ne parle pas de conditions de travail. Il va falloir y revenir. Ce qui peut créer des accidents, ce qui peut créer des incidents, ce qui peut causer la mort d'agent, ce qui peut causer des accidents de travail, c'est d'avoir ce calcul administratif. On déclare des ESR d'une certaine façon ou pas, mais on ne se pose plus la question de savoir réellement comment on fait pour que cela n'arrive plus. Vous ne nous donnez pas les réponses depuis le début de l'année sur plein de sujets. Nous sommes bien dans le cadre de la prévention des risques, vu que nous avons les anciennes prérogatives des CHSCT. Vous nous renvoyez sur « j'ai noté » ou « je vais vous dire », mais la réalité est ici. Ce que

nous vivions en CHSCT, nous le vivons aujourd'hui. C'est encore pire. En établissement, au moins, nous pouvions aller discuter avec les collègues en local. Des fois, par le biais des invitations que nous faisons à des salariés compétents, nous avons des salariés qui nous permettaient de faire fléchir certaines directions. Aujourd'hui, nous sommes ici. Vous n'allez pas nous répondre, encore une fois, je pense. Vu que vous avez préparé la réunion, j'espère que vous avez des préconisations à nous proposer, mais j'en doute.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Une information complémentaire pour les élus. Je vais quand même vous lire le témoignage de l'agent concerné :

*Le responsable d'activité m'a demandé de refouler, donc je refoule à pied avec l'AMCFA en main. Il me dit de me mettre sur le train, car nous allons refouler sur deux kilomètres. Donc je mets le train à l'arrêt. S'il veut monter sur le train, c'est mieux. Je me mets derrière la pelle avec l'AMCFA en main. Quand on voit la pelle, s'il est derrière la pelle, je ne sais pas comment il voit derrière. Là, je me rends compte que je ne peux pas refouler avec l'AMCFA en main et avoir les trois points d'appui. Le fait qu'il ne voyait rien derrière n'était pas trop important, mais c'étaient les trois points d'appui. Donc je fais le tour de la pelle et je cherche une autre position pour refouler. Mais étant dans l'impossibilité de refouler le train dans une position de sécurité, je décide d'arrêter le train. Le temps de chercher une position et de mettre le train à l'arrêt, j'ai refoulé sur 80 mètres. Le responsable m'a demandé pourquoi j'arrêtais le train et je lui ai dit que je ne pouvais pas me mettre sur le train et refouler, car je n'ai pas de place. Il m'a dit : « Momo, tu n'as pas mis de garde-corps. » Je lui ai dit : « Non, il n'y en a pas. » Il me répond : « D'accord. Il est dans la pelle. » De là, une personne est venue en queue pour me mettre mon garde-corps, car le nôtre n'est pas adapté pour le train. C'est quand même pas mal. Le matériel n'est pas adapté pour le train. J'ai pu reprendre le refoulement, appuyé sur le garde-corps, l'AMCFA en main. Fait à Longuyon le 17 mai 2018.*

C'est digne d'un conte de fées. Quand on sait comment ils travaillent et que l'on sait comment cela se passe, ce n'est pas cela la réalité. Je vous le dis. C'était une information qu'il fallait donner.

**M. Olivier MARTY** : Dans cette restitution, le sujet est focalisé sur le fait qu'il y a eu mouvement du train pendant 80 mètres sans que les dispositions ne soient respectées. Là-dessus, c'est complètement établi. Effectivement, il y a questionnement. À partir du moment où l'agent d'accompagnement arrête le train après ces 80 mètres, s'il le fait, c'est bien parce que les conditions dans lesquelles il avait fait ces 80 mètres n'étaient pas conformes. Il disposait du fait de savoir quelles étaient les conditions de refoulement, vu qu'il a fait arrêter le train. Pour autant, il a fait faire ces 80 mètres dans des conditions non conformes. Nous sommes bien sur ce point-là. Ce n'est pas contesté. Nous sommes sur des conditions non conformes, vu qu'il n'avait pas l'AMCFA dans les mains au moment où il a fait ce refoulement. Il n'y a pas de contestation autour de cela. Le sujet tourne bien autour du fait de tenir l'AMCFA, en plus des moyens radio à disposition qui, eux, n'ont pas de contestation de dysfonctionnement par rapport à leur utilité en sécurité, à la fois sur le refoulement et sur l'arrêt du convoi.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Je vais vous faire un cadeau. Je vais vous envoyer la vidéo. J'aimerais que vous vous la passiez en boucle. Vous allez voir la vitesse du train et comment il arrive dans la courbe. Cela fait déjà un petit moment donné qu'il est en train de

rouler. Il y a beaucoup plus que 80 mètres. On se rend bien compte qu'il n'y a personne et que cela refoule au petit bonheur la chance. C'est cela la réalité des choses.

Nous sommes en train de vous dire : arrêtez de minimiser l'accident. Nous savons qu'il n'y avait pas d'agent d'accompagnement. Nous savons qu'ils ont refoulé comme cela. Si demain quelqu'un était sous les roues, coupé en deux, ce serait un drame. Un drame humain, Monsieur le Président. C'est là qu'il faut vous dire les choses. Nous ne pouvons pas continuer à laisser les entreprises faire n'importe quoi au nom de la productivité. C'est une concurrence déloyale vis-à-vis des cheminots à qui on demande d'être quatre quarts. Ne l'oubliez pas.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : Tout à l'heure, j'ai déjà posé des questions. Vous ne m'avez pas répondu. Pourquoi la fin de chantier était-elle en retard ? J'aimerais bien le savoir. Je pense que Monsieur le DET doit avoir des réponses. Pourquoi il était si urgent de partir et de refouler à vitesse plus rapide ?

**M. Philippe ARADAS** : Je n'en sais rien.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : Vous m'excuserez, mais à quoi sert l'analyse de l'accident ?

**M. Philippe ARADAS** : Quand je dis que je n'en sais rien, c'est un peu sur le ton de la provocation. C'est un aléa de chantier. J'expliquais tout à l'heure que le chantier s'est passé dans un contexte très difficile. Nous avons 40 kilomètres de RVB à faire. 8 n'ont pas été faits. Pour autant, ce jour-là, il y avait une opération de ballastage à assurer. Je ne sais pas si c'était du bon ou du mauvais ballast, mais ce sont des aléas de chantier, comme cela peut arriver tous les jours. Vous me posez la question. Comme tous les chantiers. Sur ce chantier-là, il est clair qu'à un moment il faut que le train rentre en temps et en heure, mais cela ne justifie pas un écart de sécurité. L'agent d'accompagnement a pris sur lui de faire refouler le train RR sans toutes les garanties de sécurité. C'est une erreur de personne. Après, pourquoi ils ont été vite ou pas vite... C'est comme sur le terrain, pourquoi les gens travaillent un peu plus vite à un moment ou moins vite. Cela vous fait rire. Moi, cela ne me fait pas rire parce que je suis responsable de ce genre de chantier. Tout à l'heure, il a été dit que plusieurs fois le Président du CHSCT de l'époque était sur une non-réponse. Forcément, vous avez aussi un président d'une incompétence rarissime. Ce chantier-là, c'est le décret de 1994, CSPS, ISSCT. Le Président du CHSCT de Thionville n'avait pas au départ le contrôle de ce chantier. Après, sur ces incidents, il avait, *via* le Secrétaire, autorité à aller enquêter dessus. Il est évident qu'au départ il a une non-connaissance de tous les points qui lui ont été demandés. Cela semble normal.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : Je veux rebondir quand même. Ce matin, vous disiez : « J'ai eu les assurances par l'entreprise par téléphone. » C'est assez sympathique, pour ne pas avoir de compte à rendre. Du coup, il n'y a pas de traçabilité. Là, sur un chantier sur lequel il y a eu un accident grave, nous vous demandons pourquoi le chantier se terminait mal ou comment s'est déroulé le chantier. C'est cela la question : comment s'est déroulé le chantier ? Ce n'est pas le tout de dire qu'à partir de telle heure il y a eu un accident. Quand on fait une enquête, on s'intéresse à ce qu'il s'est passé avant. Apparemment, vous ne voulez pas nous répondre. Vous me dites que vous ne savez pas. Moi, je le prends plus pour un refus.

**M. Philippe ARADAS** : Je rectifie. Ce matin, je n'ai pas dit que j'avais eu l'entreprise par téléphone. J'ai dit que cela a été vu à la réunion la semaine suivante, en verbal, avec

l'entreprise. Je me rappelle comment j'ai parlé au responsable de l'entreprise. Ne me taxez pas d'autre chose. Je sais ce que je lui ai dit entre quatre yeux.

Ensuite, concernant l'événement, là, nous avons fait des enquêtes. Même si c'est difficilement compréhensible de votre part, il faut savoir que l'événement de sécurité a été classé en événement précurseur. Je veux aussi informer les membres du CSE qu'aujourd'hui on nous demande expressément de faire remonter tout événement sur le terrain. Tout événement sécurité ou pas, on le fait remonter au niveau de l'établissement et au niveau de la ZP. On ne remonte en effet pas assez d'incidents pour pouvoir travailler dessus. Il est fort dommageable que nous n'ayons pas pu voir la personne qui a fait la vidéo. Elle aurait été sous couvert du statut de lanceur d'alerte. C'est protégé par la loi. Pourquoi rigolez-vous ?

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Là, je m'adresse directement à vous, Monsieur le Président. La gravité, nous la connaissons, ne serait-ce que par le REX de SFERIS, que j'ai.

*Risque de heurts de personnel sur la zone de chantier. Ce n'est pas moi qui ai écrit, c'est SFERIS. Risque de collision avec un obstacle. Risque de franchissement d'un signal fermé. Risque de talonnage d'une aiguille. Risque de sortie du domaine protégé.*

C'est quand même grave. Ils l'ont inscrit dans un REX.

Aujourd'hui, je vous reproche ceci. Dans le cadre d'une restitution d'expertise, les élus se retrouvent avec les documents. Les experts font leur enquête, ils donnent les faits, les préconisations et leur analyse de spécialistes. Ils sont quand même agréés par le ministère. Ils ne sont pas là par hasard. Mais vous ? Comment les élus autour de la table peuvent-ils faire l'analyse de l'accident ? Vous ne leur avez mis ni le PV du CHSCT ni le droit d'alerte, ni le REX de SFERIS, ni les différentes enquêtes. Sur SFERIS, il y a quand même pas mal de choses. Pour ne pas tout dire, il y a quand même un briefing incident, un deuxième briefing incident, un troisième document, des fiches de contrôle, des rapports de SFERIS, le témoignage, etc. Aujourd'hui, nous faisons une réunion parce que vous êtes obligé de la faire, mais vous n'avez pas donné tous les éléments aux élus. Comment voulez-vous qu'ils aient une analyse correcte et qu'ils vous répondent correctement s'ils n'ont pas tout le vécu depuis l'origine de l'accident ? Ce n'est pas du fait du Secrétaire. C'est votre boulot. Votre boulot est d'aller chercher les pièces et d'aller chercher les éléments. Je pense que vous êtes un peu superficiel. Nous faisons une réunion et comme d'habitude vous ne donnez pas tous les éléments. Aujourd'hui, nous savons qu'il y a eu un certain nombre de problèmes sur la Lorraine. À partir du moment où vous avez une expertise pour risque grave, croyez-moi, c'est du sérieux. Il va falloir s'atteler un petit peu à cela. Je vous rappelle qu'ici ils ont tous les prérogatives des anciens CHSCT. Que vous le vouliez ou non. Des CSSCT en place ou non, nous gardons nos prérogatives. Vous êtes dans le cadre aujourd'hui d'une restitution d'expertise risque grave et il manque la moitié des pièces. Ce n'est pas comme cela que je conçois les choses, Monsieur le Président par délégation. Ici, c'est du sérieux. J'aimerais qu'à l'avenir cela se passe un peu mieux.

**M. Olivier MARTY** : Nous avons pris bonne note, Monsieur le Secrétaire, par rapport à ce que pourrait être le fonctionnement du CSE si nous avons des situations identiques qui se renouvellent, par rapport à la complétude des pièces. Ceci dit, le travail commandé à l'expert et la restitution qui balaie l'ensemble du sujet permettent, à la lecture du rapport, complétée par la présentation faite en séance, aux élus d'avoir les éléments d'appréciation, permettant

à la fois le débat et à la fois l'expression que vous pouvez avoir aujourd'hui. Mais j'ai pris bonne note par rapport à des situations qui pourraient se reproduire.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail) :** Je ne sais même pas par quoi commencer. Même si nous n'avons pas eu l'ensemble des documents, vous rendez-vous compte de ce que vous dites, Monsieur le Directeur ? Ce sont aux agents de faire remonter les dysfonctionnements. Où est la prévention ? Je sais que cela vous fait réagir, mais où est la prévention ? Au niveau sûreté, maintenant, nous attendons. Avant il y avait les SUGE. Ils étaient un peu partout. Ils faisaient leur tournée. Aujourd'hui, il faut faire remonter des fiches CESAR pour dire de voir la SUGE tourner dans ces chantiers. La prévention est morte. Pour les faire intervenir, il faut payer. Pour la prévention, nous ne les faisons pas intervenir. Juste quand il y a des dégradations, des fiches CESAR sont remontées, jusqu'à ce qu'il y ait un problème. Là, vous êtes en train de dire que s'il y a des dysfonctionnements, il faut les faire remonter. Nous n'arrêterions pas. Ne seraient-ce que les agents circulation, ils n'auraient pas fini de vous faire remonter des problèmes. Où est la prévention ? C'est à vous de trouver. C'est quand même vous, SNCF Réseaux, qui êtes responsable des entreprises que vous employez. Vous ne voulez pas employer du cheminot SNCF parce qu'il est trop cher. Avouez que c'est quand même un petit peu abusé de demander à des cheminots SNCF de dire quelque chose sur l'entreprise privée. Un jour, il n'y aura plus de cheminots SNCF. Qui vous fera remonter si vous n'allez pas sur le terrain pour voir comment travaillent les entreprises que vous employez et que vous payez ? On dirait que vous les protégez, aussi bien vous, Monsieur le Directeur que Monsieur le Président. On dirait que vous les protégez. Oui, c'est une filiale. Vous protégez une filiale. Vous êtes là pour la filiale. On vous demande de les utiliser de plus en plus. On se fout des élus. On se fout de la prévention. On se fout de la sécurité. Oui, cela fait bondir. Pas besoin de 36 000 documents pour s'en rendre compte. Nous allons à la catastrophe. Le jour où il y aura un mort, comment ferez-vous ? Comment allez-vous faire le jour où il y en aura un qui sera écrasé ? Vous aurez la conscience tranquille ?

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT) :** Cela me gave d'entendre tout cela. Derrière ce sont des humains. Un jour, nous serons là, nous nous lèverons et nous ferons une minute de silence. Je n'ai pas envie de la faire, cette minute de silence. Faites en sorte que cela n'arrive jamais. Cela ne m'est jamais arrivé, mais que cela ne m'arrive pas !

Je reviens sur l'expertise. Le Secrétaire l'a dit, le but est de chercher pourquoi cela s'est produit et de faire en sorte que cela ne se reproduise pas. À partir du moment où nous sommes dans ce but-là, je ne comprends pas comment le DET de l'Infralog ferme les portes de l'établissement. Il n'a aucun intérêt. Son intérêt à lui est que cela ne se reproduise pas non plus, comme le vôtre aussi, Monsieur Marty. Il ferme ses portes. Comme il n'a pas envie que cela se reproduise aussi, c'est son intérêt, il ferme les portes. Il verrouille tout, il ne donne rien. Je ne sais pas si c'est le même. Je reviens sur l'amiante où on ne nous avait pas dit la réunion, où on ne savait pas que les agents étaient convoqués, où on ne connaît pas les ICP, où on a le protocole numéro 1, mais où le 2 est déjà paru et où finalement le 3 est en cours, où on ne peut pas accéder au bâtiment. Il y a vraiment un problème avec l'Infralog national. L'Infralog national n'est pas un monde à part. Ce sont des cheminots. Nous sommes aussi dans la prévention.

Monsieur le DET, tout à l'heure, vous avez parlé du président du CHSCT de Thionville. Je n'ai pas trop noté le terme que vous avez dit. En gros, vous l'avez presque excusé du fait qu'il ne soit pas capable de répondre aux questions qu'on lui a posées. Non. J'ai le regret de

vous dire qu'un président a autorité, compétence et moyen. Il y a un accident grave sur son périmètre de CHSCT. Un certain nombre de questions tombent. Il y répond. C'est le principe de base. C'est comme cela que cela doit fonctionner.

**M. Thierry REPILLET (CGT) :** Je voudrais revenir sur ce qui s'est déjà dit. J'ai une grosse interrogation et j'ai surtout une très grosse crainte. Pendant trois ans environ, l'entreprise Transalp a travaillé en interdiction de circulation sur les deux voies, voire en domaine fermé. Là, le chantier de Dax. Nous allons travailler avec la caténaire, sur la voie contiguë, avec la voie contiguë qui est circulée à 60 kilomètres par heure, de nuit, Autoprova qui est externalisé. Par rapport à ce que nous avons vu aujourd'hui, il y a intérêt à faire de très gros efforts de sécurité. Je ne sais plus qui a dit qu'il y aurait des morts, mais là, je crois franchement qu'on y va directement. Surtout que nous en avons parlé un petit peu avec les agents des entreprises privées. Rien que pour la libération, 80 % d'intérim qui n'ont jamais travaillé sur les voies. C'est leur premier chantier. Les voies de Bergerac. La coupe : 65 % d'intérim. Les mecs n'ont jamais travaillé sur les voies avant. Comment faisons-nous ? Nous allons droit dans le mur. Il faut peut-être vraiment s'intéresser à ce chantier, à aller faire des missions pour vérifier tout ce qui se passe. Il y a beau y avoir des responsables sécurité des entreprises privées, j'en connais, mais ils s'en foutent. Les agents s'en foutent de leur responsable sécurité. Il y a beau y avoir les responsables sécurité de chez nous, ils ne peuvent pas être partout. Ce ne serait pas possible. Quand on voit ne serait-ce que le problème de ce matin, où ce n'était pas le bon PN. Imaginez que là, non seulement ce ne serait pas le bon PN, mais en plus, ce ne serait pas sur la bonne voie. Nous allons nous amuser. Moi, je vous mets en garde.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) :** Pour faire un schéma global de ce que sont les entreprises privées, je rappelle que, encore une fois sur la Lorraine, avec une autre entreprise privée, nous avons eu il y a quelques années un train travaux qui était au départ. Il ouvrait le chantier. Nous avions des entreprises privées qui se baladaient avec les radios de la SNCF. Le train arrive tranquillement. Tout à coup, un gars se plante devant et lui dit : « Arrête-toi. Tu t'es trompé. C'est en arrière. » L'autre a refoulé sur 200 mètres, en principal, avec des circulations commerciales derrière. C'est la réalité des entreprises privées. Là aussi, une expertise risque grave a démontré des choses. C'est juste la partie visible de l'iceberg.

**M. Sylvain WAVELET (CGT) :** Cela fera le lien avec tous ces événements qui se produisent. Dans le document, il y a quelque chose d'intéressant également qui a été dit par des cheminots SNCF, c'est d'être imperméable à la production. C'est important cette histoire. Nous pouvons être imperméables. C'est dans les formations. Cela nous est dit. La sécurité est avant toute chose. La production est à faire, nous en sommes conscients, mais la sécurité est avant tout. Depuis ce matin, nous voyons, et nous venons de l'entendre par le Secrétaire, que ce n'est pas le cas de l'autre côté, au niveau des cheminots SFERIS et des autres. Monsieur le DET et Monsieur le Président, vous parlez d'événement précurseur. Oui, je crains que ce ne soit vraiment un événement précurseur. Cela porte bien son nom par rapport à la suite des choses. Ce qui fait que nous autres, cheminots SNCF, pouvons à tout moment, en termes de sécurité et de conditions de travail, dire « non », c'est notre statut. Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, nous embaucherons des gens qui seront en difficulté vis-à-vis de cette pression mise sur la production.

**M. Olivier MARTY :** Peut-être un éclairage. Oui, nous sommes preneurs de la connaissance d'écartés qu'il peut y avoir sur le terrain. Ce n'est pas nouveau. J'ai appris cela en étant formé

sécurité il y a plus de 20 ans. Nous savons que ce sujet-là mérite d'être régulièrement relancé pour ne pas céder à la facilité qui pourrait être de cacher des choses par rapport aux questions embarrassantes qui se posent lorsque nous enquêtons sur un événement. C'est à ce titre que nous parlons de précurseur, par exemple. Cette connaissance contribue aussi à construire les actions de prévention. Ce n'est pas un monde complètement séparé où nous parlerions de prévention de manière étanche avec le réalisé qui, lui, peut faire l'objet d'écarts. Juste remettre ce sujet-là par rapport à ce qui est notre préoccupation de connaître les événements.

Sur la question du statut, nous pouvons diverger. Je ne relie pas le sujet au statut qui est la forme que prennent les relations collectives entre l'entreprise et ses salariés, comme d'autres formes existent, par voie de conventions collectives et de contrats de travail de droit commun. Heureusement que la prédominance des sujets de sécurité ne se focalise pas sur la nature du contrat de travail. Elle est plus dans la bonne acquisition de la culture sécurité. Rien n'empêche les entreprises qui ne sont pas à statut d'avoir de bonnes cultures de sécurité. Cela existe, y compris dans d'autres domaines que le ferroviaire.

Il y avait aussi une remarque dans les interventions précédentes sur le fait que si c'était un cheminot qui l'avait fait, il aurait été viré. Je serais extrêmement prudent sur le fait d'imaginer l'achèvement d'un dossier disciplinaire sur le fait d'avoir une connaissance d'un fait générateur. L'histoire de nos dossiers disciplinaires est faite assez régulièrement de situations où il y aurait pu y avoir une radiation et où il n'y en a finalement pas eu. Je remets juste dans le contexte. Il n'y a pas d'automatisme sur ces sujets. Vous le savez.

Sur le fond et sur les messages de précaution et de crainte sur l'avenir, oui, il est normal de tenir compte de ces enseignements pour monter notre système de prévention et de vigilance côté sécurité. Il y a eu des réactions, c'est noté dans le rapport, sur l'événement lui-même et sur la manière dont SFERIS a repris la situation avec l'agent d'accompagnement, après cet écart qui a été constaté. Il y a des contrôles renforcés de notre côté. Le rapport et le débat d'aujourd'hui contribuent encore plus à alimenter cette politique vis-à-vis des situations de sous-traitance. Les situations de sous-traitance ne s'arrêteront pas du jour au lendemain. Nous ne sommes pas dans cette configuration dans la marche de l'entreprise. Elle doit être intégrée dans la maîtrise du système de sécurité, mais elle ne doit pas s'arrêter.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Je vais vous rappeler que nous avons trois instances représentées ici : anciens CE, DP et CHSCT. Aujourd'hui, ce qui nous intéresse, c'est le CHSCT. Nous savons que l'entreprise n'arrêtera certainement pas la sous-traitance. Monsieur Jeantet l'a appelée de ses vœux. Des directions, comme la vôtre, appuient cette politique d'entreprise, qui ne nous va pas. Aujourd'hui, vous ferez peut-être partie de ceux qui auront contribué à la disparition de la SNCF et des cheminots à statut, pour livrer à l'appétit du privé la SNCF, le savoir-faire des cheminots, la sécurité et surtout le service public pour les besoins du public. Si vous voulez que nous allions du côté économique, nous pouvons y aller. Je peux tenir une après-midi. Cela ne me dérange pas. J'ai été formé pour cela. Je sais de quoi je parle.

Maintenant, nous sommes aujourd'hui dans une instance où nous traitons plutôt du domaine de l'ancien CHSCT, même si vous n'aimez pas le mot. Ce n'est pas un gros mot, CHSCT. C'est une des seules instances où on fait des choses. Vous êtes en train de parler depuis tout à l'heure. Vous venez de dire quelque chose. Oui, un cheminot peut se faire virer s'il fait

la même chose. Que fait la SNCF depuis quelques années ? Elle fait de la répression, de la répression syndicale et de la répression contre les cheminots. Avant, pour être révoqué, il fallait tuer un chef. Aujourd'hui, il suffit de le regarder de travers pour être révoqué. C'est la réalité des choses. Pourquoi je dis qu'il serait viré ? Un agent sera convoqué sur la Log Lorraine par monsieur Gassmann. Il veut lui mettre un jour de mise à pied parce qu'il a oublié un commutateur de blocage. Nous marchons sur la tête. Ce matin, un élu nous a parlé, Monsieur Vuillaume, pour ne pas le citer. Il a été secrétaire de CHSCT. Quand le jeune cheminot s'est fait couper la jambe par une pelle d'entreprise privée, c'est lui qui a fait l'enquête. Il faut rappeler les choses. C'est depuis là que le directeur Gassmann lui en veut. Il lui a mis des bâtons dans les roues quand il a commencé à démontrer la responsabilité de la Direction. Les mesures qui ont été prises par l'Inspection du travail, où il fallait mettre du grillage partout et accompagner les pelles parce qu'un Lorry n'a pas le droit de se déplacer sans un agent Lorry. Vous ne le savez pas ? Je vous l'apprends peut-être. Ce qui s'est passé avec l'entreprise privée, avec la pelle qui se baladait, c'était la même configuration, celle où un cheminot peut aussi se faire couper. C'est la réalité des choses. Aujourd'hui, vous parlez à des élus qui ont une expérience, qui ont vu des blessés graves et qui ont vu la mort de près. Je ne vous le souhaite pas, mais cela vous est-il arrivé, un jour, d'aller toquer à la porte d'une maison pour dire à quelqu'un qu'il ne reverra pas sa famille ou son père ou son épouse ? C'est du concret. C'est la réalité. Quand nous vous parlons de choses, arrêtez avec vos grandes phrases toutes faites et toutes politiques. Allez au fond des choses. C'est tout ce que nous vous demandons. On ne vous demande rien d'autre. Aujourd'hui, vous êtes Président. En tant que Président, je vous demande juste, parce que vous avez des responsabilités et que vous avez aussi la casquette CHSCT, ce que vous mettez en place comme préconisations vis-à-vis de tout ce que vous avez entendu ce matin. Peut-être que vous ne le savez pas, mais depuis ce matin, il y a des débats qui démontrent que quelque chose ne va pas dans la boutique. Bien sûr, nous sommes obligés de travailler avec les entreprises privées puisque c'est le vœu de la SNCF et que c'est l'orientation politique de la boîte. Nous n'allons pas le faire dans n'importe quelles conditions. Nous avons une responsabilité, mais vous en avez une aussi. Que faisons-nous demain pour aller bien ? Je viens d'envoyer à tous les élus, y compris à vous, le REX de SFERIS. Il démontre des choses. Que faisons-nous ? Nous allons rester là, nous allons regarder le train passer, nous allons laisser faire n'importe quoi. C'est la réalité des choses. C'est ce que nous vous disons depuis ce matin. Nous ne vous avons pas fait faire une réunion pour vous amuser. Nous sommes en train de vous dire : voilà ce qui se passe sur le terrain, Monsieur le Président. Vous n'êtes pas sur le terrain effectivement, chacun son job, nous vous l'accordons, mais nous sommes là pour vous alerter. Il faut trouver des solutions et des préconisations et pas des grandes phrases. Des actes avant tout.

**M. Pierre GENEAU (SUD-Rail)** lit la déclaration suivante au nom de la délégation SUD-Rail.

*Le problème qui est à l'origine de tout cela est le sous-investissement massif sur les lignes classiques pendant des décennies au profit de la LGV. Quand l'État a pris conscience du problème, les travaux de rénovation étaient multipliés par 2,5. Seulement, la Direction a supprimé les personnels et les moyens avec. Elle a fait le choix de sous-traiter certaines charges de travail. Même s'il est prouvé que ce choix est mauvais, sur le plan de la qualité et de la sécurité, la Direction ne changera pas de cap. Le souci le plus évident est la disparition du travail collectif, c'est-à-dire le mode qui implique que les agents travaillent ensemble et échangent leur savoir, ce qui permet de réguler les imprévus et de diminuer les*

*risques. Le statut avait l'avantage d'avoir un personnel stable et formé. La grande question est celle-ci : que faudra-t-il pour que la Direction admette enfin son erreur pour qu'elle revienne à un mode efficace et moins dangereux ?*

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Apparemment, nous sommes partis dans le cycle de déclarations. Juste si les élus et les RS ont des questions à poser au cabinet d'expertise, pour pouvoir les libérer. La Direction a-t-elle des questions à poser au cabinet d'expertise ?

**M. Olivier MARTY** : Non, pas de notre côté.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : D'accord. Nous remercions le cabinet Degest pour le travail qu'il a réalisé. Nous vous souhaitons un bon retour.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : C'est clair que nous ne serons certainement pas en accord sur la réalité des garanties que procure un statut à un salarié. Nous sommes des cheminots. Dans mon cas, j'ai travaillé à la Production en tant qu'agent d'exécution, j'ai pu dire non à des chefs qui voulaient me faire travailler contre la sécurité. J'étais agent de maîtrise, pareil. Je suis passé cadre, pareil. Je ne me suis pas fait mettre dehors. On ne m'a même pas proposé de sanction. Par contre, faites cela dans le privé et on rigolera pour pouvoir comparer. Quand vous dites que ce n'est pas lié à un contrat de travail ou à un employeur, il faut arrêter. Qu'est-il visé l'année prochaine, en 2020, au-delà de l'économique ? C'est aussi de pouvoir faire faire n'importe quoi aux cheminots qui seront embauchés parce que le statut les protège trop. On peut dire non à son employeur. Vous le savez très bien. Nous avons un chapitre du statut. Vous l'avez rappelé vous-même. Nous avons une échelle de sanctions qui est écrite dans le statut. Vous ne pouvez pas radier n'importe qui n'importe comment. Dans le privé, cela ne se passe pas comme cela. Dans l'entreprise, on a essayé parfois. Tout à l'heure, Monsieur le Directeur parlait des lanceurs d'alerte. Tout de suite, nous sommes obligés de nous énerver, quand on voit le cas du lanceur d'alerte qui a accusé Madame Florence Parly, dirigeante SNCF aujourd'hui Ministre des armées, dans une affaire de trucages d'appels d'offres ayant eu lieu à la SNCF au profit de la société IBM. Que lui est-il arrivé ? Il s'est fait virer. Maintenant, la SNCF doit le réintégrer. On s'excuse, mais nous aussi, nous connaissons l'histoire. Le statut protège et vous ne pouvez pas nous le retirer.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Une première déclaration pour la CGT.

*Nous faisons le constat depuis tout à l'heure de pourquoi nous en sommes arrivés là. Désengagement de l'État, priorité à la route, manque d'investissements pendant des années, une SNCF en perpétuelle réforme, 2014, 2018, des suppressions massives de cheminots, des restructurations permanentes, suppressions d'équipes, de brigades, des fusions, des UO, des secteurs, des établissements et de la mobilité. Forcément, cela ne va pas bien et le réseau n'est pas en bon état. Comme vous avez tout cassé, la solution miracle que vous proposez pour guérir tous les maux du ferroviaire serait d'externaliser. Sauf que l'externalisation génère des risques supplémentaires. Nous venons d'en parler toute la journée. Nous voyons bien que le passage du faire au faire faire, comme vous aimez bien prononcer souvent ces mots, engendre des situations critiques, que ce soit du point de vue technique, comme nous l'avons vu ce matin sur l'agent PN ou sur le refoulement cette après-midi, ou du point de vue organisationnel et d'un point de vue sécurité.*

*Pour la CGT, l'externalisation pose un problème, car nous n'avons pas la possibilité de pouvoir contrôler les prestataires, que ce soit les protocoles, les suivis, la sécurité et la*

formation. Nous avons également des difficultés pour accéder aux chantiers parce que des fois on nous ferme les portes, pour contrôler les habilitations ou pour être certains que les entreprises privées sont bien en capacité technique de faire les missions pour lesquelles nous leur avons donné le boulot. Quand nous avons dit tout cela, nous pouvons nous poser la question : pourquoi cette volonté d'externaliser toujours plus ? Pourquoi Monsieur Jeantet cible-t-il 30 % d'externalisation ? La réponse est simple : c'est pour créer du business, un nouveau marché, une nouvelle manne pour le capital qui pourra s'engouffrer là-dedans et faire des profits. Même si, finalement, les prestations sont de piètres qualités, on s'en fout. Vous créez les conditions pour que les cheminots ne soient plus en capacité de réaliser leur travail et qu'il soit fait par les autres. Nous l'avons encore vu la semaine dernière avec la plénière qui parlait du bloc 3, où les bilans emplois étaient en baisse, notamment chez les opérateurs, mais où il y avait une forte hausse de l'encadrement. Évidemment, il faut gérer toute l'externalisation que vous mettez en place. Nous voyons bien que votre volonté n'est pas d'embaucher. Par exemple sur notre ZP NEN, nous n'avons même pas de centre de formation que vous aimez à appeler campus, pour faire plus fun et plus américain. Nous voyons bien que sur l'Infralog national vous avez créé un pôle d'externalisation pour supprimer massivement, certainement, les emplois de l'Infralog. Nous le voyons bien aussi sur le ZP Sud-Ouest où vous avez pour projet de faire des réorganisations au niveau des Infralog régionaux ou en Normandie où vous avez comme projet la suppression du train parc. La CGT n'acceptera pas que des entreprises privées s'affranchissent des règles de sécurité. Elle n'acceptera pas que le ferroviaire soit un business. Pour la CGT, l'urgence est de ne plus parler de clients, mais d'usagers. Il y a urgence à répondre aux besoins de la population, que ce soit en termes de marchandises ou de voyageurs. Il est urgent de mettre en œuvre les propositions « ensemble pour le fer ». Comme le disait mon camarade tout à l'heure, il y a urgence à maintenir le statut et à continuer d'embaucher au statut, parce que c'est un gage de haut niveau de sécurité.

En conclusion, nous savions que l'externalisation coûtait plus cher. Même l'entreprise ne se le cache plus. L'externalisation coûte 10 % plus cher. Nous savions que la qualité du travail fourni par les entreprises extérieures était parfois médiocre, souvent inférieure aux prestations que fournissent les cheminots. Nous sommes souvent obligés de repasser derrière. Nous savons maintenant aussi que les chantiers externalisés ont des carences en matière de sécurité et qu'ils engendrent des risques supplémentaires. Nous vous l'avons dit, redit et rabâché, nous sommes des préventeurs. Nous sommes très attachés à la sécurité. C'est notre priorité. Nous voulons respecter les 9 principes de prévention, dont le premier : supprimer le risque à la source. Nous vous proposons comme mesure de supprimer le risque à la source, c'est-à-dire de supprimer l'externalisation.

Merci de votre attention.

**M. Franck HERNOUX (CGT)** lit une seconde déclaration pour la délégation CGT.

Monsieur le Président,

Comme l'a bien montré le cabinet Degest, les deux incidents de Thionville et de Chalindrey sont les symptômes de la montée en force de la sous-traitance et des nombreuses problématiques de coordination que cela induit. Le cabinet conclut en posant ces deux questions : est-ce que faire faire à des prestataires extérieurs conduit au même résultat ? Que faire en interne ? Gérer la production dans le cadre de relations contractuelles plutôt

que dans un cadre intégré, tenant compte du parcours professionnel des agents, est-ce si simple que cela ? Pour la Direction, faire faire, c'est comme faire en interne. C'est simple et facilement gérable. La réalité du terrain montre que ce n'est pas la réalité, comme le dit, depuis des années, la CGT. Avec la sous-traitance, des difficultés nouvelles de coordination entre les prestataires et les agents de Réseaux apparaissent, ce qui rend les conditions d'exécution du travail plus difficiles et donc plus dangereuses. Pour la CGT, comme le confirme le rapport, les incidents de Thionville et de Chalindrey montrent bien que la politique actuelle effrénée de sous-traitance est porteuse de risques.

Nous notons quatre enjeux dans cette expertise qui constitue autant de pistes d'actions pour l'entreprise.

D'abord, l'enjeu organisationnel induit par les changements liés au développement de la sous-traitance en raison de l'augmentation de la coactivité sur les chantiers, qui perturbe les modes de fonctionnement des opérateurs en modifiant les collectifs de travail. Quand on travaille avec des agents qui ne partagent pas un même socle de connaissances et qui n'ont pas les mêmes façons de travailler, les dysfonctionnements sont susceptibles d'apparaître. Par exemple, au niveau de l'identification des interlocuteurs et des moyens de régulation à mettre en place pour gérer les aléas de la circulation des informations. Dans le même temps, lors de la survenue de problèmes, les boucles de rattrapage opérationnel reposant sur un socle commun de connaissances et une vision élargie de l'activité de travail sont moins efficaces. La coactivité doit être mieux appréhendée à partir de la décision de sous-traiter et d'externaliser, en insérant dans les appels d'offres plus de clauses sociales, comme l'obligation d'avoir une politique d'entreprise respectueuse des hommes.

Également l'enjeu de la prévention et du modèle de prévention des risques au sein de la SNCF. L'entreprise perd la maîtrise de la gestion de la sécurité sur les chantiers du fait des partages de responsabilités induits par l'externalisation et la contractualisation. Si l'analyse des accidents montre que ce partage de la politique de prévention et de traitement des risques est en cours de construction avec les risques que nous connaissons, notamment avec SFERIS, il apparaît qu'avec des prestataires plus locaux les relations et la coordination sont plus complexes, voire inexistantes, ce qui est encore plus dangereux. En outre, l'expertise a montré la présence, au sein même de la SNCF, de représentations différentes de la politique de sécurité et de prévention des risques. En effet, si, pour certains, ces incidents sont des révélateurs de facteurs de risques organisationnels à prendre en considération, pour d'autres, le fait qu'il n'y ait pas eu d'accident et de dommages banalise ces incidents. Ils relèveraient plus d'un non-respect de la règle par un agent que d'un dysfonctionnement général. Il n'en demeure pas moins que le risque de banalisation du non-respect des règles est à la porte de nos chantiers.

Trois. L'enjeu de la responsabilité. Comme le montre le cabinet, lors de la survenue d'un incident sur un chantier, la recherche financière des responsabilités ainsi que le flou quant à celui qui doit traiter l'incident semblent prendre le pas sur une recherche commune des facteurs de risques ayant amené à la situation accidentelle. Un consensus sur ce type de démarche est d'autant plus important que les facteurs de risque à l'origine des dysfonctionnements qui peuvent conduire à ces incidents se trouvent le plus souvent au niveau de l'organisation du travail, de la coordination entre les différentes entités, de la formation et du périmètre de compétences des prestataires extérieurs, qui ne peuvent pas se traiter par un seul acteur.

*Quatre. L'enjeu des moyens à disposition de SNCF Réseaux pour gérer ce type d'incident. Les moyens mis à disposition des équipes SNCF pour assurer la préparation des coactivités, le contrôle et le suivi des nouveaux prestataires et de leurs agents ne semblent pas toujours en adéquation avec la charge de travail que cela représente : rédaction des protocoles, suivi dans le temps de chaque prestataire, contrôles in situ... Ils ne permettent pas non plus aux agents d'assurer sur le terrain un suivi de la sécurité à la hauteur de la qualité attendue.*

*En ce qui concerne les incidents ayant présidé aux demandes d'expertise, les externalisations et les sous-traitances étaient encore sous protocoles expérimentaux. Cela pose la question de la bonne prévention des risques avec les CHSCT et aujourd'hui avec le CSE ou ses CSSCT. L'accès au bilan social de ces entreprises par les élus CSE permettrait de vérifier la politique de l'emploi, sans exagération de la précarité et avec le niveau de formation adéquate par exemple. L'examen de ce document officiel permet aussi d'apprécier les taux d'accident du travail, taux de fréquence et taux de gravité, comme la rémunération ou les qualités professionnelles. Ces entreprises basent leur marge sur les conditions sociales sans contrôle du CSE ni clauses sociales, ce qui conduit au dumping social. Ceci commence à être développé page 17 de l'expertise.*

*Monsieur le Président, cette expertise conforte la vision de la CGT pour réclamer à court terme des mesures urgentes sur ces quatre axes et pour réinternaliser les missions sous-traitées à long terme. Il ne faut surtout pas multiplier les intervenants des entreprises extérieures non formés au détriment des cheminots, comme sur le RVB de Merrey, pour éviter dans l'avenir des drames humains. Merci.*

**M. Olivier MARTY** : Y a-t-il une autre intervention avant que nous reprenions la parole ?

Le dossier de la restitution et les éléments que vous avez, chacun, amenés au débat sont sur la gestion de la sécurité lors d'intervention d'entreprises extérieures. C'était l'objet même de l'expertise. Sur ces points, avec les points que nous avons pu préparer, nous avons un certain nombre de retours et d'expressions à avoir vis-à-vis de vous. Je vais laisser Philippe Aradas vous les exprimer.

**M. Philippe ARADAS** : Les experts sont partis. La dernière partie du document contenait des recommandations. Force est de constater que des recommandations sont à prendre en compte. Pour reprendre ce qui a été dit tout à l'heure, il est clair que nous n'allons pas arrêter l'externalisation et la sous-traitance. Pour autant, nous pouvons mieux anticiper les chantiers avec la sous-traitance et l'externalisation et surtout rendre plus visible le rôle de chacun.

La difficulté sur ces chantiers complexes, mais aussi sur les chantiers moins complexes, car paradoxalement sur des gros chantiers il y a moins de risque sécurité que sur les chantiers un peu moindres, où nous avons moins de temps pour travailler sur la sécurité, est de rendre visible qui fait quoi pour tout acteur sur le terrain. Cela revient en opérationnel, au niveau du briefing, à sanctuariser un peu le briefing. Cela fait quelques années que nous axons sur le briefing entre nous. Il faut y associer un peu plus les acteurs des entreprises et pas que le RCE, comme il est appelé dans le document, ou le représentant de l'entreprise, qui semblerait le seul formé de la bande. Meilleure visibilité du rôle de chacun au travers d'une sanctuarisation du briefing.

Mettre en place une veille un peu plus efficace et plus efficiente sur le chantier avec entreprise extérieure. Faire peut-être un peu plus de contrôles. C'est le problème chez nous :

à chaque fois qu'il y a un problème, nous faisons plus de contrôles, sauf que nous n'avons pas les gens pour faire les contrôles. Pour autant, nous ne pouvons pas faire confiance. Faire confiance en matière de sécurité, ce n'est pas bien. Il faut du contrôle. La confiance n'exclut pas le contrôle. Il faut vérifier un peu plus souvent. Il faut s'assurer que le directeur d'établissement aille voir les chantiers sur le terrain, qu'il constate des choses et qu'il fasse des remontrances.

Tout ne se fait pas du jour au lendemain. Pour autant, pour reprendre un propos de Monsieur Pinot... Je ne sais plus ce qu'il disait. J'ai perdu le fil. Je ne voulais pas vous reprendre dans mes propositions. Cela me reviendra, mais c'était quelque chose d'intéressant. D'ailleurs, tout était intéressant.

Oui, c'était sur les écarts constatés. « Quand on parle d'écart constaté et que cela remonte du terrain, où est la prévention ? » Je ne voulais pas dénigrer. Cela a été mal compris. Ceux qui ont fait le train de la sécurité, on en pense ce qu'on en pense, mais c'était quand même pas mal, ce qui ressortait comme étant le plus important, c'était la vigilance partagée. C'est un truc qui existait il y a 30 ou 40 ans en arrière. C'est ce qu'expliquait Olivier. Là, je demande aux gens de terrain de remonter les choses, mais nous n'attendons pas qu'il se passe quelque chose pour remonter. Nous faisons forcément aussi de la prévention. Dans mon établissement, j'ai deux COSEC et j'ai un groupe de prévention qui travaille pas mal là-dessus. Pour autant, quoi qu'on fasse, à l'arrivée, c'est statistique, il y aura un écart. Lors d'un événement, l'Inspection du travail m'a dit : « Quoi que vous fassiez, vous avez un objectif de résultat. » Elle m'a convaincue également qu'il pouvait arriver un pépin de temps en temps, quel que soit le système que nous mettons en place. Notre boulot, à vous et à nous, est d'éviter que cela arrive. Ce que je voulais reprendre, c'est que la sécurité repose sur nous. À un moment, nous avons donné un dépliant avec un miroir. Cela fait peut-être un peu fun, mais c'est hyper important. La sécurité, c'est vous. En fin de compte, nous comptons sur tout le monde. Ce n'est pas spécifique pour les entreprises, cette vigilance partagée est pour tout le monde.

Je suis parti un peu loin.

Rendre visible un peu plus sur le chantier, avec les équipes. Partager avec les unités, avec le DPX, qui va faire quoi sur tel ou tel chantier. Mettre en place une veille un peu plus efficiente sur les chantiers avec entreprises extérieures. Une vigilance partagée. Je reviens sur les briefings. Associer le plus de monde possible des entreprises extérieures et pas uniquement un représentant qui est soi-disant formé.

**M. Olivier MARTY** : Quelqu'un souhaite-t-il reprendre la parole ?

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Oui, nous avons entendu le directeur. Même s'il a perdu le fil sur certains éléments, il n'en demeure pas moins que nous nous connaissons un petit peu, pour avoir travaillé ensemble, malheureusement des fois sur des accidents graves, voire mortels, je sais qu'il a toujours mis des choses en avant. Il fait partie des directeurs qui ont pris la décision de mettre fin au travail agent seul. Il faut le savoir. Il a pris ses responsabilités.

J'aimerais aussi que vous preniez les vôtres. Là-dessus, je veux vous entendre. Nous venons dans les préconisations de dire qu'il faut avoir une réflexion sur le niveau d'externalisation et sur les moyens de suivi et de contrôle associé en termes de production et de sécurité. Donner

la plus grande visibilité et lisibilité sur les changements induits par l'externalisation. On ne vous a pas entendu sur l'implication des représentants du personnel dans ces situations.

Aujourd'hui, le directeur de l'Infrapôle Lorraine n'a pas le pouvoir de décision. C'est vous, par délégation du Président. Aujourd'hui, vous devez avoir moyens, compétences et tout ce qui va bien avec. Dans un premier temps, quand vous faites vos réorganisations... On ne peut pas faire de la prévention à partir du moment où vous diminuez les effectifs. Je m'explique. La dernière grande fusion que j'ai connue sur ma région, c'est celle de l'Infrapôle Lorraine Nord et l'Infrapôle Lorraine Sud. Sans diminuer les parcours et sans diminuer les installations, nous avons supprimé un pôle QSE complet, parce que nous avons fait une réorganisation avec la productivité. Aujourd'hui, nous demandons à ce pôle non seulement de continuer à suivre les agents, de faire tout son boulot de veille et tout ce qui va avec, sur l'ensemble d'un périmètre, mais qui a doublé en périmètre et en installations, mais en plus de cela, nous leur demandons d'aller contrôler et épauler, voire former, les entreprises privées. Si vous continuez dans vos réorganisations à diminuer les moyens humains, nous ne pourrions pas faire de la prévention. Ce n'est pas possible. À l'époque, quand le pôle QSE débarquait, j'étais jeune cheminot, il fallait que nous soyons quatre quarts. C'était un petit peu l'œil de la Direction. Cela avait une efficacité. Aujourd'hui, il n'y a plus tout cela. S'il n'y a plus tout cela, nous ne pouvons plus aller de l'avant.

Je tiens quand même à souligner le dernier pavé : réfléchir à l'implication des représentants du personnel dans ces situations. Je vais vous poser la question, Monsieur le Président, puisqu'aujourd'hui c'est vous le décideur.

*Les représentants du personnel au CHSCT nous ont fait part de leur difficulté de faire suivre au niveau des travaux de régénération notamment du fait de la distance, de la charge de travail et des difficultés de remontées d'information et de coordination entre plusieurs instances, liées au partage de responsabilité, comme nous l'avons décrit dans la partie sur l'externalisation et l'amplification du travail des IRP. La modification des instances représentatives du personnel au sein de la SNCF avec la mise en place des CSE pourrait être l'occasion de se saisir de ces sujets spécifiques. En effet, les CSE se substituent aux trois instances, Délégués du personnel, Comité d'entreprise et Comité d'hygiène, sécurité et conditions de travail dans les entreprises d'au moins 50 salariés. Le CSE a entre autres pour mission de promouvoir la santé, la sécurité et l'amélioration des conditions de travail dans l'entreprise. Il réalise des enquêtes en matière d'accident du travail et de maladie professionnelle ou à caractère professionnel. Dans ce cadre, il serait intéressant de définir le rôle de chaque CSE impliqué et son périmètre de responsabilité dans le suivi des incidents en fonction de leurs compétences respectives (territoriales, métiers) dans les chantiers de ce type et de prévoir des moyens de coordination entre eux afin de faciliter la circulation des informations, pour que les CSE puissent accomplir les missions qui sont les leurs et ainsi participer à la prévention des risques.*

Pourquoi je lis cela ? Effectivement, un accord a été signé, même si ce n'était pas la panacée et même si toutes les organisations syndicales ne l'ont pas signé. Il n'en demeure pas moins que, à l'unanimité, les RPX et les CSSCT ont été votés par l'ensemble des élus. Aujourd'hui, c'est une aide en territoire. Ce n'est pas parce que nous avons mis en place des CSSCT et des RPX que demain cela s'arrête là. Nous vous l'avons dit. Des EIC ont leurs spécificités, les Infra ont les leurs. D'ailleurs, ils le disent : il faut faire la part des choses entre territorial et métier. Du travail est à faire en proximité. Nous commençons aussi à faire des réunions,

des fois spécifiques EIC, des fois spécifiques Infra. En tant que secrétaire de ce CSE, je vous rappelle dans quel esprit nous avons mis en place nos représentants de proximité. Le peu de crédit d'heures que vous leur donnez, le peu de moyens que vous leur donnez, c'est toujours le minimum du minimum. Il faudra mettre les moyens pour que, demain, ce qui est préconisé aujourd'hui par un cabinet d'expertise dans le cadre de la prévention sur les territoires soit fait. Il y a effectivement les prérogatives des élus du CSE, qui restent les leurs, mais si nous avons mis en place des représentants de proximité, c'est pour faire le boulot dans de bonnes conditions. Je vous rappelle que ce sont comme des élus : la loi impose un minimum de crédit d'heures, mais rien ne nous empêche de donner les moyens nécessaires pour faire de la bonne prévention.

Aujourd'hui, je vais quand même vous demander, suite à ce qui a été dit, de faire un retour d'expérience sur ce que vous avez entendu. Vous découvrirez peut-être les choses. Vous vous dites qu'effectivement, là, il y a des dangers. Qu'allons-nous faire ? Qu'allons-nous mettre en place ? Comment allons-nous nous organiser ? Au niveau des CO allez-vous revoir les pôles prévention et mettre un peu plus de moyens ? Allez-vous donner un peu plus de moyens aux CSSCT ou leur donner plus de missions pour que n'arrivions plus à ces situations ? C'est tout le débat aussi d'aujourd'hui. C'est de votre responsabilité. Nous attendons quand même des éléments forts de votre part. Il ne faut pas seulement conclure cette séance en disant : « Je vous ai entendus. Je prends note et nous verrons. » Je tenais juste à vous dire cela.

**M. Olivier MARTY :** Par rapport à la nature de nos débats et l'expression que nous pouvons avoir, nous avons déjà eu une expression, juste avant, sur le traitement lui-même des sujets de sécurité. Je ne vais pas la répéter. Vous exposez une question par rapport à la représentation du personnel. Aujourd'hui, pour nous, l'accord a été signé, par une représentation majoritaire en suffrage du côté des organisations syndicales, ce qui a de la valeur. Cela permet à l'accord de vivre, dans un premier temps. Il est écrit dedans à la fois des attributions et à la fois des moyens. C'est un accord qui fixe les deux. C'est dans ce cadre qu'il faut que ces sujets puissent être instruits, dans les différents niveaux qui sont ceux du fonctionnement du CSE, avec les prérogatives de la plénière, avec la capacité de détailler des sujets propres à certains territoires dans les CSSCT. J'inclus aussi les échanges qui peuvent se faire entre les représentants de proximité et les directeurs d'établissement. Nous sommes dans ce cadre-là. Nous venons juste de signer l'accord. Il faut que nous le déployions, en ayant conscience du sérieux des sujets, tel que nous l'avons vécu aujourd'hui, mais ce ne sont pas les seuls. La sécurité est un sujet bien plus vaste que la seule création de risques par l'interface avec des entreprises sous-traitantes. Nous sommes là-dessus sur l'architecture des instances.

Nous sommes bien sûr en complète responsabilité sur le management de la sécurité. Vous nous interpelez sur notre système. Le management de la sécurité couvre à la fois la Direction de la sécurité de la zone de production et les pôles dans les établissements. Nous nous attachons à ce que chacun puisse avoir les moyens de remplir sa mission. Ce n'est pas parce que le débat d'aujourd'hui met l'accent sur un point important de la sécurité que nous allons en conclure une variation, en termes de décision, de volume sur ces pôles. L'orientation sur les priorités sur la sécurité est faite régulièrement, mais sera renforcée sur le point mis en avant dans notre débat d'aujourd'hui.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Je réponds. Je vous ai simplement dit de revoir votre position concernant les cadres d'organisation, concernant les effectifs, en particulier dans les pôles prévention et les pôles QSE. En plus, vous ne les présentez pas. Je vous dis simplement que ce qui est mis en place au niveau des RPX est un minimum de moyens. Demain, s'il doit y avoir des missions spécifiques, il ne faudra pas s'opposer à ces moyens. Je vous le dis simplement. J'attire votre attention là-dessus. Il avait été dit que vous mettriez en place très rapidement des CSSCT, avec des réunions. Nous vous avons dit de ne pas les mettre dans les plénières et dans les jours encadrants. Or on m'avise que ce n'est pas le cas, déjà, à un endroit. Deuxièmement, et c'est important, vous êtes en train d'organiser des CSSCT dans les protocolaires. Ce n'est pas possible. Comment voulez-vous que cela fonctionne ? Nous ne disons pas que la première réunion doit être la réunion où nous établirons des règles de fonctionnement puisque le coordinateur CSSCT est en train de travailler sur des règles de fonctionnement pour que cela puisse marcher et pour faire le lien entre les CSSCT et cette instance. Mais il faut au moins que tous les RPX puissent assister à la première réunion qui traitera d'un certain nombre de choses. Le fait qu'aujourd'hui vous commenciez à organiser des réunions le 8 et le 9 juillet alors que les vacances commencent le 6 juillet, je crois, n'est pas du tout possible. Nous n'aurons pas tous les représentants autour de la table. Entre la plénière, même si le temps est compté, et le 6 juillet, il y a moyen de faire des réunions. Je vous demande de ne pas mettre ces réunions dans les protocolaires. Si nous avons du retard, vous vous en prenez à Monsieur ICHKANIAN C'est lui qui a fait freiner pendant presque 3 semaines parce qu'il avait des principes idéologiques. Il faut le rappeler. Il est hors de question que des agents renoncent à leurs congés ou qu'une partie des agents ne puisse pas participer à ces réunions RPX parce que vous mettez ces dates. C'est une demande du secrétaire. Je vous demande de faire le nécessaire.

**M. Olivier MARTY** : Je vais répondre à ce point, puis Monsieur Pinot a demandé la parole. Je la lui donnerai.

L'idée est d'essayer de ne pas attendre trois mois avant de réunir une CSSCT.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Non, non. Il a été dit ici que cela serait fait avant les vacances, rapidement et sans attendre trois mois, mais pas pendant les protocolaires. Ce n'est pas possible. Si vous persistez là-dedans, faites, mais nous referons des réunions derrière. Nous les doublerons.

**M. Olivier MARTY** : Je termine ma phrase. Nous complétons avec ce que vous avez donné comme expression vis-à-vis des plénières de ce CSE, par rapport aux jours d'acheminement de la veille et du lendemain, ce qui fait que dans notre calendrier cela nous enlève la capacité de réunir une CSSCT le 27 et le 28, la semaine prochaine. Nous sommes en CSE le 27 après-midi. Cela enlève la capacité de se réunir le 1<sup>er</sup>, le 2, le 3, le 4 et le 5, l'ensemble de la semaine qui suit. Si nous voulons éviter de déborder le week-end du 6-7 juillet, qui est le début des congés scolaires, nous avons un calendrier qui ne permet pas de déclencher des réunions de CSSCT avant, à de rares exceptions près, car il faut que la présidence puisse se faire.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Je vais vous dire. Ce qui vous inquiète, ce n'est pas que les RPX doivent faire une réunion, c'est que vous avez l'Inspection du travail au cul. Elle est en train de vous dire que vous n'avez pas mis de CSSCT en place, que vous n'avez pas fait d'inspection trimestrielle, que vous n'avez pas traité les accidents graves et que vous

n'avez pas fait les choses. Vous voulez vous mettre quatre quarts au niveau de la loi, parce que demain vous pouvez être condamnés. Ce n'est que cela. J'entends ce que vous dites, mais à un moment donné, vous prenez le téléphone, vous appelez les RPX désignés et concernés et vous leur demandez s'ils sont en congé. On ne fait pas comme cela. Les convocations sont envoyées dans les établissements et les RPX sont mis devant le fait accompli. Le dialogue, ce n'est pas comme cela. J'entends ce que vous dites. Il y a des difficultés. Encore une fois, ce n'est pas de notre faute. Adressez-vous à votre DRH national. Aujourd'hui, on discute avec les élus. À l'Infralog ou à l'Infrapôle, je ne sais plus, il y a une réunion le 8 ou le 9, mais des agents sont déjà en congé. Au moins, on discute.

**M. Olivier MARTY** : Effectivement, nous essayons aussi de tenir compte du fait que nous avons pris des précautions dans notre préparation de dispositif avec la possibilité de se faire remplacer si un des désignés n'est pas présent, chose qui est déjà opérationnelle pour les RPX et qui reste à venir pour les élus, pour éviter de se retrouver bloqués avec une absence de réunions sur une longue durée. Nous trouvons qu'il serait quand même de bonne tenue par rapport à l'existence de ces commissions qu'elles puissent avoir une réunion sans attendre septembre, même si nous n'avons pas tous les titulaires en participation complète. C'est juste sur ce point-là.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Vous êtes-vous assurés que des remplaçants pourraient remplacer les titulaires ? Non. Les établissements ne se sont assurés de rien. Ils ont convoqué.

**M. Olivier MARTY** : Nous ferons le point avec les établissements, vu que le sujet est important.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Nous allons peut-être nous mêler de ce qui ne nous regarde pas, mais il me semblait qu'à l'issue des signatures vous deviez réunir les organisations syndicales pour faire des groupes de travail pour voir un peu comment cela allait travailler et avoir une cohésion au sein des différentes CSSCT. Il y a encore quelques jours de cela vous n'aviez pas encore les présidents, je ne sais pas comment vous allez les appeler, des CSSCT. *A priori*, cela avance plus vite que prévu, Monsieur Marty, mais vous ne mettez personne au courant.

Je rebondis sur ce que disait le DET. Il faut enlever ses œillères. C'est l'entreprise qui a mis des œillères auprès des agents. Aujourd'hui, elle se rend compte qu'il y a des œillères à différents niveaux. À chacun son métier, à chacun sa fonction, à chacun son problème, cela ne marche pas. C'est l'entreprise qui a fait le choix de désintégrer la SNCF. Avant, il y avait les ANV. Ils faisaient tous les métiers. Quand ils passaient la tête au carreau et qu'ils voyaient quelque chose, ils pouvaient réagir si ce qu'ils voyaient était bien ou mal. C'est pareil par rapport aux copains de l'Équipement. Quand nous avions à chaque bout de chantier la pose d'aiguillage, nous avions une *visu* sur le chantier et sur l'endroit où travaillaient les gars, quand il y avait un souci. Vous avez fait exploser tout cela. Vous, je parle de la Direction, ce n'est pas vous, Monsieur le DET. De par vos mises en place, vous y participez malgré tout. Vous obéissez aux ordres que l'on vous donne. Aujourd'hui, il faut savoir que quand les agents prennent le service à la CCR certains n'ont jamais vu un train. Jamais vu un train. Le seul train qu'ils ont connu est sur un écran. Tout ce qui est posé par moment est à 200 bornes de là. Maintenant, on peut enlever les œillères. On peut se regarder dans un miroir, mais on n'y voit personne. On n'y voit personne parce que vous avez enlevé tout le monde. Quand je

dis tout le monde, c'est tout le monde. C'est bien pour cela que nous n'avons pas signé le fameux accord qui nous était présenté. Même les élus locaux ont été supprimés. C'étaient eux qui pouvaient faire remonter les problèmes. Vous le savez très bien, en tant que DET. Vous aviez des CHSCT qui fonctionnaient bien sur votre secteur, pas mal de choses étaient remontées. Pas mal de choses pouvaient être réglées. Le choix de la Direction est d'enlever tout ce qui est local. On enlève les agents localement et on enlève toutes les instances qui étaient locales. Je répète. RPX, CSSCT... On a tout fait exploser. Nous continuons à croire que nous allons dans le pire.

**M. Olivier MARTY** : La configuration que nous connaissons aujourd'hui, pour rappel, sans relancer un grand débat, est due à l'application à la SNCF d'un certain nombre de règles qui ont été édictées par les pouvoirs publics. Cela a conduit à avoir à l'époque la création de la Direction Circulation et la création des EIC pour qu'il n'y ait plus d'organisation commune avec la partie entreprise ferroviaire. Cela date déjà d'il y a 9 ans. Pour ce qui est des instances, la fin des trois instances précédentes est aussi une décision des pouvoirs publics. L'organisation propre à la SNCF nous revient évidemment. Cela a fait l'objet de multiples débats, d'abord nationaux, puis locaux. Je ne vais pas reprendre longtemps la parole là-dessus. Nous avons été dans cette configuration-là. L'ensemble de ce qui nous arrive n'est pas uniquement dû à des décisions propres à l'entreprise.

Est-ce que quelqu'un souhaite reprendre la parole ?

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Je voudrais savoir si vous avez des nouvelles du droit de retrait et du droit d'alerte qui ont été posés ce matin en Normandie.

**M. Olivier MARTY** : De ce que j'ai compris à la pause, c'est que le fait de penser aux mesures et de prendre les mesures par rapport à cette situation se faisait dans l'après-midi. Je n'ai pas encore eu de retour.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Au vu de ce qui s'est dit ce matin, je pense que vous allez être très attentif au prochain chantier avec des entreprises extérieures, au niveau de tout ce qui est protocole et au niveau du respect des règles. Vous n'avez rien dit là-dessus. Je vous attends là-dessus. Que faites-vous ? Ce n'est pas seulement un constat. Quelle est votre analyse ?

**M. Olivier MARTY** : Cela faisait partie de la prise de parole que nous venons de faire, par l'intermédiaire du directeur d'établissement, mais au nom de toute la zone de production.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Non. En tant que président. Vous êtes président, vous êtes le premier responsable. Quelle est votre analyse ? Quelles sont les mesures que vous souhaitez prendre ou mettre en place ? Quelle est votre analyse propre, en tant que président ?

**M. Olivier MARTY** : L'expression de la Présidence du CSE vous a été donnée à l'instant. Elle a été préparée ensemble et donnée par le directeur d'établissement. Il n'y a pas à personnaliser une analyse dans nos débats. Nous avons des sujets bien sûr, comme cela a été exprimé, sur le renforcement de notre dispositif, concernant les situations de sous-traitance qui mettent en jeu la sécurité.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Je vois que vous fuyez vos responsabilités. Je félicite le directeur pour sa promotion. Maintenant, c'est le directeur qui donne la position de la Présidence. C'est le monde à l'envers.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Quand le secrétaire vous demande votre avis, il ne vous le demande pas en tant que Monsieur Marty, il vous le demande en tant que Président. Vous ne pouvez pas répondre que nous personnalisons la réponse. Je vous repose la question : qu'est-ce que Monsieur le Président de cette séance plénière d'aujourd'hui préconise ?

**M. Olivier MARTY** : La réponse figurait dans l'intervention de toute à l'heure, qui est celle du Président.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Cette réponse n'est pas très satisfaisante. Nous reviendrons par le biais d'autres moyens pour prendre des mesures. Aujourd'hui, un procès-verbal fait foi. Croyez-moi, s'il y a, ne serait-ce qu'un incident similaire sur la zone de production et que vous n'avez rien fait, votre responsabilité personnelle sera engagée.

Je voudrais rappeler aux élus pour information que la convocation de demain est à 14 heures. Normalement, Madame l'Inspectrice du travail sera présente. Je ne me trompe pas ?

**M. Olivier MARTY** : C'est le cas, oui.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Madame Lantz fait partie des personnes qui ont procédé à une enquête sur ce sujet.

**Mme Caroline LANTZ (CFDT)** : Je n'étais pas la seule.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Oui.

**M. Olivier MARTY** : Y a-t-il une autre prise de parole ?

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : En essayant de faire au plus court, des faits ont été établis et des manquements ont été établis. Cela a été exposé. Résultat des courses, REX, pas REX, le résultat est que vous ne proposez rien, pour ne pas que cela arrive. C'est cela qui est très inquiétant. C'est ce qui a été repris tout à l'heure. Malheureusement, cela peut arriver, mais on en tire les conséquences pour éviter que cela ne se reproduise. Nous n'avons pas entendu, dans le son de votre bouche, en tant que Président de CSE, que vous mettiez les choses en place pour garantir que cela ne se reproduise plus. C'est votre rôle premier. J'espère qu'aujourd'hui nous n'avons pas perdu notre temps.

**M. Olivier MARTY** : Bien. Y a-t-il une autre prise de parole ?

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Par rapport aux réunions CSSCT qui vont se dérouler, il y en a qui commencent la semaine prochaine. Je voudrais que nous soyons bien clairs. Nous vous avons dit que nous essayerons de faire quelque chose pour harmoniser un peu les règlements intérieurs et de travailler sur quelque chose. Cela ne sera peut-être pas forcément abouti. Les premières réunions tombent le 24. Cela sera peut-être abordé, mais cela sera finalisé à la réunion suivante.

**M. Olivier MARTY** : Oui, il y a dans les modalités pratiques de fonctionnement des CSSCT des points pratiques sont à voir au niveau de chaque CSSCT. Cela ne prend pas la forme d'un règlement intérieur. Les CSSCT sont des commissions du CSE. C'est le CSE qui aura un règlement intérieur, de la même manière que les commissions étaient établies par un

accord global au niveau du CSE. Les commissions ne sont pas elles-mêmes des instances, ce sont des commissions du CSE. L'instance est le CSE. Vous nous le rappelez assez souvent.

**M. Christophe ACHOUB (Secrétaire)** : Merci de nous le rappeler. Mon collègue dit « règlement intérieur » par habitude, mais ce sont des règles de fonctionnement.

**M. Olivier MARTY** : C'est effectivement le cas. Y a-t-il une autre prise de parole ? Je ne savais pas si vous aviez un sujet qui avait été repris par le Secrétaire ou non dans ses expressions. Allez-y.

**M. Laurent LANSIAUX (CGT)** : Visiblement, pour les réunions de CSSCT, nous démarrons bien comme les CSE, parce qu'il y a un bel ordre du jour, mais au niveau document, zéro.

**M. Olivier MARTY** : Il y a bien sûr des éléments qui doivent se compléter en termes de documents pour permettre un bon examen des sujets lors des CSSCT.

Avec l'autorisation du Secrétaire, je vous propose de clôturer notre séance d'aujourd'hui. Prochaine plénière, demain, 14 heures. Bonne soirée.

*La séance est levée à 15 h 46.*