



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

Procès-verbal n°21

Réunion plénière extraordinaire du 27 juin 2019

La Direction était représentée par M. Olivier MARTY (président du CSE), Mme Agnès RAULT, Mme Marjorie BLANCHART et Mme Marion CURET.

Intervenant : M. Michel OLIVIER.

Représentants titulaires du Personnel du Collège Exécution :

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

Représentants titulaires du Personnel du Collège Maîtrise :

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

Représentants titulaires du Personnel du Collège Cadre :

M.	GUELUY	Pascal	CGT	IP NPDC	Présent
Mme	DEMARES	Sophie	UNSA-Ferroviaire	IP Normandie	Présente
M.	SCHMITT	Pascal	UNSA-Ferroviaire	EIC LORCA	Présent
M.	RAWOLLE	Régis	UNSA-Ferroviaire	ILOG Lorraine	Présent
M.	THEVENARD BERGER	Benoit	UNSA-Ferroviaire	IP lorraine	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	Présent
M.	MERLIN	Vincent	CGT	IP NPDC	Présent
M.	CERVELLIN	Gilles	CGT	ILOG Lorraine	Présent
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	COELET	Amélie	SUD-Rail	EIC LORCA	Non convoquée
M.	RUBY	Alan	SUD-Rail	IP Normandie	Non convoqué
M.	CANTREL	Guillaume	CFDT	EIC ALSACE	Non convoqué

Représentants suppléants du Personnel du Collège Maîtrise :

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Cadre :

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

Représentants syndicaux :

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

Réunion plénière extraordinaire du 27 juin 2019
--

A – CSE SUPPLEMENTAIRE CONCERNANT LES PROCEDURES DE GRAISSAGE A
L'EIC HAUTS-DE-FRANCE_____ 7

La séance est ouverte à 15 h 32.

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

M. Olivier MARTY (Président) : J'ouvre notre séance de CSE qui a comme point à l'ordre du jour les procédures de graissage à l'EIC Hauts-de-France, et qui fait suite à une demande de CSE supplémentaire rédigée par deux élus. Avant de vous donner la parole, pour la bonne tenue du PV, côté direction, Michel OLIVIER est avec nous. Il est le responsable du pôle sécurité de l'EIC Hauts-de-France dans l'établissement concerné par le sujet. Marjorie BLANCHART nous a rejoints que vous connaissez déjà. Est-ce que l'on refait le tour des suppléants, Monsieur le Secrétaire, pour la bonne tenue de ce PV ou est-ce que l'on considère que vous prendrez les termes du tour des suppléants que l'on a fait en début d'après-midi pour l'autre CSE ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je ne vois pas l'utilité de faire un second tour. Je crois que ce sont toujours les mêmes qui sont là. En tant que secrétaire, j'ai deux choses à dire. La prochaine fois qu'il y aura plusieurs CSE sur une même journée, vous mettrez tout sur un même ordre du jour, parce que certaines personnes ont vu 15 h 30 et non 13 h 30 sans y faire attention, et comme c'est deux envois séparés, ça peut prêter à confusion. On peut avoir des ratés. C'est important, au moins dans les convocations, de les mettre ensemble. On a failli avoir un souci chez nous. Seconde chose. Je voudrais juste avoir une assurance de votre part. On avait bien dit que tant que toutes les formations tablette n'étaient pas terminées, on continuait les envois papier. On a un certain nombre d'élus qui n'ont pas eu les convocations. Est-ce qu'elles ont été envoyées ? C'est ça la question.

M. Olivier MARTY (Président) : On continue bien sûr à envoyer par écrit à partir du moment où l'élu n'a pas eu la formation tablette. Elle permet d'activer le fonctionnement tel que convenu dans l'accord. On continue bien sûr à envoyer par écrit.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Ça n'est pas comme ça qu'on l'avait entendu, en tout cas que je l'avais entendu. J'avais compris que tant que tout le monde n'était pas formé, vous continueriez à envoyer les documents par écrit. Si vous n'envoyez plus les documents par écrit sans aviser officiellement ceux qui ont eu la formation tablette, ça ne va pas le faire. Ils n'iront pas automatiquement voir dedans.

M. Olivier MARTY (Président) : J'entends bien, ça a été précisé dans le mail d'envoi. À partir du moment où la formation est donnée, on n'active plus le fait de doubler le sujet par l'écrit, mais ça a bien été précisé par contre dans l'envoi électronique. C'est bien de la préciser encore aujourd'hui.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, si vous envoyez des documents en électronique, que vous précisez dans ce même message électronique, mais que les élus n'y vont pas, parce qu'ils pensent avoir les documents par écrit, ils ne peuvent pas avoir l'information. C'est ce que je suis en train de vous dire. De la façon dont vous nous l'avez annoncé l'autre fois, tant que tout n'était pas fini, tout le monde continuait à avoir les documents par écrit. Là, c'est différent ce que vous dites. Il faut le préciser correctement et peut-être envoyer un message à l'ensemble des personnes qui sont concernées.

M. Olivier MARTY (Président) : C'est bien noté. Ça permet au moins de l'éclaircir aujourd'hui. Monsieur PINOT, vous avez souhaité la parole.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Oui, Monsieur le Président, c'est bizarre de recevoir des documents pour 13 h 30 et non pour 15 h M. 30. À la suite de mon intervention de tout à l'heure, avant la séance, apparemment tout le monde était au courant que le 26 après-midi, je devais être en formation tablette, alors que le principal intéressé ne l'était pas. De plus, il était en CSE central. C'est sûr que ça devient compliqué, et si l'envoi n'a pas été effectué en s'imaginant que le 26 après-midi, j'aurais ma formation, donc ça ne servait à rien de m'envoyer les documents pour le 27, c'est assez vicieux. De plus, je suppose pour ceux qui n'ont pas eu la formation tablette vont repartir avec les documents que vous ne voulez pas envoyer pour les prochains CSE du 2 et du 4, étant donné que la volumétrie ne peut pas être envoyée, donc je suppose qu'en étant présent ce jour, et que les documents sont finalisés, nous allons repartir avec ces documents avant 18 heures. Ensuite, un autre point qui nous semble important, c'est qu'il est assez surprenant de ne pas avoir reçu par mail de vos services, Monsieur le Président, la fiche sécurité qui concerne le périmètre Grand Est Lorraine et Hauts-de-France. Mis à part peut-être que c'est parti à droite plutôt qu'à gauche concernant les boîtes mail. Ça fait un peu comme La Poste, c'est envoyé, mais on ne l'a pas reçu. Ça n'est pas de leur faute. Peut-être que ce mail est parti vers une connexion inconnue... De plus, nous demandons vu les fortes chaleurs actuelles que soit retiré des véhicules l'ensemble des tests salivaires, car le stockage ne doit pas dépasser une température de 30 degrés. Nous avons fait des relevés dans des véhicules où la température excède les 40 degrés, donc nous demandons que l'ensemble des tests salivaires soient retirés et jetés, et attendre des lieux de stockage qui permettent de se tester avant de conduire dans de bonnes conditions avec des tests valables. Monsieur le Président, sur l'Infralog national, vous savez qu'il y a eu un dossier de harcèlement. Ce dossier est parti au tribunal. Vos services ont certainement dû recevoir le nécessaire. Par contre, nous n'accepterons pas que cette personne soit harcelée d'une autre façon, avec des demandes d'explications, etc. Si ça vous gêne que ce dossier soit parti au tribunal, il valait peut-être mieux éviter d'en arriver là. Sachez que la délégation SUD-Rail n'acceptera pas que cette personne subisse des pressions telles qu'elle peut en subir actuellement. Je vous demande de recevoir la délégation très rapidement sur ce sujet. Je n'ai pas besoin de citer le nom de la personne, vous voyez très bien de qui je veux parler. On pensait, après notre rencontre, Monsieur le Président, que les choses allaient se tasser, mais les choses sont parties, et le tribunal prendra sa décision. Nous trouvons que les suites sont abusives. Nous avons les éléments nécessaires pour le prouver et nous vous demandons de mettre fin à cette forme de pression, parce qu'on ne voudrait pas que cette personne continue à subir ces pressions ou qu'il lui arrive quelque chose, parce que psychologiquement l'on essaye de l'affaiblir au maximum. Merci.

M. Olivier MARTY (Président) : Vous avez repris des éléments de fonctionnement et d'autres éléments. Sur les envois, on n'a évidemment pas tenu compte de ceux qui étaient prévus en formation hier, étant donné que les envois se réalisaient précédemment. Sur les questions d'information sur la vie de la ZP, sur ce qu'il peut arriver en matière de sécurité, notre canal habituel, c'est de partager les informations avec monsieur le secrétaire. Les informations sont diffusées, en matière de prévention, par le canal hiérarchique à l'ensemble des agents. Votre allusion porte sur une mesure de prévention qui a été prise, au niveau de la zone géographique Grand Est et les Hauts-de-France, consiste à ne pas se rapprocher d'installations qui comportent des interrupteurs haute tension. Avec l'excès de chaleur, il y a eu des explosions d'interrupteurs haute tension avec des projections de petits morceaux. Pour prévenir le personnel d'une situation de danger, la consigne a été passée et diffusée le jour même de la survenance de ces événements à l'ensemble des établissements concernés et des équipes sur le terrain. Pour le sujet que vous évoquez sur

l'Infralog national, je prends en compte ce que vous avez dit et je me rapprocherai de l'établissement. Je note votre demande. Je ne peux pas l'instruire davantage dans cette séance plénière qui est consacrée à un autre sujet. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : On ne va pas discuter du sujet de l'Infalog national, mais ça permet que cette problématique soit enregistrée. Vous conviendrez avec nous pour que l'on puisse se voir très rapidement par rapport à ce sujet. Concernant la fiche sécurité, le secrétaire dira s'il a reçu cette fiche sur sa boîte mail, mais que les équipes en sont informées, c'est une très bonne chose, sauf que les élus SSCT, RPX et les élus du CSE doivent aussi être très rapidement prévenus, ça ne serait pas plus mal, parce qu'on est en droit d'effectuer des tournées syndicales, et l'on pourrait peut-être se retrouver à proximité de la zone dangereuse telle que vous l'évoquez. Vous n'avez pas répondu sur les stocks des tests salivaires qui se trouvent dans les véhicules où les températures ont explosé. Nous avons peur qu'ils soient invalides.

M. Olivier MARTY (Président) : Deux réactions. C'est vrai que la fiche pouvant s'adresser à tout personnel, vous compris, on pouvait effectivement, par le canal particulier d'échanges avec le secrétaire, faire une information générale de tous les élus. Pour une situation similaire, on fera un envoi direct à l'ensemble des élus. Ça ne pose pas de problème particulier. C'est vrai que je n'ai pas répondu sur les tests salivaires. Je n'en suis pas un spécialiste. On va immédiatement retranscrire votre alerte à la Direction sécurité de la ZP pour que le sujet soit traité. Si une décision doit être prise, elle sera évidemment prise. Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : On parle du secrétaire, alors il va s'exprimer. J'ai eu cette information de la direction hier soir à 19 h 12. Vous conviendrez qu'entre les documents concernant les CASI que je devais étudier et les délibérations qu'il fallait faire, je me suis couché vers minuit. Je n'ai pas eu depuis hier l'occasion d'envoyer, mais ça devait être mon travail de ce soir. J'en profite pour réinviter l'ensemble des élus, quand ils mettent des droits d'alerte ou des préconisations liées à la sécurité et à la santé des agents, de m'en faire copie pour éviter de faire des doublons.

A – CSE supplémentaire concernant les procédures de graissage à l'EIC Hauts-de-France

M. Olivier MARTY (Président) : Merci. Je vous propose d'entrer dans le sujet qui est à l'ordre du jour aujourd'hui. Monsieur SEGATTO.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Je ne sais pas comment vous voyez les choses. On a tout une série de questions sur le sujet. Est-ce que vous voulez prendre note de toutes les questions ou est-ce qu'on pose nos questions les unes après les autres ?

M. Olivier MARTY (Président) : Comme vous le souhaitez. Un petit point d'introduction avant de vous laisser la parole. On est sur un sujet qui a émergé à la suite d'une initiative qui est en cours à Longueau, à l'EIC Hauts-de-France. Les éléments apportés à l'information du CSE, et sur lesquels nous pourrions revenir durant l'échange, portent sur le fait qu'un complément de protection sur le sujet des procédures de graissage par le biais de l'utilisation de clés « main-moteur » est un sujet qui a une origine dans l'établissement, bien avant le fait d'en parler à Longueau et qui se situe à l'UO Littoral où il y a une prise de

cette mesure de protection à l'initiative de l'UO et en accord avec l'établissement, et sur laquelle il est maintenant envisagé et préparé de pouvoir le faire à Longueau. Je voulais juste redonner le contexte. Ça n'est pas quelque chose de nouveau à l'EIC Hauts-de-France. On pourra y revenir avec notre assesseur lors de l'échange pour préciser les choses. Monsieur SEGATTO.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : On va commencer par un petit rappel des mesures de sécurité, des mesures de bouclage qui sont déjà en place pour une opération de graissage. Autour de cette table, je pense que tout le monde n'est pas au fait des procédures aussi précises. On a beaucoup d'agents de l'équipement ici. On demande aux agents, je prends l'exemple d'un poste informatisé, on est sur un appel protection. Ensuite, on effectue la protection en tant que telle. Ensuite, on passe à l'autocontrôle. Ensuite, il y a un contrôle croisé quand il y a plusieurs agents dans le poste. Enfin, on est sur une manœuvre à blanc d'aiguille sur la zone de travail du graisseur. On ne s'oppose pas à améliorer le niveau de sécurité des procédures, mais ça soulève quand même pas mal de questions. Première question. Pourquoi ni les agents graisseurs ni les élus n'ont-ils pas été associés à la mise en place de ces nouvelles procédures, comme c'est prévu dans le RH 0805 ?

M. Olivier MARTY (Président) : Pour préciser, est-ce que vous parlez de Longueau ou est-ce que vous revenez sur l'origine du sujet à l'EIC Hauts-de-France ?

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Longueau et l'origine du sujet. On n'a pas connaissance de la participation des agents graisseurs ou des élus à des groupes de travail sur cette nouvelle procédure.

M. Olivier MARTY (Président) : On va reprendre sur le sujet. Ça mérite sur ce point de revenir sur le fait que le sujet est issu d'une réflexion amorcée en 2017, et que ça n'est pas une nouveauté au sein de l'établissement. Michel OLIVIER va juste prendre la parole, parce que c'est le moment de rappeler ce qui a été le point d'origine qui concernait l'UO Littoral, et qui a amené cette UO à imaginer cette procédure. Pour Longueau, on est sur quelque chose qui n'est pas nouveau à la maille de l'établissement. Quelques mots par rapport à cette origine, puis je vous redonne la parole.

M. Michel OLIVIER : Ce qui nous a engagés dans cette réflexion globale, sur le risque lié au graissage, c'est un événement qui s'est produit en novembre 2017 au PRCI de Lille. Un agent circulation, après avoir accordé trois DPGR correctement, a accordé la quatrième DPGR en oubliant de faire réaliser les protections. Il y a eu pas mal de questions sur ce *process* qui est fragile pour différentes raisons. Au PRCI de Lille, bien sûr, le contrôle croisé et l'autocontrôle sont en place et sont normalement réalisés, sauf que là, ça n'a pas fonctionné. On s'est interrogé sur ce *process*, et l'on s'est rendu compte qu'il est fragile pour différentes raisons. On ne peut pas faire de réservation de capacité pour du graissage contrairement à des travaux sur les voies. On n'a pas la possibilité de faire des réservations de capacité. Théoriquement, aucune circulation ne peut arriver sur la zone protégée, mais à Lille, on s'est rendu, qu'à la suite de ce défaut de mesures de protection, un Thalys est arrivé sur la zone de graissage, alors que les graisseurs allaient entrer dans la zone de danger. C'était la première chose sur laquelle l'on m'a dit qu'il fallait travailler. On s'est aussi rendu compte le soir de cet événement, et là c'est plutôt du REX positif que la vigilance et la conscience du risque des graisseurs avaient sauvé la mise, parce qu'ils ont observé la signalisation avant d'entrer dans la zone dangereuse, et se sont rendu compte que la signalisation ne correspondait pas à une signalisation qui devait être présentée quand la zone est protégée. Quand le Thalys est arrivé, les agents s'interrogeaient, mais

heureusement ils n'étaient pas encore dans la zone dangereuse. Concernant l'absence de dispositif de bouclage, elle inquiète. La plupart de nos collègues de M&T qui travaillent dans les voies mettent en place des dispositifs de bouclage pour boucler les mesures de protection réalisées par les agents circulation. Pour votre information, l'année dernière, on a eu plus d'une dizaine de défauts de mesures de protection au sein de l'établissement. Potentiellement, par dix fois, on aurait pu envoyer une circulation alors que des gens qui travaillaient.

Concernant la réservation de capacité, on a demandé aux UO de travailler sur des plages de graissage théoriques dans des consignes, c'est-à-dire d'établir des plages de graissages horaires qui permettent de déterminer avant les périodes où normalement il n'y a pas de circulation, et où il sera normalement possible d'accorder ces DPGR. Ça facilite le travail de l'agent circulation, parce que pour le moment il jongle avec les creux de circulation, et ça permet en théorie d'éviter qu'une circulation ne soit prévue pendant cette période de graissage. On a aussi expérimenté à l'UO Aisne, la réservation de capacité en relation directe avec l'Infrapole Haute-Picardie. On utilise leurs outils pour faire un essai.

Pour la conscience du risque, le DET a demandé à systématiser le graissage à deux, et nos agents, les chefs de manœuvre, ont été réunis dans des réunions, dans des séminaires d'une journée, où l'on a beaucoup partagé avec eux sur les risques, mais aussi sur les problèmes qu'ils rencontrent, sur leur équipement, sur leur matériel, etc. On a beaucoup travaillé sur ces sujets.

Un troisième sujet sur lequel on travaille aussi beaucoup et que l'on continue à travailler, c'est le travail sur le sens. On se rend compte, notamment sur les voies de service, on impose quelquefois des mesures de protection qui sont lourdes, notamment la pose de SAM, alors que l'on peut s'en dispenser par d'autres moyens, notamment en augmentant les protections. Là, nos graisseurs nous disent clairement qu'ils ne comprennent pas parfois pourquoi ils doivent mettre un SAM à certains endroits. Ils n'en voient pas nécessairement l'utilité. On leur réexplique pourquoi l'on demande de faire ça, sinon on retravaille sur les consignes pour donner du sens aux mesures qu'on leur demande de prendre.

Pour ce qui est du dispositif de bouclage, qui est vraiment le sujet d'aujourd'hui, on a demandé de systématiser la manœuvre de l'appareil de voie, avant, après accord de la DPGR et avant de rentrer dans la zone dangereuse. Cette mesure permet éventuellement d'éviter un risque de confusion, parce que malheureusement c'est arrivé qu'un agent circulation protège une zone, alors que le graisseur intervenait sur une autre zone. Ça peut pallier le risque de confusion, mais ça ne pallie pas tous les risques.

On devrait aussi avoir — on l'attend depuis un petit moment — un shunt léger qui permettrait de faire chuter une zone, et donc de mettre en action les enclenchements pour boucler les mesures de protection prises par l'agent circulation. On ne l'a pas encore. Ce système est une solution qu'on utilisera peut-être dans certains cas, mais il impose quand même de rentrer dans la zone dangereuse avant de le poser. Là aussi, ça peut prêter à confusion.

Le troisième dispositif technique sur lequel on a travaillé, c'est l'UO Littoral, comme ça a été dit à l'instant, qui en est à l'initiative. On utilise les transmetteurs de clés « main-moteur ». Si vous voulez que je rentre un peu plus dans les détails, on ne change rien à la procédure telle qu'elle existe, c'est-à-dire qu'il y a une demande de DPGR, il y a une réalisation de la fermeture de voie avec un autocontrôle ou un contrôle croisé quand les agents sont seuls

ou à deux dans le poste. Une fois que la DPGR est accordée à l'équipe de graissage, ils retirent la clé du transmetteur de main-moteur ce qui provoque le défaut de contrôle de l'appareil de voie, et qui permet donc au poste de s'assurer que l'agent intervient bien sur la zone qui est protégée, et ça met en action les enclenchements. Ça boucle donc les mesures de protection. Après, ils commencent les opérations de graissage. Une fois que les opérations de graissage sont terminées, l'agent remet la clé dans le transmetteur. L'agent circulation constate qu'il a récupéré le contrôle et pris possession de l'appareil de voie, et la DPGR est levée.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : En fait, j'ai demandé si je devais poser toutes mes questions d'un coup ou une par une. Au final, on ne répond pas à ma question et l'on part sur un exposé complet des documents que l'on a reçus. Je ne comprends pas. Est-ce que je n'aurais pas dû poser toutes mes questions ? Monsieur OLIVIER aurait répondu après...

M. Olivier MARTY (Président) : On va juste terminer. Le descriptif de l'opération a été réalisé. Ça permet de redonner le sujet et de décrire l'opération. Il n'y a pas eu pour cette préparation de l'opération de Longueau une initiative d'association des élus du CSE. Le sujet est apparu lors des échanges en plénière, qui par la suite ont conduit à la demande de réunion exceptionnelle qui nous amène aujourd'hui. Vous connaissez ce déroulé. Pour l'établissement, on est sur une procédure qui existe déjà. C'est ce que j'ai expliqué dans mon propos introductif. Par contre, elle est discutée sur le terrain dans l'établissement. On va bien sûr revenir sur vos autres questions et l'on va vous donner la parole. Le retour aux origines permet une partie de la réponse, parce que ça permet quand même de dire que le sujet n'est pas neuf dans l'établissement. Il a été mis en place et évalué, vu que le retour d'expérience dans la note a été joint à la dernière page du document, et fait apparaître des éléments positifs par rapport à ce complément de protection qui a été apporté. Monsieur SEGATTO, je vous donne la parole, allez-y.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Vous dites, du coup, que le sujet était connu de tous dans l'établissement. Pourtant, il n'y a eu aucune présentation en CHSSCT, CHSCT de coordination, même DP ou à l'époque CE. J'ai cru comprendre, avec l'exposé de monsieur OLIVIER, que des graisseurs avaient quand même été entendus dans le cadre de séminaires. J'imagine que vous leur avez sans doute parlé de ce que vous comptiez faire, peut-être avec leur avis. On est quand même surpris que les élus fussent au courant de cette procédure. En tout cas, ce n'est pas notre cas.

M. Olivier MARTY (Président) : C'est noté, par rapport à ce que vous venez de dire. Quand ça a été mis en œuvre, c'était dans l'ancien mandat et pour un sujet qui a été déployé sur une UO. Je n'ai pas dit que l'ensemble de l'établissement a été vu à cette époque. Je n'ai pas été jusque-là. Peut-être un petit mot sur la partie relative à la sensibilisation et à la prise de conscience avec les séminaires graisseurs, parce que ça fait partie de votre dernière question. Après, je vous redonne la parole. Il y avait aussi d'autres prises de paroles.

M. Michel OLIVIER : On a effectivement associé les graisseurs à la réflexion dans les séminaires. Ils ont été sur le terrain, ils ont évalué le *process* et donné leur avis. Pour le littoral, je sais que ça a généré plusieurs modifications.

M. Olivier MARTY (Président) : Pour que chacun puisse s'exprimer, Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Dans votre présentation, n'essayez pas, Monsieur le Président, de faire rétroactif. Dans votre présentation, on avait plus l'impression de dire que

l'on ne comprend pas cette demande ce jour pour un CSE extraordinaire, puisque c'est quelque chose qui se faisait déjà ailleurs. On fait juste une retranscription pour l'ensemble de l'établissement, sauf que ce qui se faisait dans une UO était inconnu des autres UO. Ensuite, une petite question rapide qui nous permettra de développer, vous avez dit qu'il y avait eu dix DMP. Est-ce à considérer comme un ESR ?

M. Michel OLIVIER : De quels événements parlez-vous ? Je vous parle de l'année dernière, de 2018. Les DMP ne donnent pas lieu à ESR.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Donc, par rapport à ça, OK. On ne comprend pas non plus, dans un esprit global, vous faites ça dans une UO, et après vous dites... Ça paraît totalement caché, c'est un peu comme les histoires de téléphone portable, où l'on attend toujours le CSE extraordinaire, Monsieur le Président. On teste quelque part comme ça... Par rapport au graissage, c'est exactement pareil. En ce moment, les graisseurs que vous avez appelés, ne serait-ce que dans la Somme, c'est plus pour savoir où se trouvent les aiguilles à graisser et les transmetteurs. C'est plus pour les aider sur le terrain. Vous n'avez pas répondu à ma première question qui était posée. Et les élus là-dedans ? Le 805 reprend celui qui fait, les agents concernés et les élus CHSCT. Pendant toute la période où vous avez fait ça, les élus CHSCT, et pour la période de 2019 on a entendu que les choses bougeaient pour le graissage, ce sont les élus CSE. De quelle manière avez-vous participé, les élus ? En respect au 805, bien sûr... Il y a des textes. On nous oblige à les appliquer. Je pense que le 805 permet de faire des choses et doit faire participer certaines personnes dans le sujet. On ne dit pas que c'est tout pourri, mais plutôt que d'avoir travaillé avec des élus, on se retrouve aujourd'hui dans une séance où l'on va énumérer toutes nos questions au fur et à mesure. Ça aurait pu se dérouler différemment si vous ne supposez pas que l'on ne sert à rien sur le coup, quand vous échangez sur des processus de travail.

M. Olivier MARTY (Président) : J'ai bien noté. Le contexte, c'est celui que je vous ai donné, par rapport au fait que le sujet était instruit dans une autre UO. J'ai bien noté votre position que ce qui peut être sur une UO n'est pas à priori connu sur une autre UO, et que l'on est un sujet de déploiement d'une mesure complémentaire de protection. C'est donc dans cet esprit, d'utiliser une mesure qui a fait ses preuves dans une autre UP, que la démarche de l'établissement a été faite à Longueau. Ça n'était pas dans l'idée d'inventer quelque chose. Par rapport à l'association des élus, peut-être que l'initiative aurait pu être faite en amont, ce qui aurait pu peut-être éviter la séance d'aujourd'hui. Pour autant, le sujet a été questionné et le format de CSE a été sollicité. Nous sommes là pour parler du fond du sujet et l'on va continuer à répondre à vos questions.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : On avait anticipé tout ça pendant les dernières séances de DP, etc. On nous a dit jusqu'en décembre 2018 que toute nouvelle mesure mise en place pour la protection des graisseurs doit faire l'objet d'une analyse de risques. L'objectif de ces nouvelles mesures est d'améliorer la sécurité de ces opérateurs. Où est l'analyse de risques ? Ensuite, dans votre document vous indiquez qu'à la suite aux essais, vous allez faire un REX six mois après. Ça n'est pas le même le REX dont on parle. C'est mis en place depuis mars 2018. Six mois après, normalement il devrait y avoir un REX, mais au mois de juin 2019, nous n'avons pas vu le REX. Il ne me semble pas que le REX qui est donné ici dans vos documents soit le même REX. Après, il y a une série de questions auxquelles on attend des réponses.

M. Olivier MARTY (Président) : On va reprendre ces deux points. Je vais donner la parole à madame L'HOMEL et l'on reprend ces points, puis les nouvelles questions.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : J'ai quelques précisions à vous demander. Vous dites que l'événement à l'origine, c'est une quatrième DPGR où les protections n'ont pas été assurées. Je voulais savoir si c'est courant que l'agent circulation ait à traiter quatre DPGR simultanément ou de suite, et si c'est obligatoire de faire comme ça, parce que la source du problème, c'est peut-être ça, c'est peut-être la charge mentale de l'agent circulation. Ça peut être compliqué au niveau des circulations. Vous parlez aussi de dix mesures de protection sur votre EIC. Je trouve que c'est un chiffre qui est important et parlant. Au-delà des mesures de bouclage que vous préconisez, et qui me laissent circonspecte sur certains aspects, est-ce qu'il y a eu des rappels de formation ? Est-ce qu'il y a eu une prise en charge ? Est-ce que l'on a vérifié que les agents maîtrisaient bien les risques et les procédures ? Est-ce que l'on n'a pas des agents trop jeunes, trop formés rapidement ? La CFDT signale ça sur beaucoup d'items. Vous parlez de prendre des mesures supplémentaires ou en tout cas de boucles de rattrapage, en prenant l'équipe de transmetteurs « main-moteur ». Il y a quand même des secteurs, notamment sur les postes à itinéraire, où le contrôle de l'aiguille peut enclencher un itinéraire sur laquelle elle n'est pas située. D'autre part, les aiguilles de protection, s'il y a un contrôle, empêchent la formation d'autres itinéraires, donc c'est quand même l'action sur des enclenchements qui peuvent avoir un impact sur autre chose. Ensuite, je me positionne, pour le coup, et tout de suite du côté de l'agent circulation. Comment les agents circulation gèrent-ils les contrôles ? Est-ce qu'une procédure a été mise en place ? Est-ce qu'elle est adaptée et leur permettant de gérer ça ? Est-ce que verbalement vous leur dites, quand le graisseur travaille, qu'un tel a des contrôles d'aiguilles ? Les contrôles d'aiguilles entraînent des prises de mesures palliatives d'un agent circulation. Je voudrais savoir ce que vous avez mis en place là-dessus. Après, sur les shunts légers, est-ce que vous avez étudié la charge qui sera à transporter par vos graisseurs ? La connaissance qu'il faut qu'ils aient du dispositif et de son fonctionnement, mais aussi de son état, on parle quand même de gens qui transportent des pulvérisateurs, des spatules, etc., et qui sont dans les voies par tous les temps. J'ai quand même l'impression que vous prenez — si je peux me permettre — le problème à l'envers, c'est-à-dire qu'au lieu d'aller chercher des mesures de boucles de rattrapages qui, à mon sens, vont à l'encontre de la réglementation générale en ce qui concerne les métiers de la circulation, il faudrait peut-être plutôt axer sur la formation des agents dans les postes, une reprise de suivi, mais aussi sur la faisabilité des périodes et ne pas surcharger les agents circulation ou les aiguilleurs en multipliant les procédures, au même moment, sur une même personne. On réglerait déjà une grande partie du problème, je pense.

M. Olivier MARTY (Président) : Merci. On va déjà prendre ces points avant de vous redonner la parole. Les éléments de retour d'expérience, les éléments aussi qui portent sur l'agent circulation, au titre de l'accord des mesures de protection par rapport au risque de défaut de mesures de protection, ce que vous évoquez, et les éléments plus techniques sur l'utilisation de la clé, je vais laisser Michel OLIVIER vous donner quelques éléments complémentaires autour de ces points.

M. Michel OLIVIER : Par rapport à la charge de travail et les quatre DPGR dans la matinée, oui c'est quelque chose d'assez fréquent. Il y a malheureusement des postes où il y en a un peu plus. C'est relativement fréquent qu'un agent circulation ait à traiter pendant son service quatre DPGR.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je ne parlais pas consécutivement, mais je parlais de simultanéité.

M. Michel OLIVIER : Elle n'était pas simultanée, elle était consécutive. Oui, la charge de travail a été étudiée lors de la FOH, et l'on sait que ça peut provoquer ce genre de situations. Dans le cas précis, la charge de travail était normale pour le poste. Pour ce qui concerne la formation, on passe énormément de temps à former, à entraîner, à exercer nos agents. On fait de plus en plus de nouvelles postures managériales. On demande à nos DPX, aux UO, etc., qu'il y ait pour chaque agent un équilibre entre veille et formation, c'est-à-dire 50/50. On demande aux DPX et aux UO d'arriver à cette tendance. Il y avait le défaut de contrôle. Vous me parlez d'absence de contrôle. Pour moi, ça n'est pas une absence de contrôle, c'est un défaut de contrôle. On n'entre pas dans le *process* relatif à l'absence de contrôle qui impose effectivement des mesures de sécurité. Pour le shunt léger, je suis entièrement d'accord avec vous.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Pour les contrôles, ce qui m'inquiète le plus, c'est la conséquence sur les autres itinéraires.

M. Michel OLIVIER : Oui, alors là c'est étudié au cas par cas. On ne généralise pas ça. Il y a d'abord une étude au cas par cas. On regarde bien, quand on utilise une clé, les conséquences sur les installations et si elles sont limitées à la zone concernée. Finalement, il n'y a pas vraiment de solution idéale, mais là on étudie au cas par cas. Pour le shunt léger, je suis entièrement d'accord avec vous, c'est un problème. S'il nous est fourni et s'il est vraiment homologué, on se posera ce genre de questions. Pour moi, ça n'est pas la chose que l'on va privilégier. Pour la charge de travail, je voulais aussi vous dire que c'était l'objectif par rapport à la réservation de capacité, afin d'étaler les opérations de graissage, pour éviter que l'agent circulation ne se retrouve toujours en position d'arbitrage. Je pense n'avoir rien oublié.

M. Olivier MARTY (Président) : Merci. Monsieur SEGATTO, vous avez souhaité prendre la parole.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Oui, je vais dérouler un peu le fil de mes questions. Ça permettra d'être dans le débat après avec monsieur OLIVIER. On voit une espèce d'action/réaction dès qu'il y a un événement sécurité. On a l'impression que l'on se dépêche. Il faut absolument trouver quelque chose, une mesure, si possible gratuite. C'est une constante. Pour autant, on ne va pas, par exemple, je prends le cas des consignes erronées. On a des consignes de sécurité erronées dans les postes. Ces informations sont remontées inlassablement dans les IRP en CHSCT ou en DP. Pour certaines des consignes, les plus chanceuses, on va dire, elles ont été modifiées à la main, au stylo. Pour les autres, elles n'ont pas été modifiées. Là, je vais donner un exemple. Récemment, on a eu le cas dans un poste. Une consigne S9 erronée, tout le monde le sait depuis longtemps, l'agent a eu une DFV sur cette consigne erronée. Il a accordé tant bien que mal sa DFV, et derrière le DPX lui est tombé dessus avec demande d'explication, etc., menaces de sanction. On a l'impression que l'on est dans l'émotionnel, mais sur le fond, on ne fait pas ce qu'il y a à faire. Je ne sais pas si l'on peut débattre un peu là-dessus.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Monsieur OLIVIER, vous paraissez étonné, mais il y avait une date du 2 juillet avec une FOH qui était prévue avec l'agent concerné. On a réussi à prouver que l'agent avait correctement travaillé. Cette FOH a tout compte fait été annulée. Les consignes de sécurité n'étaient pas bonnes.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Sachez qu'actuellement, la consigne est toujours en poste. Elle apparaît toujours dans le poste. C'est juste le DPX qui a finalement dit qu'il ne prendrait plus cette DFV, mais la consigne n'est pas encore rectifiée.

M. Olivier MARTY (Président) : On va avoir un échange sur la mise à jour des consignes avec ce que vous portez sur les consignes erronées. Je vais laisser le chef de pôle S reprendre la parole là-dessus. Ce sujet est important. Il n'est pas à minimiser, mais il ne peut pas non plus nous empêcher de regarder un autre sujet qui est apparu, et de regarder comment, pour un sujet précis où il peut y avoir une amélioration des dispositifs de protection, l'instruire et le développer. Tout est important dans ce que vous évoquez, mais on ne peut pas stopper des actions et des initiatives côté sécurité sous prétexte que l'on n'a pas mis à jour des consignes erronées.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Si l'on dit que l'on est dans l'émotionnel, c'est que l'on a l'impression que les conséquences des nouvelles mesures qui vont être prises n'ont pas été bien prises en compte. On a une liste de questions qui vont aller aussi aller dans le sens de la collègue de la CFDT où l'on a l'impression que l'on va faire pire que mieux.

M. Michel OLIVIER : Pour les consignes, effectivement, nos consignes ne sont pas à jour. Je le conçois. La charge de travail des UO par rapport à l'écriture des consignes est relativement importante. Je leur demande d'être le plus réactif possible. Malheureusement, c'est compliqué.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est pour ça qu'on est assez surpris de voir, comme disait monsieur SEGATTO, qu'on travaille sur l'émotionnel. Au niveau du graissage, il y avait plein de choses de mises en place. Il y a eu des défauts. Au bout du bout, combien va-t-on atteindre de mesures pour être sûr que les agents sont correctement protégés ? En attendant, vous savez le faire, depuis deux ans, les agents circulation travaillent avec des mesures de protection à effectuer et des consignes qui ne sont pas bonnes. Faut-il aussi tomber dans l'émotionnel pour se dire qu'une consigne de sécurité qui n'est pas bonne depuis 2017, on va attendre un accident en 2020, pour réagir d'un seul coup et trouver le temps pour modifier ces fameuses consignes ?

M. Olivier MARTY (Président) : L'action entreprise sur les mesures de protection avec les clés « main-moteur » sur le graissage n'est pas un engagement de l'entreprise qui serait guidé par l'émotionnel. C'est une analyse faite par rapport à un événement réel qui est intervenu et une réflexion sur les dispositifs de sécurité, et lesquels l'ajout d'une mesure complémentaire de protection peut amener, en matière d'analyse de risque, au résultat voulu qui est de réduire le risque, parce que l'utilisation de ce dispositif dans le cas qui a concerné l'événement de 2017 aurait permis de ne pas matérialiser l'engagement par un train sur le domaine protégé. Le sujet est un sujet factuel de sécurité. Ça n'enlève rien au fait que la sécurité constitue un dispositif d'ensemble et qu'il faille s'occuper de tous les sujets. Monsieur STIEGLER avait souhaité la parole.

M. Emmanuel STIEGLER : Oui, donc, Monsieur OLIVIER, responsable du pôle sécurité de l'EIC Hauts-de-France, vous nous dites tranquillement que de nombreuses consignes ne sont pas à jour dans les postes de l'EIC Hauts-de-France par manque de personnel. C'est en gros ce que vous avez dit. Vous avez dit que vos pôles techniques sont débordés de travail et ne peuvent pas mettre à jour toutes les consignes. Alors, qu'est-ce que l'on fait, Monsieur MARTY ? On continue comme ça... Est-ce que vous embauchez du personnel pour mettre à jour les consignes ? Les agents circulation, les aiguilleurs, doivent respecter à la lettre les consignes. Les graisseurs doivent respecter à la lettre les consignes. Vous ne donnez pas les moyens à ce personnel d'appliquer les consignes. Qu'est-ce que l'on fait ? On continue comme ça ou l'on essaie de trouver une solution pour que la réglementation soit à jour dans les postes. Merci pour votre réponse.

M. Olivier MARTY (Président) : De ce côté, on est dans les principes de sécurité et les mises à jour du système qui sont bien sûr de la responsabilité de l'entreprise et en particulier des établissements, vu qu'on parle de consignes qui sont locales. Le sujet de l'organisation permettant de donner ces priorités est à revoir avec les directeurs d'établissements. L'échange que l'on a aujourd'hui nous amène à ce point d'attention pour cet établissement. On verra ce qu'il en est en matière d'action de redressement qui doit être réalisée avec le directeur d'établissement. Je n'ai pas de réponse instantanée de pure organisation, mais le sujet réel sera porté avec le DET. Monsieur STIEGLER.

M. Emmanuel STIEGLER : C'est surprenant, Monsieur MARTY, que vous découvriez ce point d'attention à l'instant. La réglementation doit être à jour dans tous les postes. Il n'y a même pas à discuter. C'est à vous, en tant que RH national, de trouver les solutions, l'organisation pour que l'on ait une réglementation à jour dans l'ensemble des postes. Il n'y a pas à avoir de débat ou de discussion sur le sujet. On a des métiers de sécurité. La sécurité commence par une bonne réglementation à jour.

M. Olivier MARTY (Président) : Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Monsieur le Président, je ne peux pas vous laisser dire ça. Vous ne découvrez pas ça aujourd'hui. Monsieur OLIVIER, qui venait en DP et qui recevait ce genre de questions de la part de la délégation SUD-Rail, ne peut pas dire qu'il découvre le sujet aujourd'hui. Ça serait nous mentir ! Monsieur le Président, en tout début d'année, on a posé des questions sur le sujet, qui n'ont pas encore été abordées, parce que les CSE n'ont jamais été jusqu'aux questions. Vous ne pouvez pas dire que vous découvrez ça aujourd'hui. Si vous lisiez les questions, vous verriez que la délégation SUD-Rail en a posé sur le sujet. Ensuite, l'émotionnel. L'agent de Longueau poste 2 qui flippait de se retrouver en FOH le 2 juillet, je peux vous dire que, quand ça lui est arrivé, quand il a été abordé par son DPX, parce qu'on dirait que le monde est tout gentil, qu'on est dans le monde des bisounours, a passé un sal weekend de repos et quand on lui a annoncé qu'il allait subir, parce que les agents subissent, les FOH, et monsieur OLIVIER en a déjà discuté en DP. On avait dit qu'il ne fallait pas faire n'importe comment les FOH à propos de la façon dont les agents prennent les choses. Il ne faut pas les présenter de n'importe quelle façon. L'agent a donc subi l'émotionnel. Ensuite, vous nous dites qu'on ne peut pas révolutionner, réorganiser comme ça et remettre du monde en place. Arrêtez d'en supprimer ! Le 4 juillet, vous allez nous faire une information d'une fusion d'UO avec huit personnes en moins en effectif. Si l'on enlève l'agent CPS qui est prévu d'être supprimé, ça fait sept personnes en UO que l'on supprime. Arrêtez de faire de la suppression ! Dans quelques mois, vous allez nous présenter le même dossier concernant les UO Somme et Aisne avec des suppressions de postes à la clé. Arrêtez de supprimer et comme ça le boulot pourra se faire correctement en UO et sur le terrain, parce qu'au bout du bout les agents circulation et les agents graisseurs subissent la situation. Ne soyez pas surpris, vous êtes au courant de l'ensemble des éléments que l'on débat aujourd'hui. Si l'on est aussi coriaces, c'est parce que derrière il y a des hommes et des femmes ainsi qu'une sécurité à tenir. Pour les agents circulation ou pour les agents graisseurs, c'est primordial. En ce moment, vous ne mettez pas toutes les clés en main auprès des agents concernés pour qu'ils puissent le faire. Oui, on a 15 questions. Monsieur SEGATTO va aborder ces questions concernant votre projet que l'on a découvert. Comme je l'ai dit tout à l'heure, vous n'avez pas respecté le référentiel qui nous concerne, le RH 0805. C'est déjà un premier défaut, parce qu'on accuse souvent les agents circulation, les agents graisseurs de ne pas avoir « nanani nanana ». Déjà, à la tête de l'entreprise, on n'utilise pas les bons référentiels et les bons acteurs pour essayer

de trouver à la fin quelque chose de plus sécuritaire. On a des solutions, mais tout dépend de ce que l'on veut, quelque chose à coût constant ou plus élevé, mais plus sécuritaire.

M. Olivier MARTY (Président) : Je ne vais pas lancer un débat sur les questions des futurs dossiers, il viendra en temps et heure. Tout est analysé lorsque l'on regarde l'ensemble des tâches qui sont dévolues aux UO et au siège d'établissement. On aura l'occasion d'en reparler. Quand on parle d'émotionnel, qu'on ne se trompe pas, c'est bien une analyse de la réalité du risque qui guide la démarche, et qui a guidé la démarche initiée à partir de 2017. Ça n'enlève pas toute la précaution qu'il faut lorsqu'il y a une situation d'événement, et qu'il faut analyser avec les agents, et notamment quand il s'agit de facteurs humains et organisationnels, pour prendre les bonnes précautions. Je vous rejoins là-dessus. Ces analyses sont utiles parce qu'elles permettent, par la compréhension, de savoir s'il y a des évolutions à imaginer. Elles ont donc leur utilité. Après, on va prendre les questions que vous avez préparées sur le dossier graissage et le rajout de la protection avec la clé. Allez-y, Monsieur SEGATTO.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Sur les FOH, un petit mot là-dessus. Vous aurez beau dire ce que vous voulez, les agents les prennent très mal. Qu'est-ce que c'est concrètement ? C'est deux cadres qui descendent de Lille, et qui prennent l'agent dans un bureau avec une interdiction pour l'agent d'être accompagné. Il passe comme on dit un sale quart d'heure. Le pire, c'est qu'on le renvoie après en poste pour travailler avec parfois un état moral insuffisant pour effectuer son travail dans de bonnes conditions. Voilà ce que l'on peut dire sur les FOH. Après, tout à l'heure j'avais mis l'accent sur les mesures gratuites de l'entreprise, qui ne coûtent rien en tout cas à l'entreprise pour améliorer la sécurité. On en a une de mesure. Elle est toute simple. Pourquoi ne pas mettre en place un annonceur avec le graisseur ou l'équipe de graissage ? Là, au moins, on est dans de la sécurité pure. L'agent peut faire son travail et pendant ce temps-là, il y a un annonceur qui surveille la circulation éventuelle sur la zone.

M. Olivier MARTY (Président) : Madame L'HOMEL.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je vais aller dans le sens de mon collègue de SUD-Rail, surtout que les annonceurs, ça existe dans certains établissements. Le seul problème, c'est qu'ils sont mis en lieu et place des DPGR. C'est là aussi quelque chose à « vigiler ». Je connais moins votre établissement, Monsieur OLIVIER, donc je ne préjuge pas de ce que vous y faites. Ça doit être aussi le cas chez vous, ça existe, on a des inaptés qui sont graisseurs, on a beaucoup de jeunes embauchés, parce que ce sont des postes à petite qualification. On leur demande de faire des DPGR un coup, de travailler avec des annonceurs un autre coup, une autre fois, c'est moitié DPGR et annonceur pour l'autre moitié. On parle quand même d'agents qui ont le niveau de qualification que l'entreprise veut bien leur donner. C'est quand même des points qu'il faut « vigiler ». J'en reviens, outre la formation des agents circulation, à la valeur et à l'information que vous donnez aux graisseurs.

M. Olivier MARTY (Président) : On va répondre sur ces points. La conception de la protection pour les situations de passage est conçue avec la DPGR et sans le système d'annonceur. La succession des mesures rentre bien sûr dans l'obligation de protection. La capacité à la renforcer dans l'utilisation de la clé « main-moteur » va aussi dans ce sens. La bascule du système d'annonceur, c'est un autre système par rapport à la vigilance ou la survenance d'une éventuelle circulation. Je vais peut-être laisser Michel OLIVIER

compléter, parce que ça permet d'éclairer l'assistance sur ce que peut être aussi le rôle des agents de sécurité dans les opérations de graissage.

M. Michel OLIVIER : Le binôme, le trinôme, des équipes de graissage, permet à l'agent de sécurité d'être à l'écart des opérations de graissage. Il surveille la zone et peut alerter les agents. C'est ce qu'on leur demande de faire quand ils sont sur le terrain. Les clés « main-moteur » ne manœuvrent pas l'aiguille sur le terrain. J'ai cru qu'il y avait une petite incompréhension.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Non, il n'y a pas d'incompréhension. Je dis juste qu'à partir du moment où ils prennent la clé, ils retirent la clé, on parle de gens qui n'ont souvent pas l'ADV on leur donne une clé S. Il y a des conséquences sur la sérénité et les procédures qu'un agent circulation doit mettre en place.

M. Olivier MARTY (Président) : La procédure est extrêmement cadrée en l'espèce. C'est le seul retrait de la clé qui est demandé à l'agent, comme étant une mesure complémentaire pour sa propre protection. Ça n'est pas pour un autre usage. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Monsieur OLIVIER, je ne sais si l'on vous dit tout ou pas, mais sachez que quand il y a une équipe, parce qu'on ne peut pas vous laisser dire les choses telles que vous les présentez. Ça voudrait presque dire que l'on a un annonceur, parce qu'il y en a un des deux qui graisse. Avec toutes les mesures de protection, plus celui qui prend les protections et qui est là en attente que son copain graisse tout seul. Hélas, on est dans le fantasme... Les deux agents graissent. Les agents ont le pulvérisateur dans le dos en train de gratter les aiguilles et de graisser. À force de compliquer les prises, parce que ça apporte du surplus de protection, il y a de moins en moins de créneaux pour accorder le graissage, et sur la durée de l'accord. Je peux vous dire que si les deux ne graissent pas, votre plan de graissage est mort. Vous ne pouvez pas le tenir. Vous ne pouvez pas dire que l'on a pratiquement un annonceur, c'est faux. On demande, en mesure de protection, par rapport à tous les événements, qu'il y ait un annonceur. On se rend compte que plus vous mettez des paliers de sécurité, l'agent circulation au bout d'un moment ne sait plus pourquoi il fait une mesure de protection. Il est aussi là le danger. À la limite, la clé 31, on s'en fout. Il y a tellement de mesures derrière qu'on peut l'oublier... Un jour, on va en arriver, Monsieur OLIVIER.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Malheureusement, c'est arrivé. On a eu le cas en poste où l'on avait eu des appels protection, des autocontrôles, tout ce qu'il faut, sauf la protection. C'est ça le problème aussi, c'est de noyer le fondamental qui est la protection, le dispositif d'attention.

M. Olivier MARTY (Président) : Par rapport à ce que vous exprimez, ce qui crée le débat aujourd'hui, c'est le rajout de l'utilisation de la clé. Il vient justement, par rapport à l'analyse de risques, en complément dans la chaîne des opérations. Le fait qu'il puisse y avoir physiquement le retrait de la clé, mécaniquement, met en protection la zone.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Alors là, c'est un des points que l'on devait aborder en dernier, mais il y a une erreur dans ce document. Vous dites qu'une clé protège une zone, mais une zone protège une aiguille. Il existe aussi des transmetteurs qui couvrent plusieurs aiguilles, dont des aiguilles qui ne sont pas sur la zone à graisser, mais c'est un autre problème. On en reparlera tout à l'heure. Une clé n'est pas égale à une zone de graissage,

ça serait trop simple. Le transmetteur n'est pas fait pour protéger les zones de graissage. Il est fait pour récupérer une clé pour manœuvrer une aiguille « en main-moteur ».

M. Michel OLIVIER : Vous dites que c'est une opération supplémentaire, c'est une opération qui vient en remplacement de la manœuvre de l'aiguille à bord. Cette manœuvre permettait d'identifier et d'éviter les confusions. Le fait qu'il n'y ait pas de défaut de contrôle leur permet de se rendre compte qu'ils sont effectivement sur la bonne zone. Le retrait de la clé, effectivement, peut être un retrait pour plusieurs aiguilles, notamment pour des jonctions. Dans ce cas, la consigne de graissage est retravaillée pour que la zone de graissage couvre l'ensemble. Encore une fois, ça n'est pas généralisé, c'est fait au cas par cas et vu sur le terrain. On regarde les conséquences d'un retrait de la clé. Ça n'est pas improvisé. C'est vraiment étudié au cas par cas.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : C'est tellement au cas par cas que les graisseurs nous ont rapporté — on leur a posé la question sur ce qu'il faut faire quand le transmetteur est trop éloigné de la zone à graisser, à la suite de la demande du CSE extraordinaire à propos de ce dispositif — qu'on leur a répondu qu'il ne fallait pas reprendre la clé. On est dans une mesure qui va être faite à moitié, si ça n'est pas trop loin, etc. Ça n'est pas net comme mesure. C'est ça aussi que l'on reproche.

M. Olivier MARTY (Président) : On va répondre. On prend d'abord l'intervention de madame L'HOMEL.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je reprends vos termes. Les contrôles permettent d'identifier que l'on est bien sur la bonne aiguille. Je suis sincèrement effarée de vous entendre dire ça. Ça sous-entend que ni les graisseurs ni les agents circulation n'ont connaissance des lieux sur lesquels ils travaillent. Les aiguilles sont quand même identifiées et identifiables sur le terrain et sur les TCO. S'il faut mettre une installation des contrôles pour s'assurer qu'on sait la retrouver, je pense qu'il y a un énorme de formation — j'en reviens à ce que je vous ai dit tout à l'heure — ou d'expérience, voire les deux, mais je suis en tant qu'agent circulation effarée de vous entendre dire ça, Monsieur OLIVIER.

M. Michel OLIVIER : Je m'appuie sur l'accidentologie malheureusement que je vois assez fréquemment.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je suis obligée de me dire que j'ai raison et qu'il y a un énorme défaut de formation ou de connaissance.

M. Michel OLIVIER : C'est pour ça que l'on s'attache à rééquilibrer l'aspect formation et veille.

M. Olivier MARTY (Président) : Par rapport à vos propos, on est sur une opération de renforcement de procédure, mais qui n'est pas une opération qui se veut générale et rentrant de manière systématique et obligatoire dans les procédures de protection de graissage. Ça n'est pas non plus une application de ce qui aurait été une décision nationale de changer la chaîne de protection sur l'ensemble du territoire. Bien sûr, l'analyse locale, comme ça a été dit, permet de voir là où il y a la pertinence et la configuration des installations qui permet de le faire. Monsieur STIEGLER.

M. Emmanuel STIEGLER : Non, mais c'est hallucinant ce que l'on entend. On avait le bilan formation sur le bloc 3 la semaine dernière. On avait mis en avant le fait que l'on ne veuille plus des formations virtuelles. Vous nous avez expliqué que les formations virtuelles étaient l'avenir, et l'on constate que les graisseurs n'arrivent même pas à trouver une

aiguille dans une gare... Il faut arrêter le délire ! En tout cas, nous, à la CFDT, si jamais il devait y avoir un accident grave avec des graisseurs prochainement, porterons plainte contre vous. On n'hésitera pas... On demande que les graisseurs aient une formation. Dès que vous avez un inapte, vous le mettez dans une équipe de graissage sans savoir s'il arrive à reconnaître une aiguille, ça ne va pas. On a eu le cas la dernière fois avec un jeune. Formez les jeunes, formez les agents graisseurs, ça n'est pas compliqué. Il y a 20 ans, on arrivait à former tout le monde au graissage et les agents étaient bien formés. Maintenant, on n'y arrive plus... C'est votre devoir de rétablir cette situation. Merci.

M. Olivier MARTY (Président) : La formation est bien sûr une composante essentielle. Ça n'empêche pas d'avoir des actions sur plusieurs leviers. Le levier de la clé est un bouclage complémentaire par rapport aux actions prises dans le poste. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : On va aborder question par question. On tourne un peu en rond. Pourquoi ne pas avoir choisi tout simplement la mise en place d'un annonceur ?

M. Olivier MARTY (Président) : Parce que c'est un choix d'entreprise et d'organisation de ne pas transformer cette opération de graissage qui peut se faire sans annonceur, avec les règles de l'entreprise, dans une organisation plus engagée en matière de moyens avec un annonceur.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : D'accord. La sécurité dépend des moyens qu'on veut bien y mettre. C'est la réponse que l'on s'attendait à avoir. Vous ne mettez pas les moyens nécessaires pour une bonne sécurité. Que se passe-t-il, Monsieur OLIVIER, dans le cas de prises des clés « main-moteur » ou transmetteur, si le graisseur quitte le site avant de rendre la DPGR, et qu'il n'a pas remis l'installation en fonction ? Clé présente et tournée dans le transmetteur.

M. Michel OLIVIER : Ça veut dire qu'il repart sans retirer la DPGR, c'est ça ?

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Non, il quitterait le site pour rendre la DPGR. Il changerait, par exemple, de secteur pour rendre la DPGR pour en reprendre une autre. En fait, il oublierait de la rendre. Est-ce que ça ne va pas créer un risque de laisser des installations en défaut ? D'autre part, vous n'avez pas répondu à la question précédente relative aux transmetteurs trop éloignés de la zone. Il y a eu le cas. Les personnes de l'encadrement présentes ont répondu qu'elles ne le feraient pas.

M. Michel OLIVIER : Non, parce qu'on n'utilise ces transmetteurs que quand ils sont à proximité des aiguilles. D'ailleurs, ils sont à disposition du conducteur.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Il y a un cas où ça n'est pas possible. On va citer Ailly-sur-Noye, sur la ligne entre Amiens et Paris.

M. Michel OLIVIER : Si ça n'est pas possible, on ne l'utilise pas.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Donc, il y aura une procédure où l'on fera avec des clés « main-moteur » sauf une partie où ça sera sans clés « main-moteur ». Il y aura une partie de la zone, et ça sera peut-être au même endroit, où il fera de la clé « main-moteur » et une autre où il sera obligé de demander la manœuvre à blanc. Ça veut dire que les pôles de rédaction de consignes qui sont déjà coulés, et qui n'arrivent pas à corriger des erreurs basiques, vont devoir tout refaire, refaire les consignes de graissage de tous les secteurs de l'EIC Hauts-de-France. C'est ça que vous êtes en train de me dire, en fait.

M. Olivier MARTY (Président) : Non, mais là, on n'est pas sur un projet exhaustif, et la nature même du projet fait qu'il ne peut pas y avoir de mise en œuvre si la consigne n'est pas à jour. C'est dans cet ordre. Vu qu'il y a un mode opératoire sur lequel on a cette boucle de rattrapage supplémentaire, pour qu'elle puisse être mise en œuvre, il faut bien que la consigne soit à jour. La capacité à le faire est bien analysée UO par UO. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est pour rebondir. Ça n'est pas une nouvelle question. Vous dites que vous avez choisi cette option, parce que c'est plus sécuritaire. Par contre, étant donné que dans les UO on n'a pas les moyens humains de corriger les consignes de protection qui ne sont pas bonnes depuis 2017, ça va se faire au fur et à mesure. Vous êtes en train de nous dire que le coût que ça pourrait avoir peut vous faire reculer l'option sécuritaire du personnel, parce qu'à la limite ça va se faire au fil de l'eau. Ça dépendra des moyens humains des UO pour changer les différentes consignes, et ça se fera comme ça au fur et à mesure. Vous nous disiez tout à l'heure qu'il y avait 10 DMP en 2018 et qu'il fallait agir, mais en fait vous faites semblant d'agir. Vous dites que vous ferez au fur et à mesure que vous aurez les moyens de le faire.

M. Olivier MARTY (Président) : Je rappelle quand même qu'on ne fait rien reculer du tout. On est dans le rajout d'une boucle de protection qui s'analyse localement. Ça a été le cas d'abord à l'initiative de l'UO Littoral et qui ne figure pas dans les prescriptions nationales de sécurité de l'entreprise. On a un dispositif qui est complémentaire. C'est normal que ça soit regardé en fonction des circonstances locales, et c'est le sens de l'intervention. Madame L'HOMEL. Par rapport au risque que l'agent parte, le dialogue de restitution de la DPGR met en relation le graisseur avec le poste d'aiguillage. Il ne peut pas y avoir une restitution avec un poste qui est toujours avec le défaut constaté par le retrait de la clé. Les choses doivent être réalisées dans l'ordre. Madame L'HOMEL.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Est-ce que dans votre réflexion vous vous êtes intéressé, là où ça existe, au commutateur de ZEP et à ces installations qui permettent aussi de protéger, et qui du coup n'ont pas d'information d'installation pour les agents circulation ?

M. Olivier MARTY (Président) : Je prends juste la question de madame MORVAN et l'on va vous répondre.

Mme Céline MORVAN (SUD-Rail) : Ça n'était pas une question. Je voulais juste rebondir sur ce que vous disiez. Il y a forcément une communication entre un agent circulation et un graisseur. Seulement, une fois que l'on tourne la clé, on perd le contrôle. On a une sonnerie qui est horrible. Quand ça sonne dix fois dans un service, que vous êtes en train de faire des travaux caténaires à côté, ça peut être un peu perturbant. Une fois que vous avez coupé cette sonnerie, vous n'avez plus rien qui vous rappelle le fait que vous n'avez plus le contrôle de votre aiguille. C'est encore une procédure supplémentaire que l'on va demander aux agents circulation et aux graisseurs. C'est à la restitution de s'assurer du contrôle de l'aiguille. On ne s'en sort jamais. Le risque, c'est que dans un secteur circulation aussi, on fait plusieurs procédures en même temps. On peut faire du graissage sur une zone en ayant des travaux voie sur une même zone. On peut avoir des contrôles d'aiguilles pour deux motifs différents. On peut passer à côté. Ça peut sonner parce qu'on a des agents SM qui sont en train de travailler à un endroit, et avoir les graisseurs qui sont sur une zone géographique dense dans un périmètre. Ils peuvent intervenir tous les deux.

Simplement, on peut avoir des contrôles d'aiguilles pour des faits différents, et il va forcément y avoir des loupés. Qui va payer ?

M. Olivier MARTY (Président) : Quelques éléments sur les deux points soulevés.

M. Michel OLIVIER : Oui, on se demande si dans certains endroits on ne va pas passer aux commutateurs de ZEP. Pour le moment, on réfléchit à cette solution pour voir si c'est judicieux ou pas. Sachant que ça demande de réécrire entièrement les consignes de graissage. Effectivement, il pourrait y avoir des sonneries simultanées pour des motifs différents. Maintenant, on vous sollicite actuellement pour faire des manœuvres à blanc, etc. C'est aussi une sollicitation. Ce que l'on demande à l'agent de sécurité quand il rend la DPGR, c'est de bien échanger avec l'agent circulation pour s'assurer que le contrôle est rétabli. Pour le moment, le retour d'expérience à l'UO Littoral n'a pas mis en évidence ce genre de problèmes. Je ne dis pas que ça ne peut pas arriver effectivement.

M. Olivier MARTY (Président) : Monsieur SEGATTO.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Pour rebondir sur l'utilisation des commutateurs de ZEP, si je me rappelle bien lors du CSE extraordinaire la semaine dernière, on a entendu parler de demandes d'explication pour des agents de l'équipement qui oubliaient de remettre les commutateurs de ZEP en fin de séance de travail. Est-ce que ça va être la même chose pour les agents graisseurs ? Là, en l'occurrence, les agents circulation ne verront pas que le commutateur de ZEP est pris. On s'en rendra compte uniquement dans l'itinéraire qui sera tracé, à la fin d'une pénible lecture de l'annexe 2, et que l'on aura retrouvé le fait que le commutateur de ZEP était peut-être mis. Là, tout va reposer sur le graisseur. Les agents que l'on a rencontrés ont vraiment peur d'oublier ce commutateur de ZEP. Encore une fois, on a l'impression que l'on cherche des choses compliquées. Les trucs ne sont pas faits pour. On veut détourner l'utilisation de trucs qui sont en place sur le terrain, alors qu'il y a des solutions. On a parlé d'annonceurs, mais ce qui est fait à l'UO Aisne avec la réservation de planches travaux pour le graissage, pour nous ça va dans le bon sens.

M. Michel OLIVIER : On essayera de mettre la réservation de capacité sur la Somme. Par rapport au commutateur de ZEP, on s'est posé la question. On a pensé des moyens un peu bêtes et techniques peut-être, c'est-à-dire d'associer quelque chose qui nous rend indispensable de travailler avec les termes qui ont été utilisés pour le commutateur de ZEP. Par exemple, je ne sais pas, ils doivent l'utiliser puis après ils changent de zone pour reprendre leur voiture. On met la clé de berne accrochée aux clés de la voiture, comme ça ils ne pourront pas repartir s'ils n'ont pas récupéré la clé de berne. Ce sont des choses comme ça. On est en train de réfléchir à tout ça. Les graisseurs nous apporteront aussi très certainement des idées pour pallier ce genre de problèmes.

M. Olivier MARTY (Président) : Monsieur SEGATTO.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : On entend ce que vous dites sur le sujet. On va continuer du coup dans le débat. Toujours dans le cas des prises de clés « main-moteurs » aux transmetteurs, comment est-ce que ça va se passer quand l'agent graisseur demandera à l'AC de retourner l'aiguille ? Il n'aura pas le contrôle de cette aiguille. Comment sait-on l'itinéraire que l'on doit tracer pour contrarier la position de l'aiguille ?

Michel OLIVIER : Il y a une position initiale quand l'opération de graissage commence.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Oui, enfin, quand on est dans un poste à itinéraires, on voit l'itinéraire et l'on essaye de faire un itinéraire qui va contrarier la position de l'aiguille, mais là finalement on ne le sait plus. Il va falloir faire une prise de notes avant que la personne prenne la clé « main-moteur » pour savoir la position de l'aiguille à la base. Sinon, on se remet uniquement au jugement de l'agent graisseur.

M. Michel OLIVIER : Qu'elle soit renversée, ça suffira. Le graisseur demande la manœuvre à l'aiguille. Il commande à l'itinéraire pour que l'aiguille soit à gauche ou à droite, c'est tout.

M. Olivier MARTY (Président) : Monsieur SEGATTO.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : On peut continuer un peu. On reviendra sur ce point si c'est nécessaire. J'avais évoqué tout à l'heure, vous avez partiellement répondu, mais comment fait-on quand une clé « main-moteur » ou transmetteur correspond à des zones de graissage différentes ?

M. Michel OLIVIER : La consigne de graissage est de travailler.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Donc, on refait complètement la zone de graissage. En sachant qu'elles ont été travaillées pour que ça prenne un temps pas trop élevé, afin de les intégrer au milieu d'une journée de travail. Là, il faut tout retravailler avec la contrainte, du coup, des horaires. Après, je vais rebondir sur ce qui a été dit tout à l'heure, sur les sonneries. Pour nous, il y a quand même un risque de diminution de la vigilance. Dans un poste où ça sonne sans arrêt, parce qu'une opération de graissage dans un poste où il y a une bonne centaine d'aiguilles, ça va être sans arrêt. Toute la matinée, ça ne va être que ça. Comment va-t-on faire la différence entre la sonnerie qui correspond à un des contrôles d'aiguille normal et une sonnerie qui correspond à n'importe quel autre dérangement ? Pour nous, il y a une baisse de vigilance. C'est sûr, comme ça n'est pas fait pour. Une sonnerie est censée nous alerter. C'est quelque chose de soudain et qui n'a pas lieu toute la journée. Si c'est tout le temps comme ça, ça risque d'être compliqué.

M. Michel OLIVIER : Oui, enfin, ça n'est pas quelque chose qui doit surprendre, parce que ça a été acté sur le terrain que l'agent allait retirer la clé. Oui, effectivement, ça peut provoquer une gêne, mais encore une fois, les agents circulation sur le littoral qui utilisent actuellement ce processus ne s'en plaignent pas.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Après, ça va dépendre, je pense, des secteurs circulation selon la densité, peut-être des secteurs circulation en matière d'aiguilles.

M. Michel OLIVIER : Intervention hors micro – inaudible

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Après, là j'ai une question technique. Finalement, ce sont des transmetteurs qui sont, à la base, utilisés très rarement. Là, on va se retrouver avec une utilisation quasiment bimensuelle. On a lu les documents et l'on a vu que le point a été transmis à l'équipement, pour les prévenir que ces transmetteurs allaient être utilisés très souvent. Est-ce qu'il y a eu un retour de l'équipement ? Est-ce qu'il n'y a pas finalement un risque de dérangement à force de s'en servir pour un usage non prévu à la base ?

M. Michel OLIVIER : J'ai partagé ce dispositif avec mes collègues du campus du Nord-Pas-de-Calais.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Là, il n'y a pas de retour dans les documents qui ont été remis aujourd'hui.

M. Michel OLIVIER : C'était un échange verbal.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Ah, c'est juste un échange verbal, ils ont dit que vous pouvez vous servir des clés.

M. Michel OLIVIER : Non, non, je leur ai demandé si pour eux ça posait un quelconque problème pour l'utilisation de ces clés. Ils ont dit qu'il n'y a pas de problème. Encore une fois, je vous le dis, sur le littoral, sur un an d'expérience, ils n'ont pas mis en valeur des problèmes particuliers par rapport à l'utilisation de ces clés.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Est-ce qu'il y a eu une analyse RPS vis-à-vis des agents circulation pour lesquels on va encore alourdir la procédure ? J'avais énuméré au début des interventions... On est quand même à six boucles, on en ajoute une septième. Est-ce qu'on a analysé les RPS, le stress ? On alourdit la procédure à chaque fois, mais le temps réservé au graissage est toujours le même. On a toujours les mêmes plages de graissage avec le même nombre d'aiguilles à graisser, sauf que l'on a toujours plus de choses à faire dessus.

M. Michel OLIVIER : Je vous rappelle qu'on retire la manœuvre d'appareil de voie.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Pour un an, parce que la manœuvre d'appareil de voie, c'était valable pour une zone. Là, ils vont prendre, si j'ai bien compris, la clé de l'aiguille pour chaque aiguille. À chaque fois, il va y avoir la sonnerie et il va falloir arrêter la sonnerie.

M. Michel OLIVIER : On essaye de limiter la prise d'une. On n'utilise qu'une clé pour l'ensemble de la zone. Les zones sont découpées pour que ça corresponde.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Donc, en fait, on avait bien compris. C'est bien une clé par zone, mais ils ne sont pas du tout protégés. Ils ne sont protégés que sur l'aiguille où la clé a été prise.

M. Michel OLIVIER : Si c'est nécessaire, on pourrait découper en conséquence.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : On ne va pas faire une zone par aiguille.

M. Michel OLIVIER : Comme vous le disiez tout à l'heure, une clé peut aussi couvrir plusieurs aiguilles.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Ça arrive, effectivement. Pour les clés qui ne correspondent qu'à une seule aiguille, on va faire à chaque fois une zone par aiguille.

Michel OLIVIER : Si c'est une aiguille simple, oui, mais ça se fait déjà comme ça.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : OK. On ne l'avait pas vu comme ça. On ne peut pas laisser écrit dans les documents, et ça c'est un point très important, dans l'annexe 2 de l'étude GAME qui nous a été remise aujourd'hui, dans l'onglet « sécurité du personnel » ainsi que dans l'onglet « niveau de sécurité de la procédure », à chaque fois, vous écrivez noir sur blanc que c'est une clé qui protégera une zone, mais on ne peut pas vous laisser écrire ça, sauf si vous écrivez à côté qu'il n'y aura qu'une seule aiguille ou les aiguilles couvertes par la clé « main-moteur » dans la zone.

M. Michel OLIVIER : Je ne comprends pas le problème

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : En fait, vous sous-entendez qu'en prenant une clé, on va protéger toute la zone de graissage.

M. Michel OLIVIER : La zone où l'aiguille est située, oui.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Juste pour vous protéger de l'aiguille, l'aiguille que vous avez prise, mais, s'il y en a d'autres dans la zone, qu'est-ce que vous faites ?

M. Michel OLIVIER : On fait des zones différentes.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : OK. De toute façon, ça va être acté au PV...

M. Olivier MARTY (Président) : Monsieur PINOT avait souhaité la parole.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Oui, en fait, vous êtes en train de complexifier le graissage où il va falloir une grosse montée en compétence, parce qu'on demande de plus en plus de choses aux graisseurs, Monsieur OLIVIER. Vous avez aussi des graisseurs qui n'y sont pas tous les jours. Vous avez des agents de réserve. Vous complexifiez... Si vous croyez que ça va dans le sens sécuritaire de tout complexifier, que les procédures ne seront pas les mêmes, etc., allez-y ! Faites-vous plaisir ! Là-dessus, on ne pourra pas vous rejoindre. En plus de ça, vous leur mettez des créneaux horaires. Expliquez-moi comment ils font pour graisser en ce moment, pour éviter les fortes chaleurs. Quand ils doivent attendre 15 heures pour avoir leur plage horaire. Ils travaillent à l'extérieur. Je rappelle qu'il y a des normes et qu'il y a des obligations. Aujourd'hui, sur la plage horaire de 15 h 30, à quelle heure restent-ils ? Est-ce que vous avez prévu – à priori, selon la réponse de la direction, l'ensemble des UO ont été alertés du phénomène de canicule, qu'au-delà de 33 degrés des mesures devaient être prises, mais il ne semble pas avoir vu de nouveaux programmes de graissage reprenant ces risques, Monsieur OLIVIER – et comme ça va être fait sur les six UO, parce que ne vous inquiétez, là on parle de l'établissement, mais on va démarrer par une UO, on démarre au niveau de l'établissement, et d'un seul coup l'on va apprendre que l'EIC Hauts-de-France a été un établissement test et ça va se déployer partout. C'est un peu comme les téléphones portables où l'on tombe sur une petite équipe de réserve. On dit que c'est un test. C'est retiré et l'on attend toujours des nouvelles. Un jour, on nous dira que ça fonctionne et que ça a été testé. Et les documents là-dedans ? Là, aujourd'hui, est-ce que vous savez nous répondre, Monsieur OLIVIER, est-ce qu'il y a des dispositifs qui sont prévus par rapport à la canicule ? Est-ce que les horaires des agents graisseurs ont été modifiés pour l'ensemble des six UO ? Par rapport aux mesures qui sont à prendre, et je vous l'ai indiqué tout à l'heure, ça devient de plus en plus compliqué... En même temps, c'est pour éviter le fini parti, comme ça se dit en haut lieu. On est d'accord, ça a été fait pour ça. Aujourd'hui par rapport aux mesures que vous mettez en place, vous vous tirez une balle dans le pied, parce qu'aujourd'hui les graisseurs travaillent dans le même créneau horaire. Que fait-on de la canicule ? Pourtant, des messages d'alertes ont été envoyés.

M. Olivier MARTY (Président) : Là, on est sur deux sujets différents. Le sujet qui nous réunit aujourd'hui est un point complémentaire de protection dans une procédure, et qui s'inscrit au milieu de la procédure. La procédure a toujours un début et une fin, et ça, ça n'a pas changé. Le fait de traiter ce complément est indépendant du fait qu'il y a des planifications de plages de graissages qui sont gérées à l'année, et de manière bien plus opérationnelle jusqu'au jour J et qui peuvent tenir d'un tas de paramètres opérationnels et pouvant en prendre les conditions climatiques telles que descendues par la ligne

hiérarchique. Chacun, dans sa zone géographique, peut être concerné par le phénomène et prend les mesures, mais ça n'est pas en rapport avec le sujet précis du rajout d'une protection en milieu d'une plage de graissage qui reste la plage de graissage. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Justement, c'est là où vous n'avez pas compris. Pour effectuer ces nouvelles mesures, on leur dit que ça sera sur telle plage horaire. Les graisseurs ont pourtant la connaissance terrain pour savoir comment opérer pour que le graissage se passe au mieux. Aujourd'hui, ce sont des bureaucrates qui imposent aux graisseurs, par rapport à de nouvelles techniques de protection, des créneaux horaires pour graisser. Maintenant, on leur impose. Maintenant, ils attendent trois heures dans un endroit. Tout le monde le sait, avant ils avaient tel créneau pour le faire, maintenant c'est tel autre créneau. On a le temps en trois heures de graisser cet endroit-là, sauf qu'aujourd'hui ce créneau est à 15 h 30, Monsieur OLIVIER, et c'est un créneau qu'on oblige les graisseurs à utiliser, sauf qu'à cette heure en plein soleil on est à 45/50 degrés, au-delà des prescriptions. Donc, Monsieur MARTY, ça a un lien. Avant les graisseurs arrivaient à 6 heures du matin par ce temps-là. Aujourd'hui, on leur impose des créneaux. Ils ne peuvent plus le faire, Monsieur le Président, donc ça a un lien.

M. Olivier MARTY (Président) : Ce que vous évoquez, c'est sur un autre des points d'analyse sur le risque. On a effectivement évoqué tout à l'heure le fait de définir des plages théoriques de graissage, parce que ça peut permettre, en matière d'analyse de risques, de mieux cibler les périodes où la probabilité qu'il puisse y avoir une circulation qui se présente est très faible, parce qu'on cible par rapport au plan de transport. Ça a été évoqué tout à l'heure. C'est une mesure qui peut aider à réduire le risque par rapport à cette probabilité de circulation, mais c'est une mesure complètement différente de la mesure purement opérationnelle et technique avec la clé. Ce sont deux choses différentes. Toutes les deux s'inscrivent bien sûr dans la recherche de la maîtrise du risque. Ces plages sont bien sûr des plages théoriques, parce qu'elles sont liées au trafic et au plan de transport. L'encadrement opérationnel a toute capacité en opérationnel de prendre les dispositions adaptées à la situation. Les plages sont en effet théoriques pour faire face, comme je le disais juste avant, à des situations de tout ordre. La situation climatique en fait partie. Monsieur SEGATTO.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Oui, alors du coup, je voulais un peu revenir sur quelques points. Là, on parlait effectivement de changer les périodes. On a été un peu surpris de voir que le graissage de nuit a été retenu à Lille. Est-ce qu'il y a eu une modification à l'ancien — ça a changé de numérotation sans doute — PS9E6 n° 3 qui interdisait, si je m'abuse, interdisait le graissage de nuit ? Là, on est en train de pallier des risques de heurt à cause de la circulation, mais en créant de nouveaux risques en mettant des agents qui ne travaillent pas de nuit et en les transformant en travailleurs de nuit avec tous les risques liés, par exemple la fatigue, la baisse de vigilance, les trajets domicile-travail, etc. On a vu sur les accidents de travail que le travail de nuit est quand même un fort critère de risques.

M. Michel OLIVIER : Le graissage de nuit doit effectivement rester exceptionnel. Ça n'est pas la mesure que l'on préconise.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : C'est marqué ! C'est prévu à Lille.

M. Michel OLIVIER : Oui, mais dans l'étude qui a été faite à Lille, notamment à la suite de l'événement, et vu la densité de circulation qu'ils ont en journée, il était impossible de les

faire travailler, et de ne pas mettre sous pression les graisseurs et les agents circulation pour accorder des DPGR. C'est donc la solution qui a été retenue à Lille, mais ça n'est qu'une partie des aiguilles. Ce sont celles qui causent vraiment beaucoup de difficultés à être graissées en journée vu la densité de circulation.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Après, on a eu du mal à comprendre la position de l'EIC Hauts-de-France vis-à-vis des petits shunts portatifs. Au début de la note, c'est marqué que vous les attendez, mais à la fin de la note c'est marqué que vous n'en voulez pas, parce qu'il y a – et ça, on est plutôt d'accord — des risques de TMS avec des gens qui portent des choses supplémentaires, des gens qui s'abaissent et qui manutentionnent ces petits shunts. Finalement, quelle est la position de l'EIC là-dessus ?

M. Olivier MARTY (Président) : On a dit tout à l'heure que la décision de mise en œuvre n'est pas prise au regard des réserves qui ont été exprimées.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Toujours dans l'analyse des documents, dans l'annexe 2 de l'étude GAME, il est repris dans l'onglet « déplacement-cheminement » que les transmetteurs sont à proximité des installations. Monsieur OLIVIER a admis que ça n'est pas toujours. Encore une fois, le document est erroné.

M. Olivier MARTY (Président) : Je précise ce qui a été dit tout à l'heure. Quand ça n'est pas à proximité, ça n'est pas cette disposition qui est retenue.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Le document spécifie qu'on a des transmetteurs à côté des aiguilles, donc c'est pratique, mais ça n'est pas toujours le cas. Il ne faut pas l'indiquer comme une vérité absolue.

M. Olivier MARTY (Président) : L'étude n'est pas une vérité absolue. Ça ne décrit pas le patrimoine en entier. L'étude décrit le GAME qui doit se faire là où l'on change la procédure. Là où l'on change la procédure, comme on la change là où les transmetteurs sont situés à proximité des installations, quand on fait l'étude entre l'avant et l'après, on note que les transmetteurs sont situés à proximité des installations.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Ouais, mais on vous a expliqué qu'il y a des endroits où c'est mixte, il y a des endroits où c'est loin et d'autres sont près sur le même secteur, la même ville. Encore une fois, ça n'est pas net.

M. Olivier MARTY (Président) : On vous a donné la précision tout à l'heure.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Enfin, dans l'annexe 3 de l'étude GAME, vous reprenez que l'ergonomie de cette procédure est meilleure, mais je ne vois pas en quoi elle est meilleure. Au mieux, elle est identique, et surtout on l'a vue avec monsieur OLIVIER, on parle d'une zone par aiguille, donc pour un poste comme Longueau, ça va nous faire 50 zones. Je vous laisse imaginer la quantité de travail supplémentaire, puisque 50 DPGR sont à poser avec l'appel protection, la protection, l'autocontrôle, retrouver son heure en désarchivant, le contrôle croisé, et à la fin la prise de l'aiguille « main-moteur », et ça pour chaque aiguille. Eh bien ! Il va falloir embaucher des graisseurs et peut-être de nouveaux agents dans les postes pour assumer cette nouvelle mesure.

M. Olivier MARTY (Président) : Effectivement, dans le choix du mot, l'ergonomie est restée identique. Dans l'esprit du rédacteur, du coup ça n'aurait pas dû être employé, c'était en comparaison avec ce qu'aurait été la modification de l'ergonomie s'il y avait le dispositif

de shunt qui était évoqué, mais dans le cas d'espèce, effectivement l'ergonomie est identique.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Vous n'avez pas répondu à la fin de la remarque. 50 DPGR, 50 fois les sept mesures de bouclage, et tout ça dans le même temps qu'avant.

M. Olivier MARTY (Président) : C'est bien une mesure de bouclage qui se rajoute et pour le graisseur, c'est une action de prise de la clé, mais qui s'ajoute opération par opération.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : On en a discuté avec monsieur OLIVIER, il a dit que l'on prend une clé par zone, mais on l'a dit ensemble, une clé est égale à une aiguille bien souvent, donc une zone par aiguille. On ne fait pas une DPGR sur plusieurs zones de graissage. Une DPGR correspond à une zone de graissage, donc 50 aiguilles, 50 zones et 50 DPGR.

M. Michel OLIVIER : Non, il n'y a pas ces transmetteurs-là sur toutes les aiguilles. C'est déjà une particularité. J'insiste aussi, avant on demandait de faire une manœuvre d'aiguille à blanc, maintenant on ne la demande plus dans ce cas de figure, parce qu'on peut identifier la zone concernée des deux côtés. C'est un moins et un plus.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Je ne pense pas. Vu le temps qu'il faut pour accorder une DPGR, on va augmenter de manière très significative le nombre de zones, c'est un fait, donc on va augmenter de manière très significative le nombre de DPGR. On n'arrivera pas à boucler les programmes impartis.

M. Michel OLIVIER : Encore une fois, le retour d'expérience que l'on a à Lille, sur le littoral de plus d'un an, n'a rien fait remonter.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Justement, c'est le REX que l'on attend de voir et qu'on n'a pas. C'est le fameux REX à six mois dont parlait monsieur PINOT.

M. Michel OLIVIER : Vous l'avez à 12 mois.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Non, non, ça n'est pas ce REX. Vous n'attendiez peut-être pas qu'un CSE soit aussi féroce que ça, mais on lit vos documents. Vous avez quand même fait ce document. Les deux pages. Dans ces deux pages, on nous dit que le REX est en cours d'élaboration. On a les documents et l'on nous dit que c'est en cours d'élaboration.

M. Olivier MARTY (Président) : Je l'ai dit au début dans mon introduction. On n'a pas rectifié parce qu'on a préparé la note alors que le REX était effectivement arrivé et inclus dans l'annexe 3 du document complémentaire. Le REX a été fait. Ils ont pris un peu plus de recul pour le faire en matière de délai, mais les éléments de retour d'expérience de l'UO Littoral sont ceux qui sont cités dans l'annexe 3 et avec les avantages qui sont cités.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Un avantage pour vous, oui. Coût financier : zéro. Vous nous parlez de meilleure ergonomie pour les opérateurs des équipes de graissage. Pas de port de matériel supplémentaire. C'est équivalent. Pas de gestuelle à mettre en œuvre, donc c'est équivalent. Quelque chose pour vous qui est équivalent, vous appelez ça une meilleure ergonomie. C'est une blague...

M. Olivier MARTY (Président) : On vient juste d'en débattre avec monsieur SEGATTO.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Oui, vous nous confirmez que c'est le bon REX. Comment pouvez-vous nous dire que c'est une meilleure ergonomie alors que c'est équivalent ?

M. Olivier MARTY (Président) : On vient juste de le dire à la réponse précédente. C'était dans la comparaison de ce qu'aurait été le déploiement d'un shunt.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Dans ce cas, il faut l'écrire.

M. Olivier MARTY (Président) : On est là pour l'expliciter par rapport à ce qu'aurait été le déploiement d'un shunt. On est bien sur une ergonomie équivalente sur ce point-là. C'est un avantage au sens où l'on accroît la protection par rapport au risque de heurt avec des dispositifs qui, pour certains des points cités, sont équivalents. Ça reste, en matière de REX, avantageux.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Oui, mais vous ne reprenez pas le négatif, Monsieur le Président. Il va y avoir une utilisation des pistes plus courante pour aller jusqu'à certains points. On vous l'a expliqué, Monsieur OLIVIER, ne faites pas le surpris. On a expliqué les risques du travail de nuit que vous ne prenez pas en compte. Pour vous, par rapport à toutes les notes sur le travail de nuit, il n'y a pas plus de risques, mais pour tous vos changements, il faut les prendre du début à la fin. Il ne faut pas prendre que ce qui vous intéresse. Là, vous créez de nouveaux risques. Pour le graissage, vous créez un nouveau risque de travail de nuit. Par rapport aux clés, vous créez un risque au niveau de l'utilisation des pistes. Est-ce que vous avez été voir l'état des pistes là où vous voulez emmener les agents par rapport aux clés ? Est-ce que vous avez été voir les pistes ? Sincèrement, regardez les accidents du travail à l'EIC Hauts-de-France, arrêtez de créer des risques... Vous êtes au summum pour un EIC et pour les accidents du travail on est les premiers. Excusez-nous de réagir par rapport à ça, mais vous augmentez certains risques et vous ne les reprenez même pas dans votre REX. On ne sait pas comment va être modifié le document unique, parce que tout ça doit être pris en compte, et je répète, il y a le RH 805 qu'on vous demande de respecter. Si ça avait été un minimum respecté, on n'en serait peut-être pas là aujourd'hui. On n'aurait peut-être pas fait cette réunion. Quand allez-vous respecter, quand vous faites des réorganisations, quand vous faites de nouveaux processus, et utiliser le RH 805 ? Peut-être qu'il n'est plus bon, mais je ne suis pas au courant...

M. Olivier MARTY (Président) : Pour clarifier, le texte de l'annexe 3 porte sur le REX sur le dispositif de bouclage. Il ne porte pas sur une analyse générale de l'organisation du graissage. Dans le dispositif de bouclage, à l'UO Littoral et par rapport au vécu qui a été relevé sur le terrain, il n'y a pas eu de remontées négatives. Là où c'est mis en œuvre, ce qui a changé n'a pas mis en avant de remontées négatives. On est sur ce point très précis sans faire le lien avec ce que peuvent être d'autres sujets qui tournent autour de la sécurité au niveau de l'établissement. Là, on est sur l'analyse du changement apporté par le bouclage avec la clé.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : On est bien d'accord, Monsieur le Président. Quand allez-vous nous présenter, à la suite du changement de processus, l'ensemble des changements ? C'est un changement de processus de travail. Quand, globalement, allons-nous avoir une présentation ?

M. Olivier MARTY (Président) : On est sur un point qui reprend une évolution du côté sécurité pour l'UO Littoral, et qui nous permet d'alimenter le débat. C'était le début de la séance en matière de débat. On l'a déjà évoqué. On revient sur le même établissement avec un souhait d'étudier des conditions pour en faire profiter d'autres UO. On est là-dessus. Dans la préparation de cette affaire est intervenue l'interpellation que vous avez pu faire la dernière fois en CSE. L'enchaînement se fait aujourd'hui avec le CSE

extraordinaire. On aborde largement le sujet aujourd'hui. L'attention va bien sûr être portée, en matière de poursuite d'étude et de préparation au niveau de l'établissement, sur le sujet pour qu'il soit bien sûr instruit dans le cadre de l'instance telle qu'elle est maintenant configurée du côté CSSCT, du côté RPX pour que l'on puisse être au clair sur ce que ça signifie, avant qu'on ne donne la bascule de mise en œuvre. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Vous n'avez pas écouté, Monsieur le Président, mais au bout d'un moment il va falloir nous écouter. Ça n'est pas seulement une information et une présentation que l'on veut. On vous demande le respect du RH 805, c'est-à-dire que le patron veut changer le *process*, OK, vous organisez le travail, sauf que dans ces conditions on fait participer les agents et l'on fait participer les CHSCT tel que c'est indiqué dans le document. Ça n'est pas le tour de nous dire de ne pas nous inquiéter que vous travailliez bien. On doit participer et c'est prévu comme ça. Pour l'instant, vous écarterez la partie CHSCT, Monsieur le Président.

M. Olivier MARTY (Président) : La réponse que je faisais avant était aussi là-dessus, c'est-à-dire qu'avec la configuration des instances l'établissement va s'attacher à avoir des échanges et une participation ainsi qu'une contribution dans la demande de CSSCT ou de RPX par rapport à leurs attributions avant l'achèvement de l'étude et une décision de mise en œuvre. On est bien sur le même sujet.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est noté et enregistré, Monsieur le Président. Quand, Monsieur OLIVIER, commencez-vous avec les membres de la CSSCT pour travailler sur le sujet ? Est-ce que vous avez programmé quelque chose ?

M. Olivier MARTY (Président) : Ça sera vu avec la hiérarchie de l'établissement entre nous et eux pour que les choses puissent se faire. Je ne peux pas aller plus loin aujourd'hui dans un calendrier et dans des modes opératoires. Le plan sécurité est évidemment en contribution.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Monsieur le Président, à partir du moment où monsieur OLIVIER qui est porteur de ce projet interpelle les agents graisseurs, les emmènent sur le terrain, on vous demande que des membres SSCT qui accompagnent aussi monsieur OLIVIER, pour respecter le RH 805, mis à part si vous nous dites que vous n'avez pas respecté le RH 805, vous pouvez le dire clairement.

M. Olivier MARTY (Président) : Il y a une association prévue côté IRP. Ça ne se transforme pas dans la procédure que vous décrivez. Le fait de pouvoir débattre avec les agents d'un sujet qui se prépare fait aussi partie du travail de préparation qui est mené par l'encadrement. L'un n'empêche pas l'autre, mais ça n'est pas systématique comme vous le décrivez. Je vous ai répondu qu'il va y avoir du côté de l'établissement une initiative pour qu'il y ait des échanges dans les instances.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Non, non ça n'est pas des échanges, c'est de travailler ensemble. Ça n'est pas un échange, parce qu'on vous voit venir, c'est une présentation. Non, c'est de travailler sur le *process*, c'est-à-dire que vous avez des membres SSCT qui iront sur le terrain, comme c'est prévu dans le RH 805, avec monsieur OLIVIER, et les membres pourront relever ce qui peut aller ou ce qui ne peut pas aller. Ça n'est pas seulement une présentation du dossier. Je vous conseille fortement de relire le RH 805, parce que je pense qu'on va aller au-delà d'une simple menace aujourd'hui, Monsieur le Président. Il faut respecter ce qui est écrit, mis à part si vous nous dites que le RH 805 est à mettre à la poubelle et qu'il n'a plus lieu d'être.

M. Olivier MARTY (Président) : Je vous ai répondu, mais je vais le redire encore une fois. Ma réponse n'est pas limitative à une simple présentation dans une réunion d'instance ou une réunion d'une structure dérivée de l'instance CSE, mais elle est aussi dans une phase effectivement d'étude d'échanges et de travail avec des membres de CSSCT dans la phase d'élaboration. C'est dans ce sens que l'on reviendra vers l'établissement. Ça ne se limite pas à une présentation en réunion.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Comme vous avez pu le remarquer, Monsieur le Président, vu le nombre de consignes qui ne sont plus bonnes depuis 2017, vous vous doutiez bien que quand il va y avoir ce travail en commun, c'est un projet je suppose de longue haleine, parce que vous n'allez pas commencer à traficoter et à retoucher des consignes, à en faire des nouvelles, alors que vous mettez déjà en difficulté les opérateurs sécurité avec d'anciennes consignes qui ne sont pas bonnes. On va peut-être fonctionner à l'endroit. C'est comme le disait monsieur OLIVIER. Apparemment, les agents sont débordés sur la réécriture des consignes. Évitez de les surcharger, de leur apporter de la souffrance au travail s'ils voient 50 ou 100 consignes à travailler, parce qu'on fait une nouvelle méthode de graissage. Peut-être qu'en attendant, si l'on travaille ensemble, il serait peut-être bon de mettre un annonceur, et de regarder après ce qui peut être travaillé et s'il est possible de le mettre en œuvre, parce qu'il faut avoir les moyens de le mettre en œuvre. Ensuite, et ça, c'est votre travail, Monsieur le Président, vous devez mettre les moyens nécessaires à la réalisation du travail. Pour l'instant, vous ne leur permettez même pas en UO de travailler correctement sur des consignes de sécurité existantes. On n'ose même pas imaginer quand il va falloir en faire de nouvelles.

M. Olivier MARTY (Président) : Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous écoute depuis tout à l'heure, Monsieur le Président, j'ai juste une question. Votre nouvelle méthode de graissage, est-ce qu'elle modifie l'organisation du travail ?

M. Olivier MARTY (Président) : Ça n'est pas l'organisation du travail. La prise d'une clé dans la procédure de graissage laisse l'organisation du travail en place. C'est une mesure complémentaire qui s'inscrit dans l'organisation du travail.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Donc, en ajoutant des mesures complémentaires, vous modifiez l'organisation du travail. On est bien d'accord.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Vous changez le zonage, donc oui, il n'y aura plus du tout les mêmes zones qu'avant. Vous ne pouvez pas dire que ça ne change pas.

M. Olivier MARTY (Président) : Lorsqu'il y a une mise à jour des zones qui sont utilisées pour assurer le graissage, l'organisation du travail reste une organisation qui est, pour chacune des zones concernées, identique pour exercer le même métier de graissage et avec les mêmes équipes.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Mais avec une autre méthodologie...

M. Olivier MARTY (Président) : Non, c'est une évolution avec juste un ajout complémentaire qui est dans une procédure.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Donc, vous faites un ajout et bien une modification de l'organisation.

M. Olivier MARTY (Président) : On n'est pas d'accord sur ce point.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, parce que vous savez pertinemment que si vous modifiez l'organisation, vous nous devez une information-consultation ici. J'entends CSSCT, etc. Pour commencer, je vous ai déjà que tout ce qui touche l'organisation du travail passe par cette instance. Ensuite, en fonction de ce qu'il en ressort, on a la possibilité de mandater nos élus CSSCT pour une mission quelconque, mais à un moment donné, je vais quand même vous rappeler statistiquement le nombre d'accidents du travail sur ce périmètre et il va falloir le prendre en compte. On ne va pas rester comme ça à discuter pendant des heures. Si vous êtes en train de prendre des mesures complémentaires, c'est qu'il y a bien une modification de l'organisation et que celle-ci ne convient pas. Il va falloir le faire en toute sécurité. J'entends ce que vous dites, mais s'il y a une modification de l'organisation, je vous demande de mettre à l'ordre du jour, quand ça ira, ce point d'information, peut-être une consultation selon l'importance de cette réorganisation. Après, on regardera comment travailler avec les membres de CSSCT en proximité.

M. Olivier MARTY (Président) : Madame L'HOMEL.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je voulais vous demander, Monsieur OLIVIER, si vous trouvez qu'un déconstrôl d'aiguille provoqué volontairement dans un poste d'aiguillage est une situation optimale, parfaite ? Si ça ne suffit pas, est-ce que l'on va avoir déconstrôl de signaux ? Qu'est-ce que l'on met d'anormal en plus pour protéger nos graisseurs ?

Michel OLIVIER : Non, ça n'est pas la situation optimale, mais ça permet de pallier un risque.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je vous ai interpellé plusieurs fois sur le manque de formation des agents, sur leur jeune âge, sur leur manque d'expérience sur les basses qualifications, en gros sur le manque de moyens que vous mettez sur ces personnels qui pourtant sont précieux, et ont un rôle capital et qui prennent des risques de sécurité ferroviaire presque plus importants que l'ensemble des autres populations des EIC. Je ne parle pas de nos collègues des infrapôles. Vous ne m'avez pas répondu là-dessus. On sait que ce sont des postes où le turn-over est important, parce que les agents ne sont pas promus sur place. Ce sont de petites qualifications, ça n'est pas franchement gratifiant. Vous êtes en train de nous dire que vous préférez mettre des installations dans un fonctionnement qui n'est pas le leur en temps normal, que d'investir dans la rémunération pourquoi pas, dans la reconnaissance du travail des graisseurs ou dans des formations. J'ai du mal à vous entendre dire qu'un graisseur ne peut pas repérer une aiguille sur le terrain sans la casser. Je pense que les mesures que vous prenez vont à l'encontre du bon sens pour les graisseurs et la circulation.

M. Michel OLIVIER : Encore une fois, ça n'est pas une mesure isolée.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Est-ce que vous pouvez parler près du micro ? On ne vous entend pas.

M. Michel OLIVIER : Encore une fois, ça n'est pas une mesure isolée, c'est un ensemble. C'est une partie d'un ensemble d'actions et pour la formation, comme je l'ai dit tout à l'heure, on demande un équilibre entre veille et formation de 50/50. C'est en cours de mise en place et ça se développe de plus en plus.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Depuis le début, on vous dit que si vous voulez protéger vos graisseurs, mettez systématiquement un annonceur en plus, mais vous répondez économie quand on parle sécurité du personnel.

M. Olivier MARTY (Président) : Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Oui, alors deux petites questions. Comment se fait-il qu'au niveau des infrapôles tourner ce genre de clés qui se trouvent être du S6, ils aient besoin de poser une DATIS ? Nous, on peut les tourner à volonté. Seconde question. Pour les commutateurs de ZEP, est-ce que c'était déjà un geste métier des agents de l'ESR ?

M. Michel OLIVIER : Non, l'utilisation du commutateur de ZEP est pour le moment toujours à l'étude, comme je vous l'ai dit — excusez-moi, j'essaye de parler plus près — et le premier échange, c'était par rapport à l'utilisation. Les conducteurs retirent cette clé.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : C'est intéressant ce que vous dites, parce qu'ils prennent effectivement cette clé parce qu'ils ont besoin de retourner l'aiguille, ce qui constitue pour nous un motif sérieux de prendre la clé.

M. Olivier MARTY (Président) : Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je voudrais juste revenir sur la note que vous avez fournie. Vous nous dites qu'il n'y a pas de modification, mais on nous parle quand même d'un accident qui est survenu en 2017. On nous dit que c'est un ESR, vous confirmez la fragilité du processus, vous prenez des mesures. Vous reprenez, si j'ai bien compris, le travail de nuit, mais le travail de nuit constitue une modification de l'organisation du travail avec tous les dangers que ça peut représenter. Il y a aussi un certain nombre de choses qui font dire — je découvre aussi que l'on fait des séminaires graisseurs, je ne connaissais pas, c'est un peu la mode dans la boîte — qu'il y a quand même, et même si c'est avant la création du CSE que vous avez pris des mesures, une information à faire. Ce qui est demandé n'est pas anodin, parce qu'aujourd'hui vous n'êtes pas sans savoir que des mesures ont été prises par votre directeur général adjoint, monsieur CHABANEL, pour interdire le travail d'agent seul, M&T, mais on permet encore le travail seul pour un agent à circulation. Ça voudrait dire que pour un même établissement, on permet selon les catégories de personnels pour un agent de ne pas avoir de risque, alors qu'un autre aura le droit d'avoir un risque. À un moment donné, on va au cœur de cette réorganisation. Je vous rappelle quand même l'accident de Lisieux, ça n'est pas rien. Encore une fois, on a frôlé la catastrophe. À un moment donné, vous allez prendre des mesures et je pense que l'on va regarder un peu comment on va s'organiser. Si besoin, je vous demanderai au moins une information-consultation pour que les élus soient placés au cœur des choses, et que vous nous donniez un peu ce que vous êtes en train de faire. On n'est pas des vases. Sinon, vous mettez 35 vases autour de la table, vous leur parlez et nous restons à la maison... Vous ne pouvez pas travailler tout seul.

M. Olivier MARTY (Président) : Monsieur GUELUY.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Oui, Monsieur le Président, je suis de l'équipement. On a toujours été un peu choqués de la façon dont les graisseurs pouvaient travailler par rapport à ce que l'on connaît, et comme obligations réglementaires pour travailler face au même risque. Je rappelle qu'on parle du risque ferroviaire qui est le même que l'on soit graisseur ou agent de l'équipement. Appliquer deux réglementations différentes, ça nous a toujours un peu surpris. Dans certaines situations, comme ça a été rappelé, ce sont des agents qui sont surtout isolés. La formation S9 qu'on ne leur accorde pas, comme les agents de l'équipement, je comprends parce qu'on ne forme pas normalement un agent sur un bout de règlement, c'est interdit, donc ça serait compliqué pour vous, mais quelque part ça serait peut-être plus sécuritaire pour eux. Quelque part, vous expliquez aussi que vous ne prenez

pas de capacité. En gros, les agents de l'équipement pour aller travailler dans une BIF ont besoin de prendre un sillon. Chez vous, apparemment, ça ne coûte rien parce que vous ne prenez pas de capacité. C'est quand même inquiétant, parce que l'économie prend le pas sur la sécurité des agents, et ça étant de la CGT, je ne peux pas l'admettre. Si ça continue comme ça, dans le même temps, on vient d'apprendre que l'on essaye de nous repasser l'intervalle à l'équipement. Est-ce que c'est juste pour faire des économies que ces sujets-là ne veulent pas être abordés, parce que la sécurité des agents doit primer ? Ça ne doit pas être que de l'économie.

M. Olivier MARTY (Président) : Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Quand on parle de l'intervalle, c'est le bouclage local que vous avez essayé de passer par deux fois à l'ordre du jour. Sachez qu'on a interpellé la ministre des Transports sur le sujet.

M. Olivier MARTY (Président) : C'est noté. Par rapport à ce que vous avez exprimé, on avait effectivement échangé sur ces points plus globaux sur la partie sécurité, et l'organisation de la protection du personnel dans les situations concernant les EIC par rapport aux établissements infrapôles ou infralog, lorsqu'on avait eu notre séance du CSE à la suite de l'événement de Lisieux. Sans entrer dans l'ensemble des considérations, le seul point que je voulais rappeler, c'est que l'on a des dispositions qui sont montées par l'analyse des risques, et qui peuvent avoir des différences selon la nature des fonctions exercées. C'est le cas dans cette situation, mais l'on reste toujours sur la réflexion et le renforcement de mesures qui sont guidés par l'analyse des risques. C'est ce que l'on avait déjà exprimé dans cette instance. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Oui, il y a l'ensemble des élus qui vous ont interpellé, Monsieur le Président. On voudrait savoir comment vous voyez la suite des choses. On vous demande, pour un ensemble de dossiers, l'arrêt de processus, de tests, etc. Il faut que ça soit partagé, présenté. Ça n'est pas tout de dire que l'on tente telle mesure. On se croirait à la petite boutique du coin. On est encore au chemin de fer, il me semble. On est encore à la SNCF, dans un grand établissement. Sinon, c'est la boutique du coin où l'on fait tel truc et l'on verra ce que ça donne. Est-ce qu'il y a encore des processus-métiers à respecter ?

M. Olivier MARTY (Président) : Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, Monsieur le Président, il y a une perche qui vous a été tendue tout à l'heure par un élu qui vous a dit qu'il faudrait que vous impliquiez un peu les CSSCT pour réfléchir ensemble. Comme je sais que vous n'avez pas toujours le pouvoir de décision ici, je vous propose de vous laisser un peu de réflexion, et peut-être à la plénière de la semaine prochaine, puisqu'il va y avoir un sujet sur les accidents qui sera évoqué, on pourrait voir comment travailler. On pourrait peut-être regarder pour travailler avec les membres de CSSCT sur le sujet, et les membres de CSSCT pourraient être missionnés pour nous faire remonter un rapport. On ne peut pas se réunir aujourd'hui, faire une réunion, faire un constat, et faire comme si de rien n'était. Ça voudrait dire que la direction prend des mesures et circulez, il n'y a rien à voir, mais ça n'est pas comme ça. Il y a une perche qui vous a été tendue. Je pense qu'il faut prendre un délai de réflexion de votre côté. On peut en reparler la semaine prochaine. C'est une proposition.

M. Olivier MARTY (Président) : J'ai indiqué tout à l'heure qu'on reverrait avec l'établissement comment procéder par rapport à l'interpellation sur l'association avec les

élus. C'est bien ce que l'on va faire. Je ne sais pas si entre aujourd'hui et la réunion de la semaine prochaine, on sera au clair sur le sujet, mais de toute façon c'est bien là-dessus que je l'ai évoqué. Dans le cadre de la mise en œuvre des CSSCT, ça en fera partie. J'ai bien noté ce que vous dites. C'est sans ambiguïté. On va regarder avec l'établissement sur ce sujet.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Juste une petite précision qui a son importance. Un membre de CSSCT travaille sous couvert des élus du CSE. On vous le rappelle quand même. Ils sont décentralisés en région. C'est d'ailleurs vous qui l'avez voulu comme ça, puisqu'on ne pouvait pas leur donner de prérogatives. Vous avez toujours dit que les prérogatives sont réservées aux élus. Vous nous avez obligés à mettre trois élus dans chaque CSSCT, parce que vous ne voulez pas que ça fonctionne avec uniquement des RPX. Aujourd'hui, c'est donc sous la responsabilité des élus. Vous voyez avec l'établissement, certes, mais aussi en collaboration avec les élus. On veut savoir ce qu'il se passe. Si à un moment donné vous arrivez à nous convaincre, peut-être qu'on fera travailler les RPX en bas, mais ça passe obligatoirement par ici.

M. Olivier MARTY (Président) : Non, mais la présence d'élus en CSSCT permet effectivement de faire ce lien. Il n'y a pas non plus d'ambiguïté avec ça.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Pourtant il y a des élus des CSSCT concernés qui sont là. Si vous fermez la porte à tout, on ne va pas s'en sortir. Soit on essaye de réfléchir sereinement et l'on va vers quelque chose que l'on construit ensemble, soit vous fermez la porte et ça va s'envenimer. On va revenir avec des CSE extraordinaires et l'on va peut-être vous obliger. Aujourd'hui, on n'est pas là pour faire le bazar. On est en train de parler de sécurité du personnel. Pour toute réorganisation, vous nous devez au minimum une information. Je vous ai toujours dit que les meilleurs préventeurs au monde sont les agents eux-mêmes. Dès que l'on va travailler ensemble, on va éliminer les risques. Sinon, on ne sert à rien.

M. Olivier MARTY (Président) : Ça n'était pas le sens de ma réponse de fermer la porte à tout comme vous dites. J'ai exprimé le contraire. On est aujourd'hui en phase de mise en place des CSSCT. C'est bien aussi le moment de regarder, dans le cas d'espèce, comment assurer cette association. C'est dans ce sens que je vous ai répondu. On va aller vers l'établissement pour voir comment le regarder, mais c'est bien sûr en relation avec les élus. Ça va de soi. Est-ce qu'il y a une autre prise de parole ?

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Écoutez, Monsieur le Président, je prends note de ce que vous dites. Par contre, en attendant, on demande l'arrêt du processus tant qu'il n'est pas partagé et travaillé. On attendra que vous fournissiez la réponse ici. Ce sont les élus CSE qui vous ont interpellé sur le sujet. On demandait un CSE extraordinaire. Nous attendons la réponse ici, Monsieur le Président. En tant que président, apparemment vous n'avez pas les mains libres pour nous dire que l'on va travailler en établissement, et c'est quand même assez surprenant, parce que c'est vous qui êtes super-président. Il y a deux personnes ici que vous avez conviées en tant qu'assesseur. Il y aura peut-être dorénavant des personnes qui pourront prendre des décisions. En fait, le décideur final n'aura même pas participé aux échanges d'aujourd'hui. Sur quoi va-t-il se baser, Monsieur le Président, pour prendre sa décision, le DET de l'EIC Hauts-de-France ?

M. Olivier MARTY (Président) : Le fait de travailler avec la CSSCT, c'est ce que je vous ai indiqué aujourd'hui. Vous n'allez pas me dire qu'il ne s'est rien passé. Ça va donc se faire. Le tout est de voir en pratique comment l'on va s'organiser. Ça fait partie des échanges et

des modalités de préparation qui vont amener à instruire le dossier de Longueau. C'est encore une fois quelque chose qui n'est pas imminent. Ça se compte en mois ce qui peut nous séparer d'une décision. La réflexion va continuer à se faire. Il n'y a aucune raison de l'arrêter vu qu'on n'est pas à la veille d'une décision. Ça va se mettre en place et ça, c'est concret. C'est lié à l'échange dans l'instance et à ce que je vous indique comme étant la position prise, après avoir regardé concrètement comment l'organiser, mais ça c'est normal que ça repasse par la direction de l'établissement. C'est logique. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Avec les différents dossiers qui vont nous être présentés, ça va en faire du travail, Monsieur le Président. Rien que pour l'EIC Hauts-de-France, pour ce qui est en train de se préparer, ce qui est en cours et à venir, il va falloir peut-être reculer certains dossiers, parce qu'il y aura du travail, et pour les personnes qui ont été désignées, il leur faudra un temps nécessaire pour bien effectuer le travail. C'était un choix de votre part de réduire au maximum les instances, Monsieur le Président...

M. Olivier MARTY (Président) : Est-ce qu'il y a une autre prise de parole ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Avant de clore la séance, on a un élu qui a alerté son président de CSSCT sur la présence d'amiante à Apach. J'ai demandé à monsieur LARRIEU d'essayer de régler le problème. Il m'a dit qu'il voyait ça et qu'une réponse serait faite à l'élu. Une réponse a effectivement été faite par un des responsables de l'établissement, mais qui ne me convient pas du tout. En gros, on a une écluse où il y a des travaux. On dépose du matériel amianté par terre. On met un panneau indiquant l'amiante avec trois barrières... Vos responsables disent qu'il n'y a aucun risque, parce que c'est à l'air libre, sauf qu'il y a un problème. Aujourd'hui, les agents de l'équipement ne peuvent pas traîner là-haut, mais les agents de l'EIC peuvent y aller... Je vous demande de regarder ça attentivement parce que des photos ont été prises. Si ça n'est pas réglé par la CSSCT, ça sera réglé ici. Ça n'est juste pas acceptable. À un moment donné, le chemin de la SNCF n'est pas un dépôt d'ordures et surtout pas avec de l'amiante. Je n'ai jamais vu ça... On ne la laisse pas traîner comme ça...

M. Olivier MARTY (Président) : Je prends votre intervention. On verra avec les services concernés. Est-ce qu'il y a une autre intervention ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : S'il n'y a plus d'interventions, je propose de clore cette séance, Monsieur le Président.

M. Olivier MARTY (Président) : Je clos la séance pour aujourd'hui. Bonne soirée à tous.

La séance est close à 17h58