



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

Procès-verbal n° 22

Réunion plénière extraordinaire du 2 juillet 2019

La direction était représentée par M. Olivier MARTY (président du CSE), M^{me} Agnès RAULT et Arnaud AUBERT.
Intervenants : M^{me} Gwenola DE SOUSA, M^{me} Marjorie BLANCHART, M. Emmanuel BOURGEOIS, M. Fabrice BLASCO, M. Jérôme CARRION, M. Florent GODALIER, M. Éric FICQUET, M. Michel BOUDINOT, M. Dominique LEGRAS, M. Sébastien DUVAL, M. Christian TASSIN, M^{me} Séverine LARDENOIS, M. Philippe PARISOT.

Représentants titulaires du personnel du collège exécution :

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

Représentants titulaires du personnel du collège maîtrise :

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

Représentants titulaires du personnel du collège cadre :

M.	GUELUY	Pascal	CGT	IP NPDC	Présent
M ^{me}	DEMARES	Sophie	UNSA-Ferroviaire	IP Normandie	Absente
M.	SCHMITT	Pascal	UNSA-Ferroviaire	EIC LORCA	Présent
M.	RAWOLLE	Régis	UNSA-Ferroviaire	ILOG Lorraine	Absent
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 :

M ^{me}	DEQUEANT	Faustine	CGT	EIC NMD	Présente
M.	WAVELET	Sylvain	CGT	IP NPDC	Non convoqué
M.	DOUCET	Denis	CGT	ILOG Lorraine	Non convoqué
M.	FLAUW	Ulrich	CGT	INE	Non convoqué
M.	LOISEL	Anthony	CGT	IP Rhénan	Non convoqué
M.	PIERRE	Steve	CGT	IEE	Non convoqué
M.	MERLIN	Vincent	CGT	IP NPDC	Non convoqué
M.	CERVELLIN	Gilles	CGT	ILOG Lorraine	Présent
M.	NOYELLE	Jean-Philippe	CGT	EIC HDF	Non convoqué
M.	HUVE	Julien	CGT	IP Normandie	Présent

M ^{me}	HERRMANN	Valérie	UNSA-Ferroviaire	IP Rhéna	Non convoquée
M.	BAETENS	Ludovic	SUD-Rail	ILOG National	Non convoqué
M ^{me}	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 :

M ^{me}	PENAROYAS	Fanny	CGT	ILOG Lorraine	Non convoquée
M.	SIMON	Arnaud	CGT	IP Rhéna	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
M ^{me}	LE CESNE	Claire	UNSA-Ferroviaire	ILOG National	Non convoquée
M.	COLLOTTE	Sébastien	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Présent
M.	HALAS	Gaél	UNSA-Ferroviaire	EIC NMD	Non convoqué
M.	MARQUISE	Philippe	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Présent
M.	DERRIEN	Marc	SUD-Rail	EIC NMD	Présent
M ^{me}	WALTHERT	Emmanuelle	SUD-Rail	EIC HDF	Non convoquée
M.	DINE	Dominique	SUD-Rail	EIC LORCA	Non convoqué
M ^{me}	L'HOMEL	Vanessa	CFDT	EIC LORCA	Présente

Représentants suppléants du personnel du collège cadre :

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

Représentants syndicaux :

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

Réunion extraordinaire du 2 juillet 2019

A – MESURES PRISES PAR LA DIRECTION EN MATIÈRE DE PRÉVENTION POUR
CHAQUE ACCIDENT DU TRAVAIL DU 1^{ER} TRIMESTRE 2019 _____ 12

La séance est ouverte à 9 h 10.

M. Olivier MARTY : Monsieur le secrétaire, j'ouvre notre séance de CSE d'aujourd'hui. Avant de démarrer, pour la bonne tenue de nos PV, nous allons lister les suppléants présents.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, les suppléants présents en plus des titulaires sont : Julien Huvé, Gilles Cervellin et Laurent Lansiaux.

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : Pour la délégation UNSA, absents et excusés parmi les titulaires : Sophie Demares, Adrien Leroy, Benoît Thevenard, Régis Rawolle, Laurent Daime, remplacés respectivement par Sébastien Collotte, Sébastien Caillé et Philippe Marquise, Pierre Nowicki et Maurice Noël, qui arrivera dans quelques minutes. J'attire votre attention, dans l'éventualité où il y aurait des votes, sur l'éventualité qu'il y ait 9 titulaires votant dans notre délégation aujourd'hui et non 10.

M. Pierre GENEAU (SUD-Rail) : Pour la délégation SUD-Rail, Marc Derrien remplace Nicolas Brassart.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Pour la délégation CFDT, Vanessa L'HOMEL remplace Emmanuel Stiegler.

M. Olivier MARTY : Merci. Nous sommes aujourd'hui réunis pour un CSE extraordinaire qui porte sur les mesures prises en prévention des accidents du travail du 1^{er} trimestre. Cette réunion fait suite à une résolution qui a été votée le 18 avril et qui demandait cette séance supplémentaire suite à l'examen de la synthèse des accidents de travail du 1^{er} trimestre.

Pour cette réunion d'aujourd'hui, des éléments plus détaillés ont été préparés. Le tableau chronologique des accidents, qui avait été fourni le 18 avril, a été complété par les éléments matériels, par le nombre de jours d'arrêt, par les résultats d'enquêtes et par les mesures de prévention. Avec le deuxième document, qui reprend, par établissement, la liste simplifiée des accidents, des indicateurs et un schéma du siège des lésions ont aussi été fournis. Et, pour la tenue de notre réunion, nous avons prévu la participation d'intervenants des établissements, responsables de pôle sécurité ou adjoint ou Cosec, pour des échanges plus détaillés.

Pour la bonne organisation de la séance, après un échange avec le secrétaire, nous avons prévu d'avoir des interventions de ces participants regroupées par périmètre de CSSCT.

Voilà quelques mots pour donner le point de démarrage de notre séance. Monsieur le secrétaire ?

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Monsieur le président, effectivement, vous avez chargé le coordinateur du CSSCT de nous sortir les accidents qui à ses yeux étaient les plus importants, je dis « à ses yeux », mais ça ne nous empêche en rien d'intervenir sur d'autres accidents. Par contre, quand on a fait cette résolution, c'était effectivement au mois d'avril et on avait mis le 1^{er} trimestre dans l'ordre du jour, alors que le coordinateur a fait un recensement jusqu'au 15 juin. Comme ça, on regarde aussi le 2^e trimestre et si des élus estiment, une fois qu'on aura passé les accidents du 1^{er} trimestre, qu'ils doivent intervenir sur un accident du 2^e, on le fera puisqu'on est là aujourd'hui dans le cadre de la prévention. Effectivement, les élus ont la latitude de s'entourer des personnes nécessaires pour apporter

les réponses, parce que je rappelle quand même que cette résolution a été faite parce que vous n'apportez aucune réponse en séance ; on a donc préféré aller un peu plus dans le détail vu les nombreux accidents.

M. Olivier MARTY : Merci.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je voulais intervenir parce que, cette semaine, enfin la semaine dernière, ont commencé les premières réunions des commissions santé en territoire, des 7 commissions. Déjà, il faut rappeler qu'une réunion ne peut pas démarrer à 9 heures et finir à midi sur les convocations, donc ça commence à 9 heures et ça finit quand c'est fini, il n'y a pas d'heure de fin. Vous confisquez déjà le débat en CSE, vous n'allez pas le confisquer en territoire, premier point. Merci.

M. Olivier MARTY : Merci.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : J'ai bien reçu l'ensemble des documents pour les suivis. Pour info, j'ai reçu hier à mon domicile les documents qui m'avaient été envoyés la dernière fois pour le dernier CSE extra de fin juin. Par contre, il serait bien d'avoir une loupe pour pouvoir lire ces documents. Ensuite, on a travaillé sur les accidents de travail jusqu'au 15 juin, il y a donc des chances que certains accidents de travail aillent au-delà du 31 mars.

De plus, pour rebondir sur ce que disait Monsieur Mutel, on souhaitait intervenir aussi sur le sujet. On a eu l'ordre du jour et l'ensemble des documents dans la BDES concernant la CSSCT de l'EIC Hauts-de-France : par contre, c'est la seule CSSCT qui a mis ça dans la BDES. Est-ce une anomalie que ces documents s'y trouvent ou est-ce une anomalie que les autres ne s'y trouvent pas ? Également, quand on voit l'ordre du jour, je pensais qu'il y avait eu un accord de principe et que, à la première CSSCT, on ne discuterait pas de réorganisation ou de quoi que ce soit, quand on voit l'ordre du jour prévu de 9 heures à 10 h 30, on va commencer vraiment à croire qu'on a bien eu raison de ne pas signer cet accord, parce que, là, c'est plus qu'abuser. Dans l'ordre du jour, il y a quand même deux réorganisations qui seraient a priori en discussion. Si c'est réellement le cas et systématique, on va demander à faire des missions, on va peut-être voir avec le secrétaire pour faire une motion et demander à faire des missions avant le 9 juillet, jour de la CSSCT. On attendra d'ici à la fin de la journée d'avoir une réponse sur le sujet, monsieur le président, pour savoir si l'ordre du jour est maintenu ou pas.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Effectivement, je voulais rebondir là-dessus. Simplement vous dire, monsieur le président, attention effectivement sur les réunions. Il y a un début de réunion mais il y a n'a pas d'heure de fin, parce que, sinon, ça voudrait dire que c'est la Direction qui clôture les débats, et ce n'est pas comme ça qu'on voit les choses.

Seconde chose, attention aux ordres du jour. Ce n'est pas parce que, pendant 6 mois, la Direction n'a pas trouvé des règles de fonctionnement et un accord qu'on va rattraper en 6 mois tout ce qui n'a pas été fait sur l'établissement. Je rappelle que l'ordre du jour doit pouvoir être traité sur une journée sans étouffer l'ensemble des élus avec des dossiers de réorganisations à ne plus finir. La moindre réorganisation se règle ici et ne se règle pas au niveau des établissements.

M. Olivier MARTY : J'ai entendu l'ensemble de vos interventions et on partagera avec les établissements sur le sujet de la tenue de CSSCT et sur le fait que les débats puissent avoir

lieu avec une heure impérative de débat ; après, sur le fait de démarrer ce travail de commission, il est normal de pouvoir aborder des sujets dans la réunion que l'on fait sur ces semaines de fin juin, début juillet, pour ne pas tout renvoyer après l'été.

Concernant notre CSE d'aujourd'hui, j'ai noté votre examen de certains accidents du travail qui débordent du 1^{er} trimestre. Éventuellement, selon le référencement que vous faites, si des éléments sont immédiatement disponibles pour qu'on puisse y apporter une réponse, on y apportera une réponse, mais c'est sur le 1^{er} trimestre que l'on a préparé la séance, que l'on a préparé la documentation et que l'on s'est préparés à l'échange : il ne faudrait donc pas que la tenue de la séance nous empêche d'aborder le point initialement à l'ordre du jour, qui est bien d'aborder les débats autour des mesures prises autour des accidents du 1^{er} trimestre. J'ai bien noté que, si on peut bien sûr donner un éclairage, il n'y aura pas de difficultés à le donner, on pourra le donner monsieur le secrétaire ?

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : On a vu que vous n'avez travaillé que sur le 1^{er} trimestre, on sait pertinemment que si on évoque un accident du 2^e vous n'aurez pas la réponse et on ne va pas vous en vouloir mais, à un moment donné, si on estime qu'il y a des mesures à prendre immédiatement, il faut en parler. Mais comme on va dans un ordre chronologique sur le 1^{er} trimestre, on verra bien le temps qui nous reste pour d'éventuelles interventions sur le second.

M. Olivier MARTY : Tout à fait et on prendra note bien sûr de votre expression.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Excusez-moi d'insister, monsieur le président, mais à l'ordre du jour du 9 juillet de la CSSCT, il y a une prévision de présenter une réorganisation avec suppression de trois postes de travail et report de charge sur agents de la circulation, et ça commence le 19 août avec le début des entretiens exploratoires, la mise en place de la DRH 910 où les agents sont reçus début juillet par la Direction. Expliquez-nous, si vous respectez ce que disait le secrétaire comme quoi on doit avoir ici une information-présentation, comment vous allez pratiquer ? Il n'est pas prévu de nous être présenté le 4 juillet, c'est prévu à la CSSCT du 9 juillet pour une mise en place le 19 août, alors que le prochain CSE sera le 26 ou 28 août.

C'est bien beau de nous dire qu'on va revoir les choses avec les différents présidents, etc., mais, par rapport à ce cas-là, faites-vous supprimer ce point-là de la CSSCT ou pas ?

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Je me suis permis de prendre le micro de mon camarade pour intervenir tout de suite. Vous avez mis dans l'accord, sur les prérogatives des RPX, qu'ils pouvaient être informés sur de possibles réorganisations. Je me souviens avoir longuement insisté là-dessus et vous avoir justement fait retirer ce point de l'accord pour qu'aujourd'hui, tout ce qui se passe en réorganisation se traite ici. Je vous demande donc expressément de n'avoir aucuns travaux de réorganisation au niveau de la CSSCT, et je suis complètement d'accord avec M. Pinot : effectivement, il y a un problème d'organisation.

M. Olivier MARTY : Pour nous, la création des CSSCT permet justement d'avoir un lieu plus en proximité permettant de traiter un certain nombre de dossiers, sans que la séance plénière s'en empare de manière systématique. Là-dessus, on regarde de l'autre côté, du côté de la présidence du CSE, ce que l'on inscrit à l'initiative du service à l'ordre du jour de la plénière, et ça fait le débat de tous les mois. Et sur les évolutions qui, pour nous, ne sont pas classées

comme nécessitant une information-consultation du CSE, la création des CSSCT permet d'avoir un lieu d'échange plus en proximité – et elle a été faite pour ça – sur ces sujets. Je ne prends pas la décision d'enlever un échange sur des évolutions de l'établissement qui sont présentées dans la CSSCT et on ne va pas instruire en plénière la totalité des décisions de l'ensemble du périmètre, sinon on n'avait qu'à conserver la seule plénière comme instance. Après, on peut faire très long dans cet échange, parce qu'on a des points de principe sans forcément tomber d'accord.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Jusqu'à présent j'étais calme mais je commence à m'énerver : ça commence déjà bien ! Je vais vous rappeler pourquoi les CSSCT ont été mis en place : ils ont été mis en place pour aller gérer le quotidien, c'est-à-dire les plans de prévention, tout ce que vous avez comme obligation dans le cadre des inspections trimestrielles, dans le cadre aussi de tout ce qui est tableau de service, programme semestriel, travailler sur les accidents du travail, pouvoir réaliser des enquêtes, etc. Je vous rappelle quand même que nos RPX de proximité sont aujourd'hui une aide aux élus sur le terrain et en aucun cas c'est vous qui allez prendre la décision en disant : ça, on va le faire en bas, ça, on va le faire en haut. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne ! Parce que si vous voulez faire comme ça, on ne va pas tomber d'accord et vous allez voir qu'on va vite se retrouver à nouveau avec une multitude de réunions ici. Nous, on a été clairs, vous n'allez pas me la faire à l'envers, Et vous vous permettez de dire ici, dans une instance unique, que ce n'est pas ici qu'on va régler tous les problèmes d'organisation. Mais vous rêvez ! On va régler ça ici, je vous le dis. Aujourd'hui on a des prérogatives et on réglera ça ici et, s'il y a des réorganisations, ça ne se fera pas en bas ! Parce que ceux qui sont en bas ne sont pas des élus, vous nous l'avez assez répété. Aujourd'hui, ça passe par ici. Et si demain, une fois que c'est passé par ici on donne une information en bas pour qu'ils travaillent avec leur établissement, OK, mais ce n'est pas à l'envers que ça se fait : ce n'est pas eux qui sont informés et consultés et nous qui sommes les spectateurs ; c'est l'inverse !

M. Pascal GUELUY (CGT) : Dans mon intervention, je rejoins mon camarade et secrétaire. Il faudra que vous nous expliquiez comment on pourra faire valoir nos droits d'expertise dans votre système. Si vous décidez déjà ce qui est important et ce qui n'est pas important. Je vous rappelle quand même l'expertise qu'il y a eue sur le Nord-Pas-de-Calais où la SNCF a été condamnée, ce n'est pas pour rien ; pourtant, à l'époque, on nous disait que ce n'était pas important. Si vous voulez jouer ce jeu-là, ça ne va pas fonctionner longtemps, vous allez vous retrouver avec un délit d'entrave.

Sinon, j'avais une question à vous poser. Je vous ai interpellé en CSE, en réunion, sur un courrier de M^{me} Sandrine Gillet de l'EIC Hauts-de-France, qui s'adressait à son UO, je vous l'ai lu en séance pour que ça apparaisse dans le PV. On ne va pas pouvoir parler de l'accident de travail de cette dame parce qu'il n'a pas été déclaré. Sa demande avec accusé de réception à son employeur est bien de faire une demande d'accident de travail. Que pouvez-vous nous dire sur ce sujet ?

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Vous vous doutez bien, monsieur le président, que votre réponse est loin de nous satisfaire. C'est aujourd'hui même que les entretiens exploratoires commencent pour les agents concernés du poste 8 de Dunkerque. Quand il y a une réorganisation, il y a normalement tout un processus qui se met en place pour qu'ils soient

d'accord ou pas ; c'est déjà une information au niveau des IRP, et vous n'avez pas respecté ça, monsieur le président.

De plus, concernant la réunion de la CSSCT du 9, on y présente la suppression de trois postes, on y présente les nouveaux tableaux de service des agents concernés pour une application le 19 août. Pour la délégation SUD-Rail, ça ne passera pas et, pour information, tous les membres des CSSCT n'ont pas internet, tous ne peuvent pas aller sur la BDES. En attendant, les RPX qui sont membres de la CSSCT n'ont absolument aucun document, monsieur le président. On demande donc le report de ce point-là où il n'y a aucune urgence, un travail qui soit fait au niveau de la CSSCT et une présentation ici. Pour vous, ce n'est peut-être pas important, tout dépend où on place l'importance : si on place l'importance au niveau du poste, ce sont 30 % d'effectifs en moins ; si vous la placez au niveau de la ZP NEN, en effet, la suppression de plusieurs postes peut vous sembler peu importante. Mais, derrière ces trois postes, il y a trois humains, monsieur le président. On leur impose de faire un entretien exploratoire début juillet pour leur dire au mois d'août : vous dégagez de là ! L'humain, monsieur le président !

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : Je vais m'exprimer posément, privilège de l'âge. J'ai sous les yeux l'accord d'établissement que trois OS ont signé, et avec le paraphage de chaque représentant syndical et également du représentant de l'entreprise. Je vois les lettres JCL, monsieur le président : je pense qu'il s'agit de Jean-Claude Larrieu. Attribution des représentants de proximité, article 21, page 18 : « les RP ont vocation à réaliser, au sein de leur périmètre de mise en place, des missions pour lesquelles la proximité est un gage de meilleure efficacité en matière de santé, sécurité et conditions de travail, de restauration collective et individuelle », etc. Je fais le lien entre cet accord – je l'ai déjà dit et je réitère mon propos –, que nous devons faire vivre ensemble, mais également le Code du travail, article L2312-8, je cite :

« Le CSE est informé et consulté sur les questions intéressant l'organisation, la gestion, la marche générale de l'entreprise, notamment sur les questions de nature à affecter le volume et la structure des effectifs. Les RPX sont le regard terrain des élus CSE ».

Vous ne pouvez pas faire l'amalgame, ce qui est quelque part remarquable dans vos propos, monsieur le président, entre les RPX et les élus du CSE : les élus du CSE conservent leur entière légitimité s'agissant de l'organisation eu égard à l'article L2312-8. Je pense qu'il conviendra d'avoir systématiquement désormais en plénière, puisque nous avons un accord d'établissement, en permanence sous les yeux.

Je vous demande simplement, et ce n'est pas un rappel à l'ordre, ce n'est pas mon rôle, de ne pas perdre notre chemin. On doit rester fidèles à l'accord d'établissement, et également au Code du travail. Les élus ont la légitimité en cas de réorganisation significative d'être informés, voire consultés. Ne pratiquez pas l'amalgame. Merci.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Écoutez, force est de constater que j'avais, comme M. Catiau, l'article 21 sous les yeux, mais je vais aller un peu plus loin et je vais vous lire le reste :

« Les RP sont à ce titre les correspondants privilégiés des membres du CSE et de la CSSCT de rattachement pour réaliser des missions locales en matière de santé, sécurité et

conditions de travail, notamment participation des commissions de maintien dans l'emploi CME sur demande de l'établissement, analyse des risques professionnels sur demande de l'établissement, réalisation d'enquête suite à un droit d'alerte pour danger grave imminent sur demande et après désignation d'un membre élu de la CSSCT en lien avec le coordinateur SST du CSE, réalisation d'enquêtes suite au droit d'alerte en cas d'atteinte de droit sur personne sur demande d'un membre élu à la CSSCT en lien avec le coordinateur SST du CSE, en cas de droit d'alerte en matière de travail public et d'environnement, sur désignation du représentant du personnel au CSE ayant déclenché le droit d'alerte, examen de la situation conjointement avec le représentant de l'employeur, réalisation d'enquêtes le cas échéant en cas d'accident de travail grave ou incidents répétés amenant un risque grave ou une maladie professionnelle ou à caractère professionnel grave après désignation par le CSSCT en lien avec le coordinateur SST du CSE. Les missions ci-dessus seront décomptées comme du travail effectif : réalisation de CCP, réalisation des instructions en matière de travail, santé et sécurité, renseignement des rapports d'accident, examen si besoin des roulements de service, tableaux de service », etc.

Donc, à aucun moment, ils ont aujourd'hui comme mission de traiter les réorganisations quel que soit leur niveau. Après, en termes d'importance, ce n'est pas vous qui jugez le niveau d'importance, seul un juge peut vous donner un niveau d'importance, parce que, dans une réorganisation, on peut avoir deux postes supprimés qui vont chambouler tout le fonctionnement : la notion d'importance ne vous est donc pas due, monsieur le président, je vous le rappelle.

Ensuite, je ne sais pas si ça a un lien avec l'information que nous avons à l'ordre du jour de cette réorganisation mais, en tout état de cause, je vous demande de stopper immédiatement les entretiens exploratoires puisque je vous rappelle qu'il y a quelques années l'Infrapôle Lorraine, qui était à Thionville à l'époque, avait un projet de fusion de deux établissements. Ils n'avaient pas donné l'information aux IRP de l'époque et le CHSCT de Thionville a saisi le juge des référés. Le résultat est tombé : annulation de tous les entretiens exploratoires et ils ont dû donner l'information après avant de recommencer tous les entretiens. Je vous demande donc de respecter au minimum les textes et de ne pas faire n'importe quoi sans que cette instance ait eu au moins une première information.

M. Olivier MARTY : Sur le principe de passage des dossiers et d'information-consultation du CSE, c'est bien le président et les dossiers à l'initiative du service, c'est donc bien le président qui détermine ce qu'il entend mettre à l'ordre du jour pour ce qui de l'initiative du service au CSE. Bien sûr, la compétence d'un juge intervient s'il y a une saisine, ce ne sont pas les juges qui font les ordres du jour a priori. Donc, ça, c'est par rapport à la détermination de ce qui peut être appelé au titre du CSE à être instruit en termes de consultation et ça n'enlève bien sûr rien à l'existence du droit de déclencher une expertise et donc d'émettre un avis qui n'appartient qu'au CSE. Là, il n'y a pas de décentralisation.

Après, sur le reste et les dossiers locaux, c'est ce que j'ai dit tout à l'heure, il n'y a pas d'évolution par rapport à ce que j'ai indiqué. Sur le point et le désaccord que vous remontez par rapport à l'instruction d'un dossier spécifique, j'échangerai bien sûr à ce propos avec l'établissement concerné, mais je ne prends pas de décision telle que vous souhaitez que je la prenne aujourd'hui par rapport à ce sujet.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Je vous réponds juste. J'ai parfois l'impression que vous nous prenez pour des nouveau-nés. Bien entendu que l'on sait qu'il faut saisir un juge et que ce n'est pas le juge qui fait l'ordre du jour. On va stopper là. Je vais vous dire ce qu'on va faire : chaque fois qu'il y aura des réorganisations, quelles qu'elles soient, si vous jouez comme ça, puisque vous êtes en train de nous dire que c'est le président qui détermine aujourd'hui ce qu'il a envie de nous donner, il y aura une demande de CSE extraordinaire sur la consultation du dossier. Et si vous ne voulez pas, on ira au tribunal, et c'est tout. Là, vous allez voir. Vous allez devenir le champion du monde des procédures judiciaires et vous arrêterez avant nous. N'oubliez pas que je fais toujours ce que je dit, ce ne sont pas des mots.

M. Olivier MARTY : Je vous propose de passer à l'ordre du jour.

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : Pour tenter de pondérer. Je comprends le mécontentement de notre secrétaire. Le préambule de l'accord d'établissement, et je me limiterai à deux ou trois lignes : « Un dialogue social de qualité est l'une des conditions majeures de l'efficacité opérationnelle, sociale et économique de la zone de production Nord-Est-Normandie SNCF Réseaux ». Je répète : faisons-le vivre ensemble cet accord, monsieur le président, dialogue social de qualité. Quand j'entends les propos courroucés de mes collègues élus CSE, nous ne sommes pas dans la notion de dialogue social de qualité. Vous avez signé, Jean-Claude Larrieu a signé cet accord d'établissement.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le président, j'apprécierais que vous répondiez à ma question concernant la déclaration de M^{me} Gillet qui n'a toujours pas été faite par son établissement.

M. Olivier MARTY : La déclaration est entre les mains de la caisse, qui doit statuer sur la reconnaissance ou non en accident du travail. Les éléments ont bien été fournis.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Tout simplement pour vous dire, monsieur le président, que par rapport à vos réponses et votre comportement, on prendra de notre côté nos responsabilités. On ne peut pas vous laisser casser les emplois comme vous le faites, et surtout de la manière que vous le faites. Regardez l'ordre du jour. Vous l'avez, vous ne pouvez pas dire que vous n'êtes pas au courant, ou alors ça voudrait dire qu'en tant que président de la séance d'aujourd'hui ou en tant que RRH de la ZP NEN vous n'allez pas me dire que vous n'allez pas jeter un œil sur ce qui se faisait sur la SSCT. Je voudrais bien savoir un peu comment sont formés ces fameux présidents de territoire et les prérogatives que vous leur avez données. Si vous regardez l'ordre du jour, c'est de 9 heures à 12 h 30. Regardez un peu l'ordre du jour avec des réorganisations et des suppressions d'emplois, plus une présentation sur une possible réorganisation sur l'Infrapôle avec je ne sais pas combien de dossiers à valider, le tout en 3 h 30 de temps. Vous êtes sérieux là, il nous faut autre chose comme réponse, monsieur le président. Je vous l'ai dit, il y a de l'humain derrière. On reçoit aujourd'hui des agents dans le cadre du RH 910 pour leur dire que, peut-être, au retour de leurs congés, ils devront se chercher un poste.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le président, désolé de vous contredire, mais je ne trouve pas ça. Si la déclaration a été faite, ça devrait apparaître dans le tableau, mais je ne la trouve pas. Pouvez-vous m'indiquer à quelle ligne ça se trouve ? Je veux bien entendre que l'établissement l'a envoyé mais l'accident n'apparaît pas.

M. Olivier MARTY : Il y a une demande de reconnaissance comme accident du travail qui a été portée par l'agent. Les éléments ont été aussi fournis par l'établissement et l'ensemble est entre les mains de la caisse. C'est aussi pour ça que ça ne figurait pas en première intention.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Par rapport à ce sujet-là, ce n'est pas indiqué si c'est considéré comme accident de travail ou pas. Quand une déclaration est faite, vous le considérez comme un accident de travail. Ensuite, la caisse fera son boulot sur l'ensemble des accidents de travail. C'est nouveau ça ! Pour un cas spécifique, on va attendre de savoir ce que va répondre la caisse ! Si un dossier d'accident de travail a été rempli, on doit le retrouver dans nos documents et, après, ça peut être refusé ou accepté, comme sur l'ensemble des accidents de travail que l'on a depuis le début de l'année sur l'ensemble de la ZP-NEN. Jamais à aucun moment vous n'avez attendu de savoir si c'était confirmé ou non comme accident de travail.

M. Olivier MARTY : Pour nous, les éléments ont bien été déclarés. C'est la ligne 49 dans le document. Je redis ce que je disais tout à l'heure : ça a bien été enregistré et ça figure dans le document.

Monsieur le secrétaire, je vous propose d'aborder les accidents du premier trimestre.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Monsieur le président, on peut commencer quand vous voulez.

**A – MESURES PRISES PAR LA DIRECTION EN MATIÈRE DE PRÉVENTION
POUR CHAQUE ACCIDENT DU TRAVAIL DU 1^{ER} TRIMESTRE 2019**

M. Olivier MARTY : Je vous propose, pour un premier échange, de voir le périmètre de la CSSCT qui concerne l'EIC Lorraine-Champagne-Ardenne et l'Infrapôle Lorraine. Je sollicite donc l'accord des élus pour que l'on ait l'intervention de Gwenola de Sousa de l'EIC et Emmanuel Bourgeois qui est responsable du pôle sécurité de l'infrapôle pour venir participer aux échanges.

M. Dominique SENS (CGT) : Je vous le redis, vous avez dit à l'ensemble des élus que vous vous entouriez des personnes nécessaires pour nous aider dans cette plénière. Je suis d'avis que l'on donne un accord global pour l'ensemble des intervenants et pour ne pas avoir à redemander pour chaque intervenant et chaque établissement.

M. Olivier MARTY : Pour les deux premiers intervenants et pour la suite de la journée, parmi les élus, certains s'opposent-ils à cette présence ? Ce n'est pas le cas. On pourra donc faire intervenir les intervenants par série d'établissements au fil de la journée.

Nous prenons donc les échanges sur l'EIC Lorraine-Champagne-Ardenne et l'Infrapôle Lorraine. Je laisse les élus qui le souhaitent démarrer les échanges et prendre la parole.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je n'ai pas bien entendu : on est sur l'Infrapôle Lorraine ?

M. Olivier MARTY : L'Infrapôle Lorraine et l'EIC Lorraine-Champagne-Ardenne.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Le premier incident est M. B. Gregory qui a fait l'objet d'un CSE extraordinaire. C'est l'histoire du doigt avec le repérage du câble qui n'était pas réglementaire. Un certain nombre de résolutions ont été adoptées lors de ce CSE, peut-on savoir où ça en est ?

M. Olivier MARTY : Première question sur cet accident. M. Pinot et, ensuite, on démarrera l'échange.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Nous, on a reçu un mail hier pour nous signaler comment ça allait se goupiller aujourd'hui. Par contre, on vous demande, par rapport à la préparation qu'on a pu faire de notre côté en prenant les accidents de travail du début à la fin avec nos commentaires sur les pages d'à côté. Si l'établissement peut nous dire quels accidents de travail sont concernés entre le premier jusqu'au numéro 120, on pourra s'y retrouver pour commencer à échanger et questionner sur les différents accidents de travail.

M. Olivier MARTY : De manière générale, et ça servira pour la journée, dans le document où figurent les sièges des lésions et une reprise des accidents, ils passent par établissement. Pour la liste des établissements qui nous concernent, vous retrouvez la liste des accidents concernés.

On va commencer par l'accident que vous avez mentionné, daté du 21 janvier, qui est numéroté 17 dans la liste générale. Nous parlons donc de cet accident.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Vous partez de quel document ? Parce qu'on ne s'y retrouve pas. Je n'ai rien compris à ce que vous venez de dire. Après, si on doit aller rechercher par rapport à un document qu'on nous a envoyé ou quoi que ce soit, on n'a absolument pas de réseau, donc au bout d'un moment... À partir de quel document partons-nous ?

M. Olivier MARTY : Vous avez la liste générale, qui va de 1 à 120 et qui est chronologique de l'ensemble des accidents qu'on a enrichis des mesures de prévention. On a édité un document complémentaire qui permet d'avoir, établissement par établissement, un tableau simplifié avec la liste de chacun de ses accidents, des éléments statistiques et une schématisation du siège des lésions. C'est le deuxième document qui a été préparé pour aujourd'hui. Si vous voulez qu'on reliste, pour ces établissements, quels accidents sont concernés par cet établissement donné dans la liste des 120, on va relire chacun des accidents et vous pourrez vous y référer dans le tableau général date par date.

Pour faciliter l'échange au moment où on aborde un accident, on vous présente à l'écran les éléments qui ont été rassemblés pour cet accident. On peut donc prendre la première question posée sur le premier accident, celui de M. B. du 21 janvier, et voir les éléments de l'établissement qui peuvent être apportés au débat.

M. Emmanuel BOURGEOIS : Bonjour. Pour les mesures qui ont été prises au moment de l'accident, on était sur un rappel fait oralement à l'entreprise concernant les repérages qui ont été vérifiés : actuellement, il n'y en a plus aucun qui s'avère accidentogène. Un rappel a été fait au niveau du secteur et de l'unité concernée et, ensuite, des essais ont été réalisés pour présenter différents types de gants. À cette heure-ci, on n'a pas d'autres mesures en

cours, à part qu'on va essayer d'uniformiser les gants pour éviter que les agents aient trop de « choix » au niveau des types de gants, ce qui est une problématique chez nous.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Du coup, peut-on savoir un peu ce qui a été retenu comme modèle de gants ? Apparemment, différents types ont été présentés. Quel est le retour des agents sur les différents modèles ?

M. Emmanuel BOURGEOIS : Il n'y a pas d'éléments particuliers, c'est ce que je disais à l'instant. On a fait plusieurs essais. Le problème est qu'on se retrouve avec beaucoup trop de gants, c'est ce qui est remonté du terrain récemment. En fait, on a plein de types de gants et d'éléments de protection selon que c'est tranché, non tranché, etc. On a donc un catalogue avec tous les types de gants et, là, on va essayer plus particulièrement, avec les remontés mais pas que celles de ces agents-là, de voir quel type de gants on se limite. Autrement, on a trop de choses et, à un moment, les agents ne savent plus quels gants utiliser dans quel contexte exactement. Ils ont des gants pour éviter les coupures, des gants pour la manutention, etc. Il faut qu'on arrive avec les Cosec à ne travailler que sur un certain nombre de gants et arriver à limiter le panel, qui est une grosse difficulté pour eux.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Est-ce une dotation individuelle ou se servent-ils comme ça ?

M. Emmanuel BOURGEOIS : Non, ce n'est pas une dotation, c'est une commande et, ensuite, ça leur est donné à l'unité.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : C'est donné par individu ?

M. Emmanuel BOURGEOIS : Oui. En fait, il y a une réserve, mais il n'y a pas de numéro, pas de nom sur le gant : ils prennent quand ils ont besoin.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Il y a peut-être un travail à faire au niveau des Cosec, un marquage particulier pour telle fonction, tel type de gants.

M. Emmanuel BOURGEOIS : C'est pour ça qu'on voudrait aussi essayer de limiter le nombre de gants parce qu'il est compliqué d'arriver à ce que les agents s'y retrouvent entre les différents types de gants. Il faut qu'on arrive à travailler là-dessus, ça fait partie des démarches qu'on est en train d'avoir.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Après, il faut peut-être voir à ne pas trop simplifier non plus le nombre de gants parce que, dans les autres accidents que l'on a, il y a justement des cas où les gens n'avaient pas les bons types de gants. Comme il y a différents types de travaux...

M. Emmanuel BOURGEOIS : On est d'accord.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Pour moi, c'était sur deux points sur les mesures de prévention prises : la différence entre la partie « mesures proposées » et la partie « mesures de prévention prises ». En mesures proposées, il y a un courrier qui doit être adressé à l'entreprise avec le rappel des règles et, dans la partie réalisée, on a un rappel qui est fait oralement à l'entreprise. On sait ce que valent les rappels oraux. On est dans une entreprise où on fait tout par écrit. Je suis donc étonné que le DET n'ait pas pris sa plume pour écrire et qu'au dossier soit inscrit un historique par rapport à cette entreprise. Il aurait

été préférable, et je pense qu'il n'est pas trop tard, de faire un rappel écrit et daté de ces circonstances, qui pourrait nous servir ultérieurement.

Le deuxième point est toujours sur les mesures de prévention prises. On prend comme acquis que « les repérages ont été vérifiés et aucun ne s'avère être accidentogène ». Mais je voudrais savoir qui a fait les vérifications et ces vérifications sont-elles également inscrites quelque part ou est-ce là aussi de l'oral ? On a demandé à l'entreprise de vérifier les câbles et, le lendemain matin, oui, c'est bon. Il fallait avoir des traces écrites sur les lieux qui ont été vérifiés et qui les a vérifiés de façon à pouvoir dire de façon certaine que les repérages ne sont plus accidentogènes.

M. Olivier MARTY : Je prends l'intervention de M^{me} Lantz et on fait une réponse ensuite.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : J'ai deux questions sur les gants. Jusqu'à quelle taille est-il prévu la possibilité de commander ces gants ? Ce sont des métiers qui se féminisent beaucoup plus et les femmes ont des mains plus petites.

J'ai une deuxième question : pourquoi le rappel a-t-il été fait uniquement au niveau des UP et non au niveau de toute la ZP parce que c'est un accident qui aurait pu se produire à n'importe quel endroit ?

M. Olivier MARTY : Des éléments déjà sur la question précise de l'accident et de ses suites, les gants, le repérage et la manière de transmettre les mesures prises au niveau de l'entreprise.

M. Emmanuel BOURGEOIS : Concernant le repérage, je n'ai pas les informations et je ne veux donc pas dire de bêtises. Pour moi, ce n'est pas l'entreprise qui a fait la vérification, ce sont des personnes de l'unité mais je vous le confirmerai. Je n'ai pas l'information, je vous confirmerai donc ça, je l'ai noté.

L'autre question concerne le fait de faire un rappel à l'entreprise oralement. Je vais voir directement avec le DET directement pourquoi, dans ce contexte-là, il y a eu juste un rappel oral et pas une lettre. Pareil, je l'ai noté pour voir ce qu'il est. Je n'ai pas d'élément là-dessus.

Sur la taille des gants, il faut voir avec le Cosec pour savoir jusqu'à quelle taille ils vont exactement mais nous aussi on a des femmes et des gens qui travaillent au service mécanique et il devrait normalement y avoir des tailles pour les femmes. Je ne sais pas si le Cosec a des éléments là-dessus...

M. Olivier MARTY : Par rapport à cette taille, y a-t-il une difficulté soulevée par une taille de gants qui serait inappropriée ? Sinon y a-t-il un panel de tailles qui permet de faire face à chacune des tailles de mains ? Avez-vous eu des remontées par rapport à cette difficulté ?

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Je vous invite tout simplement à vous rapprocher de vos collègues qui étaient là pour le suivi de l'accord mixité parce que c'est un sujet que l'on avait abordé et soulevé à de nombreuses reprises.

M. Olivier MARTY : On en prend bonne note et, dans le cas d'espèce et sur ce cas précis de la dotation dont on vient de parler, il n'y a pas eu de notre côté l'enregistrement de difficultés, mais le sujet général a sa valeur évidemment, sur la captation de l'ensemble des tailles. Après, les situations d'écart ne donnent pas nécessairement systématiquement des

interventions à la main de l'ensemble de la zone de production, voire sur tout le territoire, puisqu'on pourrait aussi extrapoler sur tout le territoire. C'est regardé au cas par cas en fonction de la nature de l'accident et des rappels managériaux qui sont adaptés.

On vous laisse aborder une autre situation d'accident. Monsieur Mutel ?

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : On prend note de ce que vous avez dit par rapport au catalogue et ce sera vu dans la commission santé en question. Par contre, il n'est pas possible de se contenter d'un rappel oral. Quand une entreprise ne fait pas le boulot ou qui le font mal, qu'on s'aperçoit, on ne peut se contenter de passer un coup de fil à un ami pour dire que ça ne se fait pas. Non, c'est un courrier, on le trace, parce que les entreprises qui font mal, ça se répète, ça se répète et ça se répète. On acte donc les choses et on fait un courrier. Une entreprise qui ne fait pas bien le boulot, on lui écrit et on lui dit : vous n'avez pas été à la hauteur, ce n'est pas comme ça qu'il fallait faire. On l'écrit, ce n'est pas oralement, autour d'une terrasse de café ou autre chose, ce n'est pas comme ça.

M. Olivier MARTY : C'est noté. Qui souhaite prendre la parole sur ce périmètre pour évoquer un autre accident ?

M. Arnaud LLOPIS (CGT) : Ce n'est pas pour parler d'un accident particulier mais juste qu'on pourrait éviter les accidents, surtout de plain-pied, par rapport à l'état des pistes un peu partout et aussi au niveau du désherbage. Bientôt, il faudra acheter des coupe-coupe pour pouvoir aller dans les coins. Si on faisait déjà tout ce qu'il faut, ça éviterait certains accidents.

M. Olivier MARTY : Oui, c'est effectivement un des points sur lesquels on avait débattu en avril par rapport à un sujet plus général autour de la prévention des accidents, qui a aussi son importance.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Pareil, d'ordre général, pour rebondir sur ce que disait le collègue sur les cheminements en piste, on se pose des questions sur la qualité des chaussures de sécurité quand on voit le nombre d'entorses de cheville que l'on a alors que ce sont des gens qui portent leurs EPI, on se pose des questions. On sait en tout cas qu'en EIC on nous bride avec un seul modèle de chaussures montantes, de qualité médiocre, avec régulièrement des blessures de frottement au niveau des pieds mais, plus graves que ça, on se pose des questions sur l'efficacité de ces chaussures.

M. Olivier MARTY : De manière générale, les chaussures, comme tout le reste des EPI, obéissent à un cahier des charges et elles sont référencées comme telles. Je note bien sûr les appréciations que vous donnez sur l'insuffisance de protection que pourraient apporter ces chaussures de sécurité. Je prends la contribution au débat mais, aujourd'hui, les chaussures, telles qu'on les donne, correspondent aux critères de sécurité.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : On apprend quand même en consultant vos documents qu'il y a des dotations différentes selon qu'on soit de l'équipement ou de l'EIC. Il y a même un EIC, je ne sais plus exactement lequel, qui se proposait de reprendre les dotations comme ce qui se fait sur les Infrapôles, comme quoi il y a bien des modèles et des qualités différentes.

M. Olivier MARTY : Il faut peut-être un éclairage sur ce point.

M^{me} Gwenola DE SOUSA : Effectivement, je suis la Cossec de l'EIC Lorraine-Champagne-Ardenne et, suite à un AT que je vous exposerai tout à l'heure, il est ressorti que la personne concernée jugeait que ces chaussures de sécurité étaient trop lourdes. Ce n'était pas la première fois qu'on me le disait, j'avais déjà eu le cas dans un autre AT, qui s'était produit quelque temps avant. J'ai donc réétudié les chaussures et choisi les modèles qui sont proposés aux agents de l'équipement. Pour les femmes parce que ces chaussures-là sont jugées d'un peu de meilleure qualité. À la base, nos agents de l'EIC ont des chaussures de sécurité qui sont peut-être moins chères mais qui sont bien quand même. La seule chose, c'est que nos agents les portent moins souvent : d'une façon générale, ils les portent moins souvent que les agents voies mais le fait qu'on ait eu des agents qui se soient blessés, on s'est dit que les agents des dessertes peuvent être dotés des mêmes dotations que les agents équipement. C'est pour ça qu'on a revu les chaussures pour ces agents-là.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Si je peux rebondir là-dessus. Du coup, on est ravis de savoir qu'un EIC peut faire le choix de commander d'autres modèles que le modèle unique qui nous est proposé et qui a considérablement baissé en qualité il y a, je dirai, une petite dizaine d'années, où on est passés à une chaussure qualitative de type chaussure montante, Dock Martins, qui était plébiscitée par les agents, à une espèce de truc premier prix, très lourd, inconfortable qui scie véritablement les pieds. Je parle en connaissance de cause pour avoir fait des tournées : sur des journées complètes, on se fait des blessures qui saignent. Si ça pouvait déjà être généralisé sur tous les EIC de la ZP NEN, qu'on puisse ouvrir les catalogues parce que, oui, c'est une remontée d'agents.

M. Olivier MARTY : On prend la suggestion. Les sujets de prévention font aussi l'objet d'une animation au niveau de la zone de production et de partage entre les préventeurs. Ce qui est discuté aujourd'hui va bien sûr être reporté et relayé pour être discuté au niveau de l'animation.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Une remarque concernant la façon dont vous vous exprimez. Vous allez arrêter de dire « on prend la question ». Là, on traite des accidents du travail, il y a des élus qui vous font des remarques. On prend la question, ça ne va pas suffire. Je vous le dis tout de suite, tout ce qui se dit ici, je le note et, après, quand on dit « on va regarder pour les gants », « on va regarder pour les catalogues », « on va regarder pour les chaussures », je vous invite vraiment à regarder, qu'on ne repose pas la question dans 3 mois.

Ensuite, je voudrais revenir sur l'accident de l'électrifié qui est également, il me semble, sur votre périmètre, par rapport à la barrière du passage à niveau. On est sur le déclenchement d'une enquête depuis pas mal de temps, je pourrais vous dire la date, je ne l'ai plus là... Mais on est sur une enquête officielle qui a été déclenchée au niveau du CSE et ce n'est pas normal qu'on soit toujours à la pêche aux informations. Il manque les horaires de travail, il manque les effectifs de la brigade, il manque un courrier sur la date limite à laquelle la barrière aurait dû être changée, il manque le rapport d'expertise à J + 30... et je crois qu'il y a eu une expertise sur la barrière dont on n'a pas le compte rendu. En fait on n'a pas grand-chose et il va falloir alimenter l'enquête. Merci.

M. Olivier MARTY : Il faut bien sûr alimenter l'enquête, je vous rejoins. On l'avait évoqué à la dernière séance plénière à propos de l'attente du rapport d'expertise de la barrière elle-

même, et on avait justement convenu qu'on n'avait pas les conditions permettant de clôturer l'enquête et de pouvoir avoir les échanges en CSE. Elle se poursuit et donnera lieu, comme cela avait été sollicité, à une séance de CSE spécifique pour le traiter.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Pour les conditions matérielles, c'est difficile. Je vous avais déjà demandé, d'avoir un peu plus de micros parce qu'on perd plein de temps.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : On va refaire un petit historique parce qu'il y a apparemment ici quelques jeunes. Auparavant, on avait droit à un petit catalogue. On pouvait commander les chaussures qu'on voulait. Il y avait un système de points pour les EPI dont on pouvait bénéficier tous les ans. Ensuite, on nous a supprimé ce catalogue et c'était au petit bonheur la chance d'avoir des choses. Avant, on avait de la chance, on nous changeait les chaussures tous les ans et, aujourd'hui, pour gratter encore un petit peu plus, on change les chaussures à la demande et, bien sûr, la Direction ne s'interroge pas, les DPX ne s'interrogent pas, les présidents de CHSCT ne s'interrogent pas. Il y a des agents qui ont la même paire de chaussures depuis dix ou quinze ans. Donc, à force de gratter, oui, on en arrive là ! La protection des salariés a un coût, certes. Comme on l'a toujours dit, c'est toujours moins coûteux de faire de la prévention, de fournir des EPI de bonne qualité plutôt que ce soit un coût dans les accidents de travail.

Monsieur le président, je pense donc que vu les accidents de travail qui sont dus aux chutes de plain-pied, je pense que vous pouvez prendre, pour les agents de la ZP NEN une mesure de haute qualité pour les chaussures. Parce que, pour certains agents, c'est pratiquement le dernier EPI, la seule protection qu'ils ont. Il ne devrait donc même pas y avoir de question à se poser, au bout d'un moment, stop aux économies de bout de chandelle qui coûtent très cher et, là-dessus, je pense que vous avez certaines obligations, monsieur le président, de faire baisser le nombre d'accidents de travail. Déjà là, ce serait une première mesure de protection envers les salariés dont vous avez la responsabilité. En effet, ce n'est pas un sujet où on peut dire : allez, on attend 3 mois.

M. Olivier MARTY : Je vous ai répondu sur le fond, sur le partage des mesures de prévention, voire en termes d'adaptation si d'autres établissements pourraient évoluer en termes de nature d'EPI et de chaussures. Je vous ai donc répondu tout à l'heure.

Par rapport au rythme des dotations, le fait d'être sur une dotation à la demande permet aussi de s'adapter à l'état de l'EPI et de ne pas forcément déclencher le renouvellement d'un EPI qui ne serait pas en mauvais état au bout d'un an. Mais il ne faut bien sûr pas, et je vous joins, laisser une situation où on aurait un état dégradé d'un EPI par rapport à un autre.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Excusez-moi, monsieur le président, au sein du CSE, au sein d'une zone de production, il ne doit pas y avoir de la petite prévention et de la grande prévention selon les présidents de territoire. On a entendu du côté de l'EIC Nord-Pas-de-Calais où on va regarder pour de bonnes paires de chaussures et, par contre, nous, avec notre président du CHSCT qui est peut-être le plus radin des plus radins au monde, on aura encore à se taper des chaussures avec lesquelles on aura des plaies aux pieds. Non, ce doit être une mesure prise au niveau de la ZP NEN, voire... je ne vais pas utiliser un mot grossier, mais on est tous égaux, je pense, d'un EIC à un autre, d'un infrapôle à un EIC, on est tous humains et, s'il existe de bonnes paires de chaussures qui soient agréables à porter, ça incite déjà à les mettre. En plus de ça, si elles sont plus protectrices, qu'est-ce qui vous gêne

pour prendre une telle mesure sur l'ensemble des territoires ? Il ne faut pas attendre que ce soit la volonté d'un président ou la non-volonté d'un autre.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Je m'inscris pour la suite des débats pour continuer à commenter les accidents du travail numéros 94, 105 et 110. Je ne sais pas si le débat est terminé sur ce problème.

M. Olivier MARTY : Avant de passer à des accidents précis, je répète que, dans le panel possible des EPI qui sont référencés, il peut y avoir une marge de choix et de décision prise par l'encadrement des établissements, mais ça n'empêche pas de partager en termes d'animation et de prévention sur l'ensemble de la ZP les sujets qui sont portés, les initiatives qui sont prises par certains établissements et de les alimenter avec la nature des débats que l'on a en CSE.

Juste avant de passer à d'autres accidents, monsieur Gueluy et madame L'Homel, souhaitiez-vous passer à d'autres accidents ou juste intervenir sur l'échange que l'on vient d'avoir ?

M. Pascal GUELUY (CGT) : C'était pour revenir sur cette histoire d'EPI distribués à la demande. Ça ne va pas du tout dans le sens de la prévention ça, surtout pour les chaussures de sécurité. On a déjà eu des problèmes avec des chaussures de sécurité qui avaient été stockées dans une armoire à l'établissement parce que les caractéristiques changent, le caoutchouc des semelles change, évolue. Faire croire qu'une paire de chaussures peut être portée pendant 15 ans me surprend fortement. Si on a décidé d'une périodicité à l'équipement, ce n'est pas pour rien. Ce n'est pas juste parce qu'elles s'usent, c'est qu'elles ne durent pas dans le temps, on marche sur du ballast, sur des traverses. Vous m'expliquerez comment une semelle qui a 15 ans va protéger un agent ? Il y a quand même un non-sens en termes de prévention de demander aux agents de choisir leur périodicité et, en plus, vous leur redonnez la responsabilité, c'est quand même fabuleux ça !

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je vais aller un peu dans le sens de mon collègue parce que je fais partie des agents des EIC qui ne portent pas souvent des chaussures de sécurité. Effectivement, je rejoins votre point de vue, les changer tous les ans ou tous les 2 ans, c'est ridicule parce qu'elles sont neuves.

Je vais également rejoindre mes autres collègues en disant que les nouvelles, je ne les porte pas parce qu'elles sont très, très douloureuses, et je mets encore celles qu'on avait avant, qui sont donc aussi âgées que le matériel, ce n'est pas peu dire, mais je ne porte pas les nouvelles. J'ai du mal à comprendre, monsieur Marty, que vous puissiez nous dire que vous ne voyez pas l'utilité de la généralisation de mesures qui sont positives pour les agents, ce que fait l'EIC Lorca en dotant les agents de chaussures de meilleure qualité les agents qui les portent de manière courante. C'est quelque chose qui doit être absolument généralisé dans tous les EIC de la ZP. J'irai même au-delà en préconisant gentiment et avec toute mon amitié de parler de ça au niveau national, parce qu'on voit que les accidents sont liés, on sait que les blessures sont nombreuses et aussi que, quand on donne des chaussures de mauvaise qualité aux agents, ils ne les portent pas et mettent autre chose. C'est donc vraiment un risque particulier.

Pour sortir de cette partie-là et revenir sur l'organisation, je trouve que votre jeu de piste d'aujourd'hui est passionnant, c'est très sympa ! On prend les établissements dans l'ordre... J'imagine que la disponibilité des intervenants ne poserait pas de problème si les documents avaient été rédigés comme ça. On a des numéros d'AT sur ce magnifique tableau qu'il aurait été très utile de retrouver sur celui-ci ou alors un classement par établissement... Je ne sais pas, mais un classement qui soit commun à tous les documents et qui nous permettent d'éviter ce petit jeu fantastique de piste à rechercher dans une écriture... Je suis à un an ou deux d'être presbyte et c'est compliqué. Donc, voilà, si on pouvait, au niveau organisationnel, avoir quelque chose de lisible, ce serait plus agréable.

M. Olivier MARTY : Sur la question des chaussures, je vous ai dit qu'en termes d'évolution les choses se partageaient au niveau de l'animation des préventeurs. Je ne préjuge pas sur ce qui pourrait en découler comme mesure de généralisation, ça fait partie bien sûr des options qui peuvent exister et qui seront alimentées par les débats d'aujourd'hui.

J'ai expliqué en début de séance que le grand tableau chronologique permet, avec la connaissance de la date de l'accident, de s'y référer rapidement quand on prend le tableau page par page.

M. Segatto souhaite aborder un autre accident. Avez-vous terminé sur ce qu'on vient de se dire ?

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : On n'a peut-être pas compris la journée d'aujourd'hui mais, ne vous inquiétez pas, on s'en sortira. Je n'ai pas suivi ou alors j'ai mal compris la journée d'aujourd'hui : est-ce juste des questions/réponses et on voit ça plus tard ou sommes-nous un petit peu comme des préventeurs aujourd'hui ? Vous nous présentez des accidents du travail, on en discute et on est là aussi pour vous apporter des solutions de prévention, parce que si ce sont juste des questions/réponses, vous le dites, nous, on s'en va. Je pense qu'en tant qu'élus CSE nous avons une partie préventeurs, donc soit vous nous écoutez et vous dites « oui, ça, ce n'est pas déconnant, on le prend en compte, on va le mettre en place parce que c'est un sujet sérieux, comme les accidents de plain-pied » ou alors « bof, on verra ça avec les présidents de territoire, s'ils veulent bien ou pas, avec les préventeurs des établissements s'ils veulent ou pas ». Maintenant, vous répondez clairement à la question : nous considérez-vous là comme des préventeurs et on fait un travail ensemble avec les préventeurs que vous nous présentez, de territoire ou d'établissement, pour trouver des solutions... parce que le but, c'est ça, ce n'est pas de compter les accidents de travail, c'est d'éviter qu'il y en ait encore plus au prochain trimestre et éviter qu'il y en ait encore plus celui d'après. Qu'on sache un petit peu le principe de cette réunion : on est là en tant que préventeurs pour trouver des solutions, pour aller dans le sens de la prévention pour que les agents évitent d'avoir des accidents de travail. Nous, on est là dans ce sens-là. Si vous n'êtes pas dans ce sens-là, monsieur le président, dites-le et on s'en va.

M. Olivier MARTY : La manière dont on a échangé avant donne la réponse. On est bien dans un débat autour de la prévention, que vous alimentez avec les compétences autour de la prévention, et ce que j'ai expliqué à votre souhait de voir généraliser un changement de qualité de chaussures pour les EIC, fait exactement partie de ce débat : on le prend comme un élément important apporté par les élus aujourd'hui, qui peut être porté de notre côté du côté de l'animation de la prévention. Ce n'est pas pour autant qu'ici, en quelques minutes, je

vais prendre une décision opérationnelle de généralisation d'un EPI sans que cela ait pu être instruit par le collectif des préventeurs sous l'égide de la direction de la sécurité. Les éléments de prévention sont donc bien sûr dans le débat et c'est exactement ce qu'on vient de voir.

Je donne la parole à M. Segatto pour aborder un autre accident.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Effectivement, le jeu de piste, on a réussi à retrouver les numéros qui correspondent aux périmètres définis. Là, c'est le numéro 94, EIC Lorca, juste une question. On se demandait pourquoi il y avait eu un report de la campagne de sécurité routière. Pour nous, ça paraît un peu incompréhensible étant donné que c'est un vaste sujet, on a bien vu que, sur le nombre d'accidents de travail jusqu'au mois de juin, les accidents en véhicule sont quand même assez importants. Comment se fait-il qu'on reporte une campagne de sécurité routière ?

M. Olivier MARTY : Un élément sur ce point ?

M^{me} Gwenola DE SOUSA : Quand on décide de reporter une campagne, de sécurité routière ou autres, c'est juste parce que les CPS ont du mal à dégager les agents... Oui, je vous assure. Elles ne sont pas annulées, elles sont juste reportées pour la rentrée. Je vous assure, on y tient. Quand elles sont reportées, c'est juste parce qu'on n'arrive pas à remplir les sessions. Je vous assure que c'est la vérité.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Merci de votre franchise. Au moins, on a la vérité brute, la vérité vraie qui est donnée par vous. Je ris jaune en fait à votre remarque. On en est là, on est tellement en sous-effectif que, du coup, les mesures de prévention suite aux accidents de travail passent après la production. Je pense que c'est bien révélateur de la politique de la ZP NEN et de l'entreprise en général.

M. Olivier MARTY : Monsieur Collotte, sur le même accident ?

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Ce sera une observation qui sera valable pour tous les intervenants d'aujourd'hui, qui ne concerne pas seulement les deux présents. Ce sera une intervention sur les campagnes de sécurité routière, qui représentent une grande partie des accidents, et pas les moins graves. Ce qu'on déplore depuis longtemps, c'est la faible quantité de candidats qui passent chaque année dans ces formations des risques routiers et, quand il y en a – j'insiste là-dessus : quand il y en a –, ce ne sont pas les personnes qui sont concernées par le risque le plus important de l'accidentologie, j'entends par là l'équipement, les agents de brigade, les agents de parcours, les agents d'astreinte, les agents qui font plus de 30 000 kilomètres par an avec les véhicules, mais, je reviens à ce que disait M^{me} de Sousa, il faut compléter, on n'arrive pas à dégager de la production, on a donc quasiment la moitié des effectifs des bureaux qui passent dans ces sessions parce qu'il faut les remplir. Donc on a rempli les camemberts, on a fait les deux campagnes, on a rempli nos 12 candidats sur les 800 personnels de l'établissement, mais les personnes les plus concernées ne passent pas. Je pense donc qu'il faudra vraiment être vigilants pour que l'ensemble des personnes les plus concernées fassent partie de ces stages.

On pourrait dire la même chose pour le SST – pour ne pas qu'il y ait de confusion, je parle des sauveteurs-secouristes du travail –, où on en a de moins en moins parce qu'on n'arrive pas à dégager les gens, parce que, quand on les dégage, les stages sont très loin des lieux de travail et, malheureusement, quand on voit les tableaux arriver, on constate qu'il y a

beaucoup de gens de bureaux et qu'en brigade il y en a peu. Ça, c'est réellement un problème qu'il va falloir régler sur le SST sur les stages de prévention des risques routiers.

M. Olivier MARTY : Par rapport à cette problématique qui dépasse le cas précis de l'accident et qui a quand même son importance pour la sécurité routière et les formations SST.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je rejoins mon collègue pour la part EIC en tout cas. Effectivement, la répartition des places et l'octroi des places ne sont pas forcément adaptés. Ces sessions sont très bien faites, il n'y a pas de souci en tout cas dans leur contenu. On sait que ça peut être le même agent qui y va plusieurs fois consécutives alors que d'autres n'y vont pas parce que c'est une question de moyens. Et ça, monsieur Marty, c'est quand même la responsabilité des chefs d'établissement d'avoir du personnel en suffisance pour permettre la mise en place de toutes ces actions de prévention. Oui, ça a un coût mais ça a quand même un bénéfice. On a les journées de prévention du risque routier, qui sont mises en place sur l'EIC Lorca et j'imagine aussi ailleurs pour les deux-roues, les sauveteurs-secouristes du travail, toutes ces choses-là qui minimisent le risque pour les personnes sont bonnes. Les idées sont bonnes, elles sont applicables, il faut juste y mettre les moyens, et ça, c'est vraiment votre responsabilité.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Puisqu'on est dans les accidents routiers, il s'en est produit un chez vous le 19 juin, M. Buisson Sylvain. Il s'est endormi au volant sur l'autoroute à 130 km/h, il a dévié et s'est tapé le terre-plein central. Ça me pose un souci parce que, quand je vois que vous annulez les campagnes de sécurité routière et que vous avez des agents qui se cartonnent sur l'autoroute à 130 km/h, on aurait pu encore une fois avoir un accident grave qui aurait pu avoir des conséquences tragiques. Je vais déjà vous demander des informations sur cet accident. Que mettez-vous en place sur votre établissement, à part l'annulation des formations sur la sécurité routière, pour réduire le risque routier ?

M. Olivier MARTY : Je crois, si vous regardez au premier trimestre, sur les deux établissements que l'on traite dans cette première partie, que les campagnes de sécurité routière ont lieu d'une manière régulière. Après, dans l'année, il peut y avoir des ajustements de dates par rapport à la capacité à mobiliser le maximum d'agents, mais ce n'est pas un sujet qui est apparu cette année : elles sont lieu régulièrement et il est bien normal que l'on s'attache à cibler le maximum de présents parmi ceux qui sont les plus exposés aux risques. Je vous rejoins donc par rapport à cette remarque générale.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Pour rester sur celui-là, quand on fait un petit peu une analyse, est-ce un agent de réserve, un agent de roulement, un véhicule personnel ? Si c'est un agent de réserve, a-t-on regardé un peu la façon dont il était commandé ? Est-ce une commande à une durée moyenne comme vous le faites parfois sur site et qui va au-delà des prescriptions un petit peu de moyenne 40 km/h qu'on avait auparavant l'habitude de faire sur des agents de réserve. Bien souvent, on dit : allez, un accident, on va faire la petite journée de prévention et on passe. Il faut peut-être aller voir un petit peu plus dans le fond et, ça, on ne le voit pas dans la présentation : on ne sait pas si c'est sa cinquième ou sixième matinée, on ne sait pas si c'est sa première ou sa cinquième nuit, on ne sait pas. Est-ce un agent de roulement, un agent de réserve ? De quelle façon est-il commandé ? Avec quelle moyenne de prise en compte est-il commandé ? Les prescriptions du marqueur RHH qui parle des risques routiers des véhicules de service mais aussi des véhicules personnels qui pourraient

être utilisés dans le sens du service si l'agent était commandé en tant qu'agent de réserve pour se rendre sur son lieu de travail ? Est-ce que sa commande prévoit, avant qu'il parte, de pouvoir faire le tour de son véhicule, etc. ? Peut-être avait-il un problème pneumatique qui ne lui a pas permis de freiner sur une distance suffisante ? L'entreprise lui a-t-elle donné le temps de faire le tour de son véhicule parce que, même si c'est un véhicule personnel, on doit lui laisser le temps ? Cette personne-là a-t-elle le livret des recommandations de faire le tour du véhicule, le petit livret que l'on met dans les véhicules de service mais, bien souvent, qu'on ne remet pas aux agents auxquels on demande d'utiliser leur véhicule. Il y a plein de questions. Aujourd'hui, par rapport à l'enquête que vous avez pu mener, vous avez des éléments de réponse ?

M. Olivier MARTY : On va voir si des éléments du côté de l'établissement sont disponibles. J'ai noté juste que c'était un accident de trajet, on n'est pas sur une situation d'emprunt d'un véhicule de service avec tout ce qui va avec en termes de circulation en véhicule de service et donc en situation de travail. On est là dans la situation d'un agent qui vient au travail de chez lui, donc un accident de trajet sans arrêt qui s'est produit le 8 mars. Je ne sais pas s'il y a quelques compléments côté établissement qui peuvent être donnés.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : En attendant que vous finissiez de regarder, je voulais juste rebondir sur ce que disait M. Marty. En tant que président ce jour, je ne sais pas si vous êtes au courant mais il y a nombre d'agents de la ZP NEN qui sont commandés avec leur véhicule personnel : tout le monde ne se déplace pas, au sein de la ZP NEN pour se rendre à son lieu de travail avec un véhicule de service. C'est pour ça que, dans ce fameux RH, nous, au CHSCT, on avait travaillé sur le fait qu'il fallait équiper aussi, il fallait penser aussi aux véhicules personnels qu'on fait utiliser aux agents pour se rendre sur un lieu de travail. C'est pour ça que la question était posée de savoir si c'était un agent en roulement, un agent de réserve. Si c'est un agent de réserve, la façon dont il est commandé sur son temps de trajet, etc., si on lui donne le temps de faire le tour de son véhicule personnel, parce que c'est prévu aussi dans le RH, monsieur le président. Si c'est un agent de réserve qui se rend sur son lieu de travail qui est commandé avec son véhicule de service, il doit pouvoir faire le tour de son véhicule, comme si c'était un véhicule de service. Si c'est un agent de roulement, il faut regarder un petit peu la période de cycle à laquelle ça lui est arrivé, est-ce un roulement de six par exemple, est-ce qu'il était dans sa sixième ? Est-ce qu'il n'y a pas aussi derrière d'autres solutions dans l'aménagement du travail pour trouver des solutions et non seulement se fixer sur une campagne de prévention routière.

M^{me} Gwenola DE SOUSA : Pour répondre à votre question, c'était un trajet domicile-travail, l'agent partait au travail. Il était à sa cinquième journée de travail. Par contre, je regarde s'il en avait six et si c'est un agent de réserve, mais c'était sa cinquième journée de travail et il était 11 heures du matin. Il suivait un taxi à distance raisonnable, le taxi a freiné, l'agent a été surpris et il est allé heurter la rambarde de sécurité, avec son véhicule personnel. Du coup, il n'est pas allé au travail et est allé consulter un médecin.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : D'accord, c'est son véhicule personnel, c'est de son domicile à son lieu de travail, mais vous savez très bien que les équipes de réserve extérieures peuvent être commandées au départ de chez eux pour se rendre sur leur lieu de travail avec une commande qui prévoit un temps de trajet. La prise de service ne se fait pas au poste, elle se fait au départ de leur domicile. Peut-être que, là, c'était de son domicile à un poste

qui, si c'est en NP1, a une prise de poste à l'heure de prise de service de son poste, mais il y a de nombreux agents de réserve qui sont commandés au départ de leur domicile.

M^{me} Gwenola DE SOUSA : Pour ce cas-là, je ne sais pas s'il était commandé depuis son domicile ou si sa prise de service se faisait sur son lieu de travail. Il était à la circulation ce jour-là. Par contre, je peux demander.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Tout ça fait partie de l'enquête et, ça, on ne l'a pas. Monsieur le président, on aimerait bien avoir des données un peu plus consistantes. On est là aussi pour exprimer certaines choses et ce n'est pas le tout, comme je le disais au départ, de lui donner une journée de prévention routière, et hop, peut-être que tu ne sais pas conduire, on va te faire faire une formation sur les risques, et c'est reparti pour un tour. Non, non, il y a peut-être un sujet de fond à travailler. Il y a peut-être justement, concernant principalement les agents de réserve – et on se bat là-dessus – des temps de trajet à revoir pour laisser le temps aux agents, même si c'est leur véhicule personnel, quand ils sont commandés par l'entreprise au départ de chez eux, de faire le tour de leur propre véhicule avant de démarrer, d'avoir un certain temps aussi pour se rendre sur leur lieu de travail, et non pas augmenter les vitesses parce qu'on se dit que, sur l'autoroute, il peut rouler à 130. On a vu ce que ça a donné au mois de juin avec l'agent qui, en roulant à 130, s'est bouffé la barrière. Il faut donc laisser le temps aux agents et ne pas toujours les compresser toujours pour des raisons économiques.

M. Olivier MARTY : Les temps doivent être bien sûrs adaptés et ne pas être eux-mêmes générateurs de danger. On prend votre remarque bien évidemment.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Oui, monsieur le président, pour éclairer la situation de cet accident en particulier. C'est un agent que je connais et c'est surtout l'axe routier que je connais. À plusieurs reprises, monsieur le secrétaire, Christophe Achoub, ainsi que M. Jean-Marie Mutel sont intervenus et ont rappelé à la Direction que les premiers préventeurs étaient les agents, parce qu'on est sur un attaché PS embauché depuis environ 4 ans, qui a demandé pendant longtemps sa mutation dans les Ardennes, du côté de Charleville-Mézières alors qu'il travaille à Reims. C'est un sujet qui me tient à cœur car c'est celui des sans domicile proche. On recrute beaucoup, l'EIC Lorca a renouvelé presque un tiers de son personnel ces cinq dernières années, comme beaucoup d'établissements de circulation, on a donc des jeunes et des moins jeunes – on ne va pas faire de discrimination par l'âge – qui sont recrutés dans l'entreprise et affectés dans leur première affectation dans des lieux bien différents de leurs lieux de vie. Pour revenir à ce que je disais en préambule, les agents sont les premiers préventeurs, ce collègue a tout simplement déménagé parce qu'il faisait 200 kilomètres de route tous les jours pour se rendre à son travail. Il n'est pas le seul. Ça, c'est le premier point.

Ensuite, si les rémunérations étaient meilleures à la SNCF, on pourrait déménager plus vite et au plus près de son lieu de travail, en tout cas si on le souhaite. Ce sont des sujets que l'on voit régulièrement dans les demandes individuelles qui nous sont faites par nos collègues et je pense tous autour de la table on a été au moins concerné une fois.

Je voulais ajouter enfin que c'est le même axe routier qu'a évoqué M. Pinot sur lequel le DET de l'Infrapôle de Lorraine a eu un accident de la route cette année. C'est un axe très

accidentogène, où on ne roule pas seulement à 130 km/h, il y a différents changements de vitesse entre Reims et Charleville-Mézières en à peine 100 km.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Juste pour vous dire que je vous ai posé des questions précises tout à l'heure et vous n'avez pas répondu. J'ai donc fait une demande par mail à M. Larrieu. On ne va pas répéter aujourd'hui dix fois les mêmes choses, on pose des questions simples, claires, vous n'y répondez pas. Donc, à chaque fois que vous n'y répondrez pas, je ferai une demande officielle.

M. Olivier MARTY : C'est noté. Par rapport à l'intervention précédente, et pour ouvrir un échange un peu sur la couverture du territoire en termes de postes de travail et de localisation des domiciles des agents, c'est la nature même de notre activité de couvrir l'ensemble du territoire. Au moment d'intégrer l'entreprise, donner l'affectation la plus proche du domicile à chaque fois que l'on fait une embauche n'est évidemment pas possible. Après, les meilleurs efforts sont faits pour faciliter les demandes de mutation mais ça dépend aussi de la couverture en termes de capacité d'emploi. Le logement est encore un autre...

M. Sébastien NEAU (CGT) : Ce n'est pas vrai...

M. Olivier MARTY : Attendez, attendez, si vous voulez reprendre la parole, je vais vous la donner, je donne juste cette indication. Évidemment, on partage sur le fait que faire de longs trajets routiers pour rejoindre son travail est un facteur de risque, d'autant plus sur un axe qui peut avoir des caractéristiques accidentogènes.

M. Sébastien NEAU (CGT) : J'ai repris la parole un peu violemment pour vous dire que, depuis que je suis rentré à la SNCF, j'ai souvent vu ça. Je ne dis pas que c'est systématique mais, en attendant, à la circulation que je connais bien, la culture des établissements et de certaines UO est de délocaliser les agents volontairement, en première, deuxième, troisième affectation pour les envoyer dans d'autres départements que leur département d'origine, un peu comme ce que fait historiquement la gendarmerie nationale. C'est un constat, je ne vous pose pas de question, je ne vous demande même pas votre avis – un peu comme vous d'ailleurs –, donc voilà, c'est un constat historique.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Monsieur le président, il y a la vie vue par vous-même et il y a la vraie vie. Je ne peux pas vous laisser dire que tous les efforts sont faits, etc. C'est complètement faux. On est quand même déjà intervenus sur plusieurs établissements où, quand ils embauchaient des personnes, ils ne regardaient pas leur lieu d'habitation, et il a fallu intervenir pour qu'on rapproche un peu les agents. Il fallait parfois simplement permuter deux embauches pour pouvoir justement retrouver des agents proches de leurs domiciles. Et un certain nombre d'agents ont été mis dans des lieux comme des triages parce que personne ne voulait y aller et ils font aujourd'hui 180 km aller-retour pour aller de leur domicile au travail. Donc, ça, c'est la réalité.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Je suis obligé d'intervenir aussi, c'est tellement vrai. L'expérience vécue à droite à gauche est exactement la même dans les établissements, même dans les établissements des Hauts-de-France où, parfois, on se demande si vous ne le faites pas exprès. Parfois, il suffit juste d'inverser deux personnes, que ce soit au niveau infrapôle ou au niveau EIC. Parfois c'est nous qui trouvons les solutions parce que, a priori, vos services ne savent pas. Heureusement qu'on est en tournée parce que c'est parfois une

volonté de votre part, une volonté de l'entreprise, de la Direction d'éloigner au maximum les agents de leur lieu d'habitation et de leur famille. Expliquez-nous un petit peu cet intérêt. Qu'on ne dise pas qu'on s'écarte des accidents de travail parce qu'il y a automatiquement un lien.

M. Olivier MARTY : Je n'ai pas de réponse générale à faire par rapport à ça. Tout est examiné en termes d'affectation au moment des embauches. D'ailleurs, les affectations ne sont pas forcément génératrices de trajets si l'agent prend un domicile proche de son lieu de travail. C'est le cas dans une entreprise où on a la mobilité comme élément important parce qu'on couvre la totalité du territoire. Après, ce que vous dites a pu évidemment intervenir parce que ça fait partie des éléments que l'on a pu connaître. J'ai aussi des souvenirs, dans des temps anciens pour ce qui me concerne. Il faut qu'on soit bien sûr vigilants autour de ce sujet.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le président, toujours sur le même sujet, parler des affectations est une chose, mais il y a quand même une chose dont l'entreprise a la responsabilité, ce sont toutes les restructurations qu'on a connues et qu'on va connaître encore. Quand on supprime des postes, il faut bien recaser les agents et c'est rarement dans le même bassin d'emplois. Vu que vous avez supprimé x équipes d'agents de la voie, par exemple, ou on supprime des postes... Ça peut être l'avancée de la technologie, il y a plusieurs motifs, mais les agents qui font de la route pour un autre motif que juste leur travail pendant leur temps de service, il y a aussi les temps de trajet rien que pour y aller. Le nombre de fois où on a des accidents et où on découvre qu'il y a parfois des agents qui font 200 km pour aller travailler, c'est quand même une folie. Et les restructurations découlent aussi parfois des mises à l'EIM et, à l'EIM, que fait-on faire aux agents ? On les envoie à l'autre bout de la région pour accomplir des missions, ce qui n'est pas mieux. L'entreprise a donc une grosse responsabilité là-dessus : arrêtez de supprimer des postes, arrêtez de supprimer des équipes, des UO, et peut-être qu'il y aura encore moins de kilomètres à faire en voiture ! Parce que ce n'est pas le tout de faire une campagne, de prendre des engagements devant le président de la République ou l'État comme quoi la SNCF s'engage pour limiter le risque routier, en tout cas pour l'équipement ce n'est pas du tout le cas.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est assez marrant ! Il me semble qu'on avait un président qui disait, en 2017, dans des sites spécialisés, qu'il fallait prendre le risque routier à bras-le-corps parce que c'était la deuxième cause de mortalité au niveau de la SNCF. Là, on voit par rapport aux réponses qui nous sont données, qu'en effet vous prenez ça vraiment à bras-le-corps. Là, il n'y a pas à dire, heureusement que ça fait partie d'une des priorités de la SNCF ! On va ressortir les articles, je crois que ça date d'avril 2018, ou lisez notre dernier trac, on en parle !

Donc, à vous écouter, il suffirait que les agents déménagent. Tout à l'heure, on parlait de jeunes embauchés ; ce n'est pas discriminant, mais les jeunes embauchés font 45 ans, ils ont un ou une conjoint(e), des enfants et on les promène sur des établissements à 100 bornes de chez eux. Il suffit de déménager, c'est ça, monsieur le président ? Avec la famille, parce qu'il faut la prendre en compte quand même, il y a parfois des enfants qui commencent à être ados, on prend des jeunes embauchés de cet âge-là, vous avez forcément voulu prendre pour éviter qu'ils se retrouvent à statut. Comment font-ils avec 1 300 euros par mois ? Le conjoint ou la conjointe doit lâcher son travail parce qu'on envoie

la personne à 100 bornes de chez elle. Il suffit de déménager, c'est ça que vous disiez ? À 1 300 euros par mois ? Comme bien souvent ce sont des attachés PP ou des attachés PS, bien sûr, ils pourraient déménager tous les 6 mois. Ils ne travaillent pas dans des bureaux, monsieur le président, il ne suffit pas de prendre le train et de dire : eh bien tiens, il aura une demi-heure de train de plus ! Non, non, ils ne travaillent pas à Paris. Pourtant, il nous semblait que vous aviez fait un petit peu de province, monsieur le président, je pensais que vous connaissiez un petit peu l'Aisne, parce qu'il me semble que vous avez été RH à Tergnier, quelque chose comme ça. Vous avez gardé certains souvenirs. Il y a quand même de la distance selon les postes et selon les gares. Et comme ce n'est pas suffisant au sein d'une même UO, parce qu'il y a des UO comme ça ou des UP, vous prenez un point A ou à un point B, il n'y a pas loin de 100 bornes et, en plus de ça, vous nous dites : allez, on va augmenter les choses parce que, regardez, le 4 juillet, on va présenter des fusions d'établissements où les distances vont encore s'allonger. Que du bonheur ! Mais apparemment, votre conseil est tout simplement de déménager. Ce n'est pas si simple que ça dans la vraie vie.

On a déjà lancé le sujet, monsieur le président mais nous, on a des agents qui vont démissionner, qui sont formés, pourtant ils ont eu des formations. On a un agent qui va démissionner, qui paiera ses 14 000 euros de dédit formation parce que, pour certaines choses, vous n'êtes plus humain, monsieur le président. Les agents ne le supportent plus. Maintenant, vous avez de jeunes agents, même s'ils ont eu une formation, ça ne va pas les empêcher de démissionner. On a eu beau dire, on a eu beau faire de la prévention sur le sujet, eh bien non, on continue et, là, aujourd'hui, il y a certaines UO – on pourra en discuter en aparté ou quoi que ce soit – qui vont être mal parce que les agents n'hésitent maintenant plus à démissionner. Nous, on a deux agents – c'est bien beau, mixité, égalité, etc., les Hauts-de-France passent pour le haut du domaine – qui sont prêts à démissionner, une pour le 1^{er} octobre et une fois qu'elle sera sûre que sa mutation ne sera pas acceptée. À force de ne rien faire, à force d'être en sous-effectif, on ne peut attacher les agents, eh bien les agents préfèrent maintenant la démission et aller voir ailleurs !

M. Olivier MARTY : Pour préciser mes propos, je n'ai pas dit que le risque routier pouvait se résumer à « il suffit de déménager ». Vous voyez très bien la difficulté qu'il y a à concilier toutes les contraintes qu'on peut avoir au niveau familial et par rapport au travail sur le choix du lieu d'habitation. Non, ce que je disais, c'est que, dans certains cas, certains déménagent, se rapprochent et, du coup, ils n'ont plus l'exposition au risque routier que l'on peut avoir quand on est loin de son lieu de travail. Mais on a bien des occasions, c'est ça que je voulais préciser. Après, malgré toutes les situations, on peut regretter que certains décident de quitter l'entreprise, mais on reste une entreprise qui couvre l'ensemble du territoire et l'exercice du métier à la SNCF est attaché à une certaine mobilité pour permettre des parcours professionnels. On a quand même cette caractéristique et c'est évidemment très hétérogène selon les métiers. Mais ça n'empêche pas, bien sûr, d'être concentré sur la prévention du risque routier dans l'absolu, et ce n'est pas non plus pour autant que l'entreprise doit s'arrêter de s'adapter à son environnement et à son contexte économique ; elle ne peut pas se permettre de figer sa situation. Mais, là, on est dans un débat bien sûr plus général.

Sur ce périmètre des deux établissements, certains souhaitent-ils revenir sur un accident en particulier ?

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Je voudrais revenir sur l'accident 91, celui de l'agent qui est tombé dans les escaliers. Je m'interroge : qui l'a emmené aux urgences et sur l'avis de qui ? Parce que, s'il a été emmené aux urgences sur l'avis du médecin qui a été appelé, il n'y a pas de souci, mais si l'agent a été emmené aux urgences sans consultation d'un service d'urgences, là, c'est plus problématique parce que c'est la responsabilité des agents. Un rappel sur cette responsabilité a-t-il été fait aux agents ou pas ?

M. Emmanuel BOURGEOIS : Pour cet AT-là, je n'ai pas l'information. Par contre, je sais qu'il y en a eu un autre AT où les agents qui étaient témoins ont déplacé l'agent. On a fait un rappel pour expliquer que ce n'était pas possible de procéder de cette manière. Par contre, pour cet AT-là, je n'ai pas l'information, mais un rappel a déjà été fait, via un autre AT, mais ultérieurement à celui-là.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Je reviens sur l'accident de travail n° 105. Le sujet est assez lourd. Les mesures de prévention : néant, néant. Entretien avec le DO, convocation DET, sanction... C'est vrai qu'on aurait aimé en savoir un petit peu plus. Ici, en instance, on est quand même dans la confidentialité. Comment se fait-il qu'on en arrive là ? Y a-t-il eu des prémisses ? Est-ce le seul agent dans ce cas ? Il aurait été bien d'avoir les témoignages des autres collègues et peut-être aussi son témoignage à lui. Mais, là, on n'a qu'une version. Évidemment, son attitude est inexcusable, mais j'aimerais en savoir un peu plus sur cet accident.

M^{me} Gwenola DE SOUSA : Pour cet AT 105, il s'agissait de la DPX qui a été un peu violentée verbalement par un agent. Cet agent ne travaillait pas ce jour-là, il est venu au travail dans l'espoir de parler à la DPX. Elle était en train de boire un café avec des agents parce qu'ils allaient réaliser une réunion de formation. L'agent s'est présenté, il lui a demandé s'il pouvait parler avec elle pendant 5 minutes, elle a accepté. Ils sont allés dans le bureau et, au bout de quelques secondes, l'agent s'est emporté en lui reprochant son management. Ça a été assez choquant, même pour les agents qui étaient dans le réfectoire à côté. Si vous voulez, j'ai les témoignages des agents qui étaient là ce jour-là et tous s'accordent à dire que l'agent était particulièrement violent, qu'il se trouvait très près de la DPX. Mais c'était surtout vis-à-vis de l'agent, ce qui lui était reproché n'était pas son management en général, mais une décision qu'elle avait prise envers un agent.

Vous voulez dire quelque chose ?

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Oui, on commence un peu à entrevoir le...

M^{me} Gwenola DE SOUSA : En fait, la DPX avait refusé d'accéder à la demande d'un agent. Cet agent-là en a parlé à cet agent qui était membre du CHSCT et cet agent-là est venu s'en prendre à la DPX.

M. Olivier MARTY : Oui, c'est au passé, si l'on parle d'une ancienne appartenance à une instance.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Si on résume, est-ce un agent qui a des antécédents comme ça de ce style de violence verbale ?

M^{me} Gwenola DE SOUSA : Pas à ma connaissance.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Y a-t-il des conflits en général avec ce DPX-là ou est-ce vraiment la première fois ?

M^{me} Gwenola DE SOUSA : C'est pareil : pas à ma connaissance et, concernant la DPX comme concernant l'agent, je ne pense pas qu'ils aient eu des problèmes avec d'autres agents et pour avoir vu en tout cas cet agent-là en CHSCT, c'est quelqu'un d'assez correct. Je ne sais pas ce qui s'est passé ce jour-là.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Oui, parce que la réaction semble vachement disproportionnée du coup au vu de ce qui est rapporté aujourd'hui. Il a quand même eu une journée de mise à pied avec sursis. Y a-t-il eu un conseil de discipline ?

M^{me} Gwenola DE SOUSA : Il a été vu par le DET.

M. Olivier MARTY : Les mises à pied avec sursis ne relèvent pas du conseil de discipline.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : D'accord. Je n'ai pas d'autre question.

M. Olivier MARTY : Souhaitez-vous évoquer un autre accident ? Sinon, on en reste là. Monsieur le secrétaire, vous souhaitez la parole avant, je vous la donne.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Le secrétaire demande une pause pour l'ensemble des élus, d'une vingtaine de minutes.

M. Olivier MARTY : Donc nous faisons une pause et nous redémarrons à 11 h 25.

Interruption de séance à 11 h 5.

Reprise à 11 h 31.

M. Olivier MARTY : Monsieur le secrétaire ?

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Nous pouvons reprendre la séance, monsieur le président.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je disais juste que, sur les accidents du travail comme les derniers qu'on a évoqués, il est à mon avis regrettable qu'il n'y ait pas eu de médiation mise en place, même si les agents concernés n'y sont pas forcément favorables. Ça laisse des non-dits et ça empêche de renouer le lien. Je pense que sur des cas comme ça, ça devrait à la limite être, non pas obligatoire, mais... Il faut à un moment, quand on en arrive là, obliger l'agent et la DPX à communiquer à nouveau et la médiation est un apport extérieur, c'est important.

M. Olivier MARTY : Avant de passer la parole aux autres élus, la médiation est encadrée, elle ne peut se faire que sur le volontariat des deux. D'une manière générale, travailler à établir de meilleurs rapports, c'est bien sûr la responsabilité de tous, mais l'outil spécifique de la médiation est très intéressant mais il nécessite une recherche de solution sous l'égide d'un médiateur et ça ne peut se faire qu'avec l'adhésion de chacun des deux avant de

s'engager dans la médiation ; par principe, c'est comme ça. Mais, en soi, ça peut être intéressant.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Je voudrais revenir avec les compléments d'information qu'on a pu avoir sur l'EIC Lorca. On se rend compte que c'était quand même un ancien élu, qui avait certainement des responsabilités en tant que membre du CHSCT et DP. Ça reste un salarié protégé qui faisait certainement ça dans un rôle qu'il exerçait auparavant. Nous espérons que ça a été pris en compte et que ce n'est pas une volonté de casser des anciens élus. Je veux bien vous croire mais on peut se poser la question. En tout cas, nous, nous resterons vigilants sur les situations comme celle-ci.

Monsieur le président, après coup et en y réfléchissant, c'est vrai qu'on a déjà demandé que l'accident de travail n° 49 soit repris. Le 9, au CSSCT concerné, on va discuter des accidents de travail. Il est assez surprenant que face à cet accident de travail, tel qu'il nous a été remonté par nos camarades de la CGT, que le référent harcèlement ne soit pas invité le 9. Nous prenons note que, sur ce territoire, on essaye de faire sans le référent harcèlement.

M. Olivier MARTY : Sur votre dernière remarque, il y a une invitation si une situation se présente dans les thèmes abordés pendant la séance et aborde la question du harcèlement sexuel et des agissements sexistes. Il n'y a pas de systématisme.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Pour pouvoir y aller, il faut y être invité, monsieur le président. Il y a certains territoires qui invitent le référent harcèlement et, pour l'instant, ce territoire-là n'a pas fait d'invitation au référent harcèlement alors qu'il y a un sujet sur un accident de travail. Le référent harcèlement ne va donc pas pointer comme ça le bout de son nez sans y être invité puisqu'il n'y est invité que s'il y a discussion sur le sujet. Comme à l'ordre du jour de cette CSSCT il est prévu de discuter sur les accidents de travail, la délégation SUD-Rail note que le référent harcèlement sexuel n'est pas invité à celle-ci. Vous pouvez protéger si vous voulez mais il y a des règles et cette règle-là n'a pas été respectée. Même quand les règles ne sont pas respectées et que c'est voyant... Vous pouvez regarder ceux qui sont invités, c'est ce que vous êtes en train de faire puisque vous ne nous croyez pas quand on vous parle. Vous avez donc pu vérifier que le référent harcèlement n'est pas invité à cette SSCT, contrairement à d'autres.

M. Olivier MARTY : On verra ce qu'il est de la nature des éléments qui seront portés au débat et par rapport à la question que vous posez sur l'invitation.

Sur l'EIC Lorca et l'Infrapôle Lorraine, voulez-vous aborder un autre accident ?

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Je vais être rapide parce que c'est un petit peu ce qu'on avait évoqué tout à l'heure avec les chaussures à l'EIC Lorca. Juste un petit truc qui m'interpelle et je pense que ce sera une réponse pour la formation aux risques routiers : on lit que l'agent n'a toujours pas participé à la journée graisseurs. Est-ce au jour de l'étude de l'accident ou est-ce aujourd'hui 2 juillet ?

M. Olivier MARTY : Pour que chacun s'y retrouve, il s'agit du n° 110 de la liste. Sur la participation de l'agent à la journée graisseurs une réponse ?

M^{me} Gwenola DE SOUSA : L'agent était bien programmé sur la journée graisseurs qui devait avoir lieu le 4 avril et qui a eu lieu, mais il était en arrêt de travail. Il a eu un premier arrêt de

travail initial et il devait être revenu pour la journée graisseurs, donc ça tombait bien, mais il a malheureusement été prolongé. La deuxième journée graisseurs que nous avons faite s'est déroulée sur l'UO Champagne-Ardenne à Reims, on a donc décidé de le mettre plutôt dans la journée graisseurs qui aura lieu au mois de septembre ou octobre dans sa zone de travail. Mais il est bien prévu d'y aller parce que, de toute façon, tous les graisseurs doivent passer dans les journées graisseurs.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Avec les micros, s'il vous plaît, Déjà on n'a pas assez d'une journée pour traiter tous les accidents mais si en plus on doit attendre que le micro fonctionne, on n'a pas fini !

M^{me} Gwenola DE SOUSA : Je disais donc : n'ayez pas d'inquiétude, l'agent sera bien intégré dans une journée graisseurs puisque tous les graisseurs doivent passer dans ces journées avant la fin de l'année.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Justement, peut-on parler des journées graisseurs pour savoir rapidement ce qu'on y fait ?

M^{me} Gwenola DE SOUSA : On a créé ces journées-là sur l'EIC parce qu'on s'est rendu compte que nos graisseurs étaient des agents multi-risques et qu'on avait beaucoup de mal à les dégager dans les différentes campagnes. Dans ces journées-là, on retrouve le risque routier, avec une auto-école, ils font des exercices de perte d'adhérence et des audits de conduite pour corriger les mauvaises habitudes prises avec le temps. Le médical intervient pour faire un atelier faune et flore parce que les graisseurs sont exposés, comme les agents de l'équipement, à tout ce qui est faune et flore (vipères, rats, tiques, plantes irritantes, allergisantes et toxiques). On leur explique donc comment se protéger et, si jamais ils sont infectés, piqués ou mordus, comment se soigner et quels sont les bons gestes à adopter. On leur fait aussi du « au volant, la vue c'est la vie » avec le médical. On leur fait aussi du secourisme, enfin une sensibilisation aux gestes qui sauvent avec le médical et, à la fin de la journée, on fait un échange avec les graisseurs sur leurs conditions de travail. D'ailleurs, les deux premières journées ont permis de révéler des petits soucis qui n'étaient pas remontés à l'établissement. On a donc réglé les problèmes et, à la fin, on leur remet une serviette rafraîchissante parce que, l'été, dans les voitures, ils ont beaucoup de mal à garder de l'eau fraîche et à se rafraîchir sur les voies. On leur remet donc des serviettes et ça leur permet d'avoir un linge frais pour se rafraîchir.

Ces journées-là ont pour l'instant été très bien accueillies par les graisseurs, donc on continue.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Effectivement, on peut comprendre qu'elles soient bien accueillies par les graisseurs mais on est très surpris d'entendre un tel programme sur une journée. En tout cas, je n'avais jamais entendu ça sur un quelconque EIC. C'est très, très bien, et ça pourrait être encore mieux – mais vous allez peut-être me dire que vous les avez déjà – mais, nous, on vient des Hauts-de-France, donc on n'a clairement pas tout ça ! Mais on a réussi à obtenir la crème solaire, les lunettes et la casquette pour les graisseurs. Si on peut faire une suggestion.

M^{me} Gwenola DE SOUSA : La casquette, ils peuvent en être équipés.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Par contre, je voulais rebondir un petit peu parce que, justement, ce sont des accidents qui ont eu lieu pas forcément sur cette période-là ni sur ces lieux-là. Je pense notamment aux tiques. Il est arrivé deux ou trois fois si je ne m'abuse jusqu'en juin. La SNCF prévoit-elle des kits avec ce qu'on appelle les petites pinces à tiques et un mode d'emploi ? Parce que la maladie de Lyme, c'est sérieux et, au bout de 24 ou 48 heures, c'est trop tard : si l'hématome grandit, ça a des conséquences terribles pour la santé.

M^{me} Gwenola DE SOUSA : Justement, suite aux journées graisseurs, on s'est rendu compte que les graisseurs n'étaient pas équipés de pinces à tiques. On a donc équipé les trousse de secours des graisseurs avec ces pinces à tiques, avec la notice qui va bien. On a aussi des graisseurs qui nous ont dit être parfois confrontés à des seringues, selon les zones géographiques. Dans ce cas, les lingettes de chlorexidine ne sont pas efficaces. Le médecin de région nous a donné une notice pour l'exposition au sang et on les a dotés de Dakin parce que c'est vraiment ce qu'il faut appliquer en cas d'exposition au sang et, après, les mesures d'urgence : se rendre à l'hôpital, etc. Donc ça, c'est aussi suite aux journées graisseurs.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Très bien, si on peut généraliser encore une fois sur la ZP NEN les bonnes pratiques.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Comme chaque dossier, monsieur le président, vous allez remettre ça à plus tard, mais il est vrai qu'on aimerait bien vous entendre sur le sujet où, a priori, de ce qui nous est conté... C'est un conte de fées par rapport à ce qui se fait sur certains autres établissements. Cette mesure-là fait partie des mesures phares à mettre en place sur l'ensemble du périmètre. On aimerait bien vous entendre aussi sur le sujet et pour autre chose que : on verra ça plus tard et on vous donnera la réponse. Parce que, quand il y a de bonnes pratiques comme ça qui sont effectuées en termes de prévention, il faut faire un copier-coller pour le coup, monsieur le président, parce que, dans certains établissements, c'est la préhistoire à côté de ça !

M. Olivier MARTY : Ma réponse est dans le même état d'esprit de ce que je vous ai décrit tout à l'heure, sur le partage des bonnes pratiques, qui sont bien sûr à prendre dans chacun des établissements, et ça fait partie du travail que l'on fait sur la prévention.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je vais aller dans le sens de mes collègues. On vous avait déjà demandé lors d'un CSE précédent que ces journées, dont l'initiative est quand même à saluer fortement, soient généralisées sur l'ensemble des EIC. Ça se fait déjà sur d'autres CSE. Aujourd'hui, on aimerait que vous ne nous disiez pas que les bonnes pratiques sont à partager mais que celle-ci va l'être vraiment, concrètement en tout cas.

Et je profite de cet accident pour revenir sur un sujet que l'on a abordé lors d'un autre CSE, celui des mesures complémentaires des graisseurs en Hauts-de-France, où un dirigeant du pôle sécurité avait envisagé la piste de leur faire prendre des barres de charge, donc du matériel en plus. Cet accident-là, dont a été victime monsieur S. sur l'EIC Lorca, aurait probablement été plus grave s'il avait porté en plus du reste une barre de charge. J'aimerais donc bien que celui-ci serve d'exemple à l'autre et qu'on n'en arrive pas à faire porter des barres de charge à nos graisseurs en plus du matériel qu'ils portent déjà et qui est très lourd.

M. Olivier MARTY : Le sujet du port de la barre de charge était identifié dans nos échanges comme étant un dispositif pouvant créer lui-même un risque, ça fait donc effectivement partie de l'analyse.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Comme tous mes autres collègues, je m'étonne de ces superbes pratiques à l'EIC Lorca et je m'interroge sur la raison pour laquelle ça n'a pas été mis dans tous les établissements, autant à l'EIC qu'à l'infra, parce qu'à l'infra, je n'ai pas souvenir sur ma carrière d'avoir eu une fourniture de crème solaire. C'est peut-être bête, mais on sort d'une période de canicule où les agents, à cause des dérangements, ont continué à sortir sur les voies et ils n'avaient aucune protection.

M. Olivier MARTY : On regarde par rapport aux risques en termes de tenue et d'autres moyens de protection, vous évoquez la crème solaire entre autres. Nos débats vont donc alimenter tous ces sujets. Sur l'EIC Lorca et l'infrapôle Lorraine, avez-vous d'autres questions ? On passe donc à d'autres établissements.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Monsieur le président, vous reportez tout à chaque fois en nous disant qu'il faut réfléchir, etc. À quelle date est le prochain rendez-vous pour qu'on discute de tout ça, voir ce qui a été mis en place et comment ça a été mis en place ? Parce que vous reportez à chaque fois à plus tard : oui, il faut qu'on regarde, qu'on en discute mais, bon, quand est la prochaine date ?

M. Olivier MARTY : On ne met pas de date a priori mais ces sujets-là sont de la compétence de l'instance et, dans l'enchaînement du calendrier, on sera amenés à y revenir. Je ne mets pas de date a priori aujourd'hui. Aujourd'hui, on est sur le sujet des examens des accidents du travail qui peuvent évidemment amener des échanges intéressants sur la prévention, c'est ce qu'on fait depuis le début. On avait déclenché déjà un débat en avril sur les mesures générales de prévention, ça continue à être de la compétence de l'instance et, bien sûr, on en reparlera, mais je n'ai pas un calendrier, là, a priori sur le déroulé de nos séances et de leurs contenus.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Désolé d'exister, les élus du CSE, mais, quand on regarde, vous savez prendre en compte immédiatement les mesures prises par la Direction. À quel moment, allez-vous prendre en compte les préventeurs que nous sommes et arrêter de reporter à plus tard en disant : oui, on prend note, on va y réfléchir pour voir si c'est intéressant ou non. Il y a des mesures immédiates à prendre, il y a des mesures de prévention à prendre, quand allez-vous retenir nos idées en tant que préventeurs ? Vous avez certaines obligations de résultat, monsieur le président, et nous sommes là aussi pour vous y aider.

M. Olivier MARTY : Les obligations du président qui sont portées par l'ensemble des acteurs de la sécurité sont bien là. L'alimentation qui est faite par les débats d'aujourd'hui sur la prévention est importante, on l'intègre bien sûr dans nos réflexions mais je ne prends pas une date de calendrier aujourd'hui par rapport aux suites données. Tout ceci mérite aussi analyses, échanges et décisions prises en compte sur plein de sujets. C'est donc quelque chose qu'il faut regarder au niveau de la zone de production.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est marrant, parce qu'il y a des décisions qui sont beaucoup plus rapides que vous arrivez à prendre ou que certaines UO arrivent à prendre. Un départ dans un UO, on arrive à financer son départ avec un plateau de chez Courbet, on

arrive à faire un départ comme ça qui coûte quelques centaines d'euros et il n'y a pas de souci, on arrive à faire ça et, lors de ce repas, quelques dizaines de cadres profitent d'un repas sans travailler ; par contre, là, on y arrive mais dès qu'on entame le sujet de la prévention qui pourrait avoir un coût, là, il faudrait réfléchir, il faut faire deux pas en arrière et faire oh là, attention, bien peser les patates pour savoir combien ça nous coûte ! Eh bien cette situation-là, il est bien désolant que, sur des établissements, sur des UO, on soit obligés d'attendre 3 mois pour avoir un siège 3 x 8 et, pendant ce temps-là, les agents qui sont en 3 x 8 font avec un simple siège de ligne. En effet, il y a de la réactivité mais pas forcément dans le bon sens, monsieur le président.

M. Olivier MARTY : Quelqu'un souhaite-t-il évoquer un sujet concernant ces deux établissements ?

M^{me} Céline MORVAN (SUD-Rail) : Un sujet qui n'a rien à voir : depuis que nous sommes arrivés ce matin, l'IRP fonctionne très mal, on est déconnectés toutes les 2 minutes ; je n'arrive pas à suivre quoi que ce soit et il n'y a pas que moi, nous sommes plusieurs dans ce cas-là. On ne veut pas nous fournir des documents papier, je veux bien, mais depuis ce matin, moi personnellement, je ne suis rien du tout, je suis déconnectée sans arrêt et j'ai des messages comme quoi l'IRP n'est pas fiable aujourd'hui parce que maintenance. Ce serait donc bien d'avoir un support pour cet après-midi.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Il faut remédier au problème technique des élus, monsieur le président.

M. Olivier MARTY : On questionne le support sur ce sujet. Y a-t-il encore une question sur ces deux établissements ?

M. Sébastien NEAU (CGT) : Effectivement, le tout digital a ses limites, monsieur le président, et la façon dont il est mené par le Comex, c'est-à-dire à marche forcée... On en a déjà parlé ici. Le support papier, tel qu'on le connaissait dans les instances précédentes, a quand même un certain confort. Voilà, c'est tout, et ce n'est pas la première fois qu'on vous le fait remarquer.

Je voulais aussi vous dire que j'ai reçu une de mes convocations pour le CSE du 27 juin le 29. C'est tout.

M. Olivier MARTY : Une autre intervention sur ces deux établissements ?

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Non, mais vous ne répondez pas aux questions que mon camarade vous a posées. Allons-nous avoir un support papier pour cet après-midi ou pas ?

M. Olivier MARTY : Si l'accessibilité n'est pas résolue avant la pause, on fera une édition pour avoir un support.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Vous demandiez si on avait encore des questions sur les AT de l'EIC Lorca et de l'Infrapôle Lorraine, je voudrais revenir sur le numéro 112. Bien que ce soit une situation particulière, je voulais savoir si la charge mentale et le stress au travail, notamment d'un agent CPS en particulier mais des agents CPS en général, sont pris en compte par l'entreprise ? C'est un vrai sujet, contrairement à mon intervention de tout à l'heure, qui concerne directement la qualité de vie au travail. Pour avoir discuté à plusieurs reprises avec d'anciens agents CPS qui ont changé de métier, c'est un soulagement en fait

de changer de métier quand on était agent CPS pendant des années : de ne pas revenir avec du travail dans la tête, de ne pas revenir avec du travail à la maison. Au-delà des problèmes de santé, n'y a-t-il pas un effet aggravant du stress permanent vécu du lundi au vendredi, parfois le samedi et le week-end aussi, parce que, lorsque les DPX n'arrivent pas à gérer certaines situations, ils n'hésitent pas une seconde à appeler les agents CPS quand ils ont leur numéro de téléphone et qu'ils ne sont pas d'astreinte. Voilà une question.

M. Olivier MARTY : Un élément sur ce point.

M^{me} Gwenola DE SOUSA : Vous savez que l'agent n'est toujours pas revenu à son travail malheureusement. Je n'ai donc pas pu le rencontrer et je ne le connais pas. Je ne sais donc pas comment cet agent vivait son travail avant l'accident. Après, pour les agents CPS, je ne pense pas qu'au sein de l'EIC nous fassions des études sur leur charge mentale. Après, on peut toujours se pencher sur la question après un tel accident. On regardera mais, pour l'instant, je n'ai pas plus d'éléments puisque la victime n'est pas revenue.

M. Olivier MARTY : D'autres questions sur ces deux établissements ? S'il n'y en a pas, je remercie nos deux intervenants et nous allons pouvoir maintenant aborder les accidents concernant l'EIC Alsace et l'infrapôle Rhénan.

Départ de Gwenola De Sousa et d'Emmanuel Bourgeois à 11 h 59.

Arrivée de Fabrice Blasco et Jérôme Carrion à midi.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Monsieur le président, il est midi, on prendra la pause dans une demi-heure.

M. Olivier MARTY : On va ouvrir les débats avec les deux nouveaux intervenants avant la pause déjeuner.

Nous accueillons donc Jérôme Carrion qui est Cosec pour l'infrapôle Rhénan et Fabrice Blasco qui est Cosec pour l'EIC Alsace pour aborder les accidents que vous souhaitez pour ces deux établissements. Qui souhaite prendre la parole ?

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Je voulais parler de l'accident n° 24, avec un agent de signalisation qui a manipulé un fût PL et s'est coincé la main. Dans les mesures proposées, on a rappelé à l'agent de ne pas forcer sur la porte du fût si elle est bloquée. On a l'impression qu'il a fallu mettre quelque chose. Est-ce que, dans la conception, parce que j'imagine bien comment est fait le fût, un agent qui reste sur un dérangement de PN avec une circulation routière arrêtée et les trains arrêtés, qui intervient sur le fût, mais le fût est gelé, donc il n'intervient pas, il ne force pas sur la porte. Il fait de la supervision et attend que ça dégèle. Ça me paraît difficile à mettre en œuvre et ça me paraît un peu léger comme solution. Pourquoi est-ce bloqué ? Y a-t-il des mesures à mettre en place pour les gens intervenant dessus pour dégeler ? On pense à des chalumeaux, qui existent. Dans la conception du fût, plusieurs idées ont déjà été remontées mais jamais appliquées, on peut faire en sorte que les rainures et les replis n'aillent pas sur les encoches des fûts de façon que lorsque ça gèle, ce ne soit pas bloqué. Il y a certainement des choses à étudier mais, dans un accident comme celui-ci, mettre de ne pas forcer sur la porte quand elle est bloquée, ça me paraît un peu léger.

M. Olivier MARTY : Un petit retour côté établissement par rapport à cet accident et aux mesures.

M. Jérôme CARRION : Bonjour à toutes et à tous. Effectivement, ce jour-là, il faisait très froid sur l'établissement – on était début février –, et la porte était bloquée par le gel pour des raisons non connues. L'agent, voulant bien faire, a voulu forcer sur cette porte, sur le loquet et il a dérapé : sa main est venue heurter le fût.

Après, comme mesure, les gestes métiers sont effectivement de ne pas forcer et de prendre un peu de temps pour voir comment on peut faire autrement par rapport à cette porte qui est résistante. Il aurait pu effectivement se doter d'un outil notamment pour éviter de se blesser à la main.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Je vous coupe, mais il y a du bruit, il faudrait donc parler plus près du micro et, monsieur le président, il faut nous donner du matériel plus performant. Il y a un bourdonnement avec la clim et je n'entends rien.

M. Jérôme CARRION : Je vais parler plus près. Effectivement, il a forcé et il aurait pu essayer de trouver d'autres solutions plutôt que de forcer à la main. Il s'est un peu précipité, il n'avait pas forcément vu que c'était bloqué et a voulu forcer pour ouvrir ce local.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Excusez-moi, j'enfonce des portes ouvertes mais c'est sûr qu'à un moment il va falloir réfléchir sur le matériel que l'on utilise. On ne peut pas faire que de la prévention sur de l'acier qui est en extérieur, où il y a des guérites qui ont un demi-siècle et sont fermées avec des cadenas qu'on n'arrive pas à ouvrir lorsqu'il gèle, avec des portes qui sont coincées en permanence quand il gèle. Je ne parle même pas des endroits qui ne sont pas climatisés depuis un demi-siècle, où il fait 60 ° à l'intérieur. Mais, là, si vous voulez, ce genre d'accident, ce qui est dommage, c'est qu'on ne puisse pas réfléchir sur la cause, le cahier des charges de ces installations. C'est un exemple le fût de PN, je ne me focalise pas sur le fût de PN ; on a les moteurs d'aiguilles, c'est la même chose ; on a les SVN qui sont à côté des réchauffeurs d'aiguilles et, c'est pareil, c'est une horreur ! Est-ce qu'à un moment quelqu'un va penser que les installations sont soumises à l'été et à l'hiver dans le Nord-Est ? On a des contraintes météorologiques qui font que ce n'est pas à l'abri et on aura beau faire tout ce qu'on veut en prévention, il faut réfléchir à changer ces installations qui ont 60 ans d'existence et qu'on n'a jamais changées.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Ça concerne l'infrapôle rhénan et plusieurs accidents, dont j'aimerais bien avoir les explications. Concernant l'accident du 31 janvier de M. H., qui prend une pince à quartier et qui retourne un rail et se le met sur le pied. Là, c'est un accident grave parce qu'il aurait pu avoir le pied écrasé. Je voudrais savoir quelle action vous avez entreprise. Y a-t-il des moyens de manutention ? Vous faites état dans votre déclaration initiale que vous allez mettre en place un plan d'actions : on aimerait donc savoir quel plan d'action, de quoi il s'agit, ce que vous avez fait et ce que vous avez mis en place.

Le deuxième accident est un accident du 28 février concernant M. Z. C'est quelqu'un qui déplace une charge lourde avec son collègue, apparemment dans une espèce de magasin, lieu de stockage qui n'est ni goudronné, ni bétonné, pas accessible avec des engins, avec des matériels à déplacer mal conditionnés, ce qui nous amène à réfléchir sur l'état de vos

lieux de stockage à l'infrapôle Rhénan, particulièrement sur le siège visiblement. Il y a donc certainement des choses à faire pour l'aménagement du parc.

Concernant un troisième accident le 8 mars, de M. C., l'agent effectue un déchargement de matériel. Encore une fois, c'est de la manutention et on s'aperçoit que c'est une baie Télécom qui pèse 150 kg. Comment peut-on organiser un travail avec des agents qui portent... Ça m'a fait penser à Obélix qui porte son menhir. On a donc des agents qui portent des charges de 150 kg. Là, l'organisation du chantier ne me paraît pas du tout adaptée.

Sur ces trois accidents, merci de donner des explications.

M. Olivier MARTY : On va les reprendre mais, juste auparavant, on va donner la parole à Madame Lantz qui l'avait sollicitée. Est-ce pour revenir sur le débat qu'on avait juste avant ?

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Non, c'est sur d'autres accidents, je voulais des informations complémentaires.

M. Olivier MARTY : D'accord. On va déjà prendre ceux qui ont été cités et on enchaînera ensuite avec les autres. Le premier qui a été cité correspond à l'accident 44.

M. Jérôme CARRION : Concernant l'accident de M. H, il était effectivement prévu un ramassage du rail avec une draine. Une draine est justement un moyen de manutention mécanisé qui permet d'éviter la manutention à nos agents. Manque de chance, le rail a été déposé non pas sur le patin mais sur le côté. Du coup, la draine ne peut plus le prendre avec son grappin. C'est pour ça qu'il a fallu effectivement faire tourner ce rail d'un quart de tour pour le remettre sur le patin et qu'il puisse être pris par la draine. Manque de chance effectivement, l'agent, en prenant la pince a fait un demi-tour supplémentaire, ce qui fait que le rail a fait un rebond supplémentaire, un quart de tour supplémentaire, et la malchance qu'il a eue était que son pied se trouvait justement dans cette zone d'évolution du rail, qui n'était pas prévue, qui était incontrôlée. En fait, en discutant avec l'agent, on s'aperçoit qu'on ne lui a pas suffisamment montré la technique pour retourner ce rail en sécurité. Le plan d'action a donc consisté à échanger avec l'agent, à faire une vidéo justement avec notre ASFP, notre formateur, qui, lui, a justement une bonne connaissance de ce matériel et de lui remontrer les bons gestes pour que, dans le futur, les agents puissent voir ce qu'il faut faire et ne pas faire, notamment en termes de positionnement vis-à-vis des pieds par rapport au rail, pour éviter justement que, même si un quart de tour supplémentaire venait à se réaliser, les pieds ne se retrouvent sous le rail.

Concernant M. Z., non, l'accident n'a pas eu lieu directement au guichet matière de l'URA. En fait, il y a eu des travaux sur le secteur de Val de Seine en l'occurrence et, à la fin des travaux, l'ensemble du matériel a été ramené sur une zone de stockage, qui est une zone de stockage temporaire, qui n'est effectivement pas macadamée, et sur laquelle était entreposé du matériel pour être repris par un transporteur. Sauf que malheureusement le premier conditionnement qui avait été réalisé par l'UP Travaux suite aux travaux n'était pas conforme. Le transporteur n'a pas souhaité prendre le matériel puisqu'il n'avait pas été chargé comme il faut sur palette, etc. L'UP travaux s'est retournée vers l'URA, qui sont des spécialistes du magasinage pour remettre en conformité l'ensemble du matériel et pour que le transporteur puisse réaliser le transport. L'agent a donc saisi un caisson avec un autre collègue et, au cours du déplacement, il a trébuché sur une palette qui était posée au sol. En fait, à ce

moment-là, le matériel a glissé et son doigt s'est retrouvé comprimé avec une autre pièce qui était là.

Ensuite, concernant l'accident de M. C., effectivement, l'agent déplaçait une charge lourde puisqu'on parle bien d'une charge de 150 kg qu'ils ont déplacée à la main. Ce n'était pas du tout ce qui était prévu au départ sur le chantier puisqu'il était prévu un déchargement de ces trois baies informatiques par un camion plateau. Ce camion plateau disposait d'une grue de manutention qui permettait justement de déposer le matériel là où il devait le faire. Sauf que le camion plateau avait aussi des tourets, on a donc voulu commencer par les tourets et, du coup, s'est retrouvée la remorque avec les baies informatiques qui était en attente de déchargement. Souhaitant aller plus vite, on a demandé aux agents de porter ces baies informatiques et, effectivement, c'est au cours de ce cheminement que l'agent, qui était en marche arrière, n'a pas vu un trou dans le sol et est tombé sur la tête. Mais il était bien prévu au départ un déchargement mécanisé de cette charge.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Pour revenir sur l'accident n° 30 de l'EIC Alsace sur le dégagement des pistes, est-il prévu l'année prochaine de réitérer ce dégagement par l'infirpôle ? Comme cela a-t-il été contractualisé et les sacs de sel qui ont été mis en place le sont-ils toujours et dans quelles conditions sont-ils stockés ? Parce que du sel sous la pluie n'a plus aucun intérêt quand l'hiver va arriver.

Ensuite, pour revenir à l'accident de M. C., que je connais très bien, c'est un collègue direct, je peux vous dire que ce n'était pas de leur décision d'aller décharger, c'est le livreur qui n'a pas voulu aller au point initial parce que c'était trop compliqué pour lui de manœuvrer dans la cour de la direction régionale.

Sur l'accident n° 77 de l'EIC Alsace, on constate qu'il y a une démarche en cours pour doter tous les agents à vélos et trottinettes d'EPI haute visibilité financée par l'EIC Alsace. Encore une bonne action réalisée en local mais ne pourrait-on pas essayer de doter tous les agents de la ZP qui viennent avec des équipements, on va dire « doux », de ces équipements ?

Pour l'accident 120, on constate toujours que c'est l'état des pistes qui est un peu délabré, et je pense que je vais m'arrêter là parce que, sinon, je ne vais pas avoir toutes les réponses.

M. Olivier MARTY : Avant les autres interventions, je laisse la parole aux assesseurs.

M. Fabrice BLASCO : Bonjour à tous. Est-ce que vous m'entendez bien ? Concernant le sel stocké dans un lieu de stockage à Hausbergen, ce n'est pas quelque chose qui est contractualisé : ce sont les agents qui ont actuellement cette mission à réaliser quand il y aura de la neige.

On parlait après des EPI pour les gens à vélo. C'est vrai qu'on va le réaliser prochainement. On a envoyé un questionnaire pour savoir qui étaient les personnes qui utilisaient le vélo pour faire du domicile-travail et inversement pour doter ces agents qui ont répondu favorablement d'EPI (casque, sursac, gilet et brassard de visualisation). Il y a une chose qui est importante, c'est le risque routier : on met le paquet sur le risque routier parce qu'on a eu pas mal d'accidents de trajet.

M. Olivier MARTY : Voilà donc certains compléments par rapport aux questionnements que vous avez portés.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Quelques remarques par rapport sur quelques accidents de travail. Pour l'accident n° 41, c'est effectivement une bonne idée de faire un tuto pince à quartier, pourquoi pas : pour des procédures précises comme ça, ça peut servir aux agents et, encore une fois, si on peut s'en inspirer.

Pour l'accident n° 77, je ne sais pas ce qui se passe dans l'Est de la France, mais il y a une espèce de vent de générosité qui s'est installé, c'est très bien. Fournir des EPI aux agents qui font du vélo, c'est très bien, mais élargissons et fournissons également des gilets jaunes pour les automobilistes : c'est notre proposition.

Ensuite, sur l'accident de travail n° 100, ce qui est surprenant quand même, c'est que l'agent semble avoir abandonné le dossier. On aimerait donc en savoir de plus.

Et pour l'accident de travail n° 64, les nouveaux gants anti-projection ont-ils été trouvés ?

M. Jérôme CARRION : Concernant l'accident n° 100, je ne vois pas pourquoi vous me dites que l'agent... L'accident a effectivement eu lieu...

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Autant pour moi, il s'agit de l'accident 101. L'agent a abandonné le dossier.

M. Jérôme CARRION : Oui, mais n'est pas un accident de chez moi.

Concernant l'accident 104, non, effectivement, on a essayé de rechercher après. En discutant avec les agents qui ont l'habitude des travaux de frappe, il s'avère que même les cuirs très épais ne permettent pas d'arrêter ce type d'éclats qui sont projetés à très haute vitesse à travers n'importe quel tissu. Sinon, il faudrait avoir des gants d'une telle épaisseur que ça ne permettrait plus aucune dextérité, ce qui amènerait donc d'autres risques. Pour moi, c'était une idée que j'avais et que je pensais réalisable, mais, en échangeant avec les agents plus confirmés que moi pour les travaux de frappe, tous m'ont dit qu'ils avaient déjà eu malheureusement ce type d'accident et que la seule solution serait d'avoir un gant de 2 ou 3 cm d'épaisseur, ce qui apporterait des risques bien plus importants et, du coup, plus aucune dextérité.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : De type armure, finalement, on est sur une cotte de mailles.

M. Jérôme CARRION : Oui, on serait quasiment sur des gants de type cotte de mailles, on ne pourrait plus travailler : on supprimerait donc un risque pour en apporter un autre.

M. Maurice NOËL (UNSA-Ferroviaire) : Je regardais la ligne 44. Il y a encore une chose, c'est la jeunesse de l'agent. L'agent était jeune sur le poste, pourquoi n'avait-il pas été formé avant ?

Après, encore sur l'accident 51, ça s'est passé en hiver et il a glissé sur une traverse gelée. Avait-il ses crampons à disposition, ses crampons d'hiver qui sont normalement en dotation ?

On a eu une expérience il y a 7 ans sur des sur-chaussures d'hiver pour mettre au-dessus des chaussures de sécurité quand il y a de la neige ou du verglas, avec des crampons intégrés et en goretex pour éviter de se mouiller les pieds quand on est dans la neige. Cet essai va-t-il être repris en compte un jour ou pas ?

Il y a encore une autre chose sur l'accident de travail 102. Quels horaires de travail avait l'agent : était-il de jour ou de nuit ?

M. Jérôme CARRION : Des éléments de réponse concernant l'accident 44, l'histoire du rail qui a blessé l'agent. L'agent est un relativement jeune embauché, il a un an et demi de chemin de fer et, effectivement, la pince à quartier n'était effectivement pas quelque chose qu'il utilisait au quotidien au niveau du collectif bois. On lui a laissé un petit peu de temps mais visiblement il n'avait pas suffisamment d'accompagnement et de monitorat pour réaliser cette opération, qu'ils font en fait très rarement. Du coup, il n'avait pas forcément la bonne technique gestuelle à utiliser pour ce type d'opération.

Concernant l'accident 51, non, l'agent n'avait pas de crampons ce jour-là. En avait-il ? Je ne sais pas. Je ne peux donc répondre de façon formelle à cette question. On en distribue toujours, ce n'est pas un souci. Au niveau de la cellule prévention, quand j'ai des demandes, j'en fournis toujours. On parle bien des crampons de nouvelle génération, comme on pouvait avoir auparavant. Après, il faut les porter et ça peut être parfois compliqué en fonction du sol sur lequel on veut marcher. Par rapport au contexte, il n'est pas toujours évident à porter en fonction de la nature du sol. On a déjà eu des accidents effectivement et parfois on aurait peut-être pu les porter dans ce cadre-là mais, pour monter sur une traverse, ce n'est pas forcément facile à porter au quotidien pendant une séance de travail.

Concernant les sur-chaussures d'hiver, effectivement, il y a 7 ans, mon prédécesseur m'avait parlé du sujet, je me souviens d'en avoir parlé avec lui. Il faudrait étudier la question 7 ans après : y a-t-il eu des évolutions techniques ?

Concernant l'accident 102, effectivement, l'agent travaillait de nuit et, en fait, il n'était pas sur une piste. En fait, c'est le panneau d'un tiers qui a gêné. Ce panneau en bois était tombé et était entreposé par terre, l'agent ne l'a pas vu.

M. Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je voulais revenir sur ce que vous avez dit tout à l'heure sur l'accident 93, le déchargement de la baie informatique. Vous avez dit, je vous cite : « on a demandé aux agents de décharger à la main parce qu'on était pressés ». Je voudrais savoir qui a demandé, ça peut être intéressant.

Dans l'accident 93 aussi, l'agent, les agents en l'occurrence puisqu'ils étaient plusieurs, étaient-ils formés à ces manipulations de charge lourde ? J'ai cru comprendre que ce n'était pas la manière habituelle de procéder.

Sur l'accident 44, vous parlez d'un jeune agent et vous dites que la gestuelle et les positionnements ne sont pas maîtrisés et vous nous dites que sa formation n'était pas faite avant, mais n'est toujours pas faite aujourd'hui, en tout cas c'est ce qui est écrit. Ça date quand même du 6 mars. Il serait peut-être bien qu'il ait une formation avant de se blesser à nouveau. Je voulais savoir si les absences de formation ou de monitorat dont vous parlez sont les conséquences d'un manque d'effectif ou de pressions de production ? Qu'est-ce qui explique qu'un agent embauché depuis plus d'un an et demi n'a pas reçu les formations nécessaires, et toujours pas à ce jour ?

M. Jérôme CARRION : Concernant l'accident 93, quand j'ai dit qu'on a demandé aux agents de décharger, effectivement, ce sont les agents qui encadraient, en l'occurrence ce qu'on appelle le GATI (Groupe d'Appui Téléphonie et Informatique) chez nous, qui est l'entité qui

avait en charge les travaux, qui a demandé, pour un gain de temps qui n'en était pas un, pour des contraintes logistiques, pour aller plus vite, de décharger manuellement. De toute façon, ils auraient pu faire différemment, ils auraient pu éviter de porter totalement la charge, ils auraient simplement pu la faire glisser et déposer la baie au droit de la zone. Effectivement, il y a eu des soucis de ce côté-là.

L'agent était-il formé ? Non, il n'était pas formé, il avait été embauché il n'y a pas très longtemps. On propose régulièrement des formations Prap sur l'établissement. Ce qu'il faut savoir, c'est que les formations Prap sont organisées régulièrement par le pôle QSE avec un planning de formation prévu à l'année. On a un planning de formation qui en l'occurrence propose 100 places pour les formations Prap et, au besoin, on complète en fonction des demandes des unités de production. En fait, nous ne sommes pas décideurs sur le fait d'inscrire ou pas un agent à cette formation. On est là pour proposer l'offre de formation. Cet agent a réalisé la formation depuis puisque la hiérarchie a pris conscience de la nécessité de cette formation suite à cet accident.

Concernant l'accident 44, la formation n'est toujours pas faite à ce jour. Là, encore, on propose l'offre de formation et, après, c'est aux dirigeants d'inscrire en fonction des places disponibles.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Pour un accident qui concerne l'EIC Alsace, M. G., au mois de juin. C'est l'histoire de l'escabeau qui a une marche cassée. Je voudrais savoir, parce que ça existe à l'équipement, si vous avez un registre outillage à l'EIC, si les escabeaux sont suivis dans un registre. Si ce n'est pas le cas, il faut le faire. Vous avez un recensement à faire. Les escabeaux sont vérifiés normalement à l'équipement tous les ans. Il faut donc mettre en place un registre avec une périodicité de vérification et, ensuite, vous avez maintenant des escabeaux qui sont, un peu comme on en voit beaucoup dans les magasins, avec des marches larges pour pouvoir mettre le pied, un garde-corps sécurisé en hauteur. Je rappellerai que le travail en hauteur est interdit, on ne travaille pas sur un escabeau, il faut une plateforme sécurisée. Je suis déjà très surpris de retrouver des escabeaux préhistoriques, quand on le voit en photo, ma grand-mère avait le même. Vous avez beaucoup de travail à faire si vous n'avez pas de registre d'outillage et, après, dans le cadre d'un programme d'amélioration des conditions de travail, remplacer tous ces escabeaux et installer des plateformes pour travailler en hauteur.

M. Fabrice BLASCO : Par rapport à l'outillage, je parle de l'EIC, donc c'est au niveau national et il n'y a pas de registre outillage. Après, ce sera une décision à prendre par la ZP. Je ne peux pas la prendre.

Deuxième chose, concernant cet escabeau, on a fait l'inventaire et on a retiré tous les escabeaux dans les postes pour mettre des escabeaux aux normes. Il y a plusieurs normes concernant soit les échelles, soit les escabeaux, donc tout ça sera mis en place. Beaucoup de choses vont être mises en place par rapport à ça, l'histoire du Rex, le remplacement des plateformes, la sensibilisation des agents. On ne parle pas de formation mais de sensibilisation, bien sûr, pour monter sur un escabeau, de même que pour monter des escaliers, et la révision du DU. Concernant la fiche d'outillage, ça n'existe pas à l'EIC.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est une petite question pour les intervenants qui sont présents avec nous, pour savoir si on vous donne les moyens temps pour pouvoir discuter

entre Cosec. Quand on se rend compte que vous êtes la deuxième série de Cosec à passer, il y a de très bonnes mesures qui ont été prises à certains endroits et on a l'impression que, s'il y avait un meilleur lien, la façon dont a été faite la présentation telle qu'elle est faite aujourd'hui n'est pas terrible, il y a des parties qui sont redondantes. On a l'impression que si vous n'avez pas le temps de discuter entre vous, vous manquez de moyens et on a l'impression que cette journée aurait pu servir aussi à l'ensemble des Cosec des bonnes pratiques qui sont à droite ou à gauche, par exemple, si on prend l'histoire des escabeaux, on répond en parlant des bonnes pratiques mises en place concernant les travaux en hauteur. Par contre, l'EIC Hauts-de-France, les précédents Cosec y sont passés, il y a donc un lien à faire entre vous.

Ma question est donc : pendant une période où la Direction de l'entreprise songerait plus à vous supprimer, il faudrait savoir si vous avez le droit de poser des questions en temps ordinaire et si vous avez réellement les moyens de pouvoir vous organiser entre vous pour voir un petit peu les bonnes pratiques à gauche et à droite. De ce fait-là, on a des demandes généralisées. On entend parler de sur-chaussures à crampons en goretex, c'est bien mais il faudrait que ce soit généralisé aussi bien du côté des infrapôles que des EIC parce qu'on demande de plus en plus aux agents des EIC d'aller mettre du sel pour qu'ils puissent partir en fin de service comme ils le font. Ce serait donc bien qu'elles soient généralisées.

À défaut d'avoir mis une indemnité de kilomètre pour remboursement de frais de transport à ceux qui utilisent un deux-roues, ce que l'entreprise n'a jamais voulu mettre, on s'interroge aussi, puisque ça existe au niveau des voitures, mais ça existe aussi au niveau des deux-roues et VTT. Il faudrait voir à financer des collègues. L'écologie leur parle, pour ceux qui veulent continuer, même en hiver, d'utiliser un deux-roues de pouvoir le faire en toute sécurité. L'indemnité kilométrique, dont je parlais au préalable, aurait permis de financer ce type d'achat pour ceux qui utilisent un deux-roues. À défaut, la Direction peut mettre ça en place et trouver également un financement sécuritaire pour ceux qui utilisent un deux-roues.

Et haute visibilité, ça, c'est génial. Ce serait bien de mettre ça en place sur l'ensemble de la ZP. J'ai fait à peu près le tour des demandes, si vous êtes autorisés selon les moyens que vous avez en termes de Cosec pour essayer d'améliorer certaines situations.

M. Olivier MARTY : Je vais les laisser s'exprimer sur la manière dont ils se parlent car, pour le reste, vous prenez des sujets qui sont intéressants dans le débat sur la prévention.

M. Jérôme CARRION : Je ne parle pas des moyens temps, mais je m'exprimerai, il n'y a pas de souci, ne vous inquiétez pas.

Sur les deux-roues et VTT, pourquoi pas ?

Après, sur les crampons et goretex, il faut quand même qu'on réessaye. D'après nos prédécesseurs, les tests avaient été plutôt moyens, mais il faut qu'on réessaye parce que, 7 ans après, la technologie est peut-être différente. Donc essayons avant de dire que c'est une bonne solution.

Sur les moyens de discuter entre les Cosec, il y a différentes choses qui nous permettent de le faire. La première, c'est l'animation de la ZP NEN. Sachez que l'on a tous les trimestres une réunion Cosec avec la ZP où on se retrouve entre Cosec pour échanger. Il y a effectivement de l'information descendante bien sûr, venant de la direction, mais il y a

toujours un temps d'échange qui est prévu pour qu'on puisse échanger, notamment les bonnes pratiques. On a effectivement déjà identifié entre nous qu'on ne s'échange pas suffisamment nos bonnes pratiques. Donc, ça, c'est le réseau officiel d'échanges Cosec tel qu'il est établi.

Depuis que je suis arrivé à l'infra, j'étais en Lorraine auparavant, on a toujours fait des petites réunions entre Cosec infra, en l'occurrence c'était souvent les ALCA (Alsace Lorraine/Champagne Ardenne). C'étaient des gens qui se connaissaient et qui s'appréciaient. Tous les ans, on se retrouvait et on s'échangeait nos bonnes pratiques. Je vous avouerai qu'on a un petit peu perdu ça, mais on a discuté avec Emmanuel Bourgeois, que vous avez vu tout à l'heure, le responsable QSE de la Lorraine, et on s'est dit qu'on le ferait au moins deux fois cette année, parce qu'on se rend bien compte qu'on est chacun dans nos établissements et qu'on ne profite malheureusement pas assez des retours d'expérience des autres. Là encore, on va travailler sur le sujet puisqu'il y a des choses qui se font dans les établissements qu'on pourrait copier et mettre en place chez nous.

M. Olivier MARTY : Merci. Il y a plusieurs prises de parole mais, auparavant, monsieur le secrétaire, on pourrait faire la pause.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Oui, j'aimerais bien qu'on fasse la pause et qu'on reprenne dans 1 h 30.

M. Olivier MARTY : Donc, 14 h 5 pour la reprise.

Interruption de séance à 12 h 37.

Reprise à 14 h 9.

M. Olivier MARTY : Monsieur le secrétaire, je vous propose de reprendre la séance. J'avais une liste d'orateurs qui s'étaient déjà présentés, à moins que vous souhaitiez reprendre la parole en tant que secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Je propose que l'on reprenne et, s'il y a des demandes de parole, qu'on leur donne la parole.

M. Olivier MARTY : Merci, monsieur le secrétaire, nous reprenons notre séance et j'avais noté les demandes de paroles de MM. Segatto et Geneau, de M^{me} Lantz, puis de MM. Mutel et Sens.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Juste une chose, à la fin de la séance, je ferai une proposition de résolution parce que force est de constater que, depuis ce matin, et malgré la préparation du travail, on a eu déjà un président un petit peu provocateur en début de séance, ensuite on a un manque de réponses et, aujourd'hui, je pense qu'on peut faire 50 réunions comme et ça ne changera pas grand-chose. Je proposerai donc à l'ensemble des élus, s'ils sont d'accord, de réunir, à travers les CSSCT, à travers la commission pour la prévention, de façon que le coordinateur SSCT puisse réunir chaque CSSCT pour traiter les accidents de travail. Sur chaque accident de travail, il y a peut-être le nom du président et, aujourd'hui, je suis désolé de vous dire qu'on est à plus de 6 mois de mandat, on a un certain nombre d'accidents de travail et, au niveau prévention, nous, on n'a pris aucune décision, on n'a rien signé, ce n'est juste pas possible. Il va donc falloir faire un travail de fond, ce sera la proposition que je ferai, monsieur le président. Je tenais à vous en aviser.

M. Olivier MARTY : Merci, ce sera en fin de séance, comme vous l'annoncez.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Je voulais revenir sur l'accident de travail n° 93. Comme l'a dit ce matin mon collègue Vincent Pinot, effectivement, on a parfois un peu trop tendance à envoyer les agents sur la petite journée de formation dès qu'il a un accident et à ne pas regarder au fond le problème. Là, on voit que des agents Télécom ont déchargé du matériel. Déjà d'une part, il est clair que même avec une formation Prap, transporter du matériel de 150 kg va être compliqué, même avec la meilleure des méthodes. Je rappelle quand même que le travail doit être adapté au salarié et non le contraire.

Ensuite, sur le fond du problème, en discutant avec des collègues qui sont du métier, on se rend compte qu'il y a quand même un problème au niveau des commandes, qui sont passées par des services spécialisés et qui arrivent un petit peu au petit bonheur la chance dans les services, ce qui fait que les agents sont un petit peu surpris de voir débouler du matériel et doivent très rapidement le décharger avec les moyens du bord, c'est-à-dire parfois juste les bras ou un pauvre diable. Il y a donc peut-être un problème d'organisation au niveau de la gestion des commandes.

M. Olivier MARTY : Entre la commande et l'organisation pratique de la livraison, où est le problème ?

M. Jérôme CARRION : C'est effectivement un problème qui peut arriver, le matériel n'est pas forcément livré au bon endroit. Il faut rappeler aux réceptionnaires qu'ils n'ont pas à réceptionner du matériel qui n'est pas prévu. Cela pose un problème de sécurité, on ne décharge pas n'importe comment n'importe quel matériel : pour ça, un protocole de sécurité est établi avec le transporteur et, sur cet accident-là, effectivement, ça n'a pas été respecté par rapport à la commande.

M. Pierre GENEAU (SUD-Rail) : Justement, je travaille avec les Télécom depuis 35 ans, je connais donc bien le sujet. Déjà à la base, le métier de Télécom n'est pas de décharger du matériel informatique. Ce qui se passe souvent, c'est que c'est dans le cadre de travaux nationaux. Il y a donc effectivement quelqu'un qui commande, qui peut se trouver à des centaines ou des milliers de kilomètres. Il donne l'adresse au vendeur soustraite à un livreur et, le livreur, débarque, boum, comme ça sans prévenir. Déjà, pour lui, c'est un jeu de piste, quand on débarque dans un parc, dans une gare, trouver le bon service commence déjà un peu à le gonfler, et il s'aperçoit que rien n'est prévu. Autant, dans d'autres établissements, il y a des plateformes de décharge, là, pour les Télécom, c'est impossible à décharger. Donc, quand il voit ça, il se dit que ce n'est pas... Et il a raison quelque part, il se dit qu'il ne va pas décharger dans des conditions pareilles, vous vous débrouillez, vous prenez la baie. Eh bien voilà, les Télécom travaillent dans des conditions tout à fait imprévues et artisanales. Il y a donc tout ce qu'il faut pour les risques.

Ensuite, je n'ai pas compris la référence à une formation Prap. Je n'ai pas encore fait de formation Prap. J'ai connu l'époque où il y avait les gestes et postures : c'était fait par des gens du métier, c'était des formations concrètes, sur des gestes auxquels on se trouvait confrontés. Ça a disparu et on l'a remplacé par quelque chose qui n'existe pas encore pour nous et je doute que, dans une formation Prap on apprend à décharger de manière improvisée et artisanale des baies informatiques.

M. Jérôme CARRION : Pour apporter une précision sur les formations Prap telles qu'elles sont faites dans nos établissements, il y a effectivement une partie théorique qui concerne l'anatomie humaine et ce qu'on peut faire vis-à-vis du Code du travail par rapport au port de charge, quels sont les équipements que l'on peut utiliser pour limiter le port de charge. Il y a aussi et surtout une partie gestes et postures que l'on a maintenue au sein de nos établissements, c'est-à-dire que la formation n'est pas que théorique ; bien au contraire, elle est pratique et on fait ça par métier, donc en l'occurrence tous les ans il y a une ou deux sessions dédiées à l'ASTI où les agents apprennent justement à porter leur matériel. Parce que je partage votre analyse, il est important de le faire avec son matériel. Chez nous, la formation Prap est donc adaptée au métier et avec des exercices pratiques.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Je vais d'abord poser une question toute simple et j'aimerais avoir un oui ou un non : concernant l'accident 77, est-il envisagé de développer l'initiative de l'EIC Alsace sur tout le reste de la région de la ZP NEN ?

Ensuite, je m'interroge encore sur deux autres points. Sur la plateforme de sécurité, je constate qu'un certain nombre de dossiers sont clos. C'est assez étrange, alors qu'on commence à peine à les consulter.

Le troisième point est peut-être beaucoup plus grave. Une personne, qui s'appelle HM, pour qui on a reçu un rapport d'accident par mail. Cependant, on ne le retrouve ni dans vos listings, ni dans le recensement complet, ni sur la plateforme sécurité. Cet accident a-t-il disparu ? Que s'est-il passé ? Ou doit-on vérifier tous les mails qu'on a eus pour vérifier qu'aucun autre accident a disparu ?

M. Olivier MARTY : La première partie de votre question fait référence au débat qu'on a eu ce matin sur les EPI en cas de pratique du vélo et qu'on a retenu comme élément à débattre au sein de la ZP. Les autres idées qui ont été données dans le débat sont a priori intéressantes mais, encore une fois, on ne prend pas de décision immédiate portant sur l'ensemble de l'ensemble de la ZP sans avoir pu partager avec les autres établissements. Ce sera donc retenu en termes d'éléments à partager.

Après, sur les questions pratiques de la plateforme, Marjorie Blanchart va vous donner quelques éléments.

M^{me} Marjorie BLANCHART : Concernant la plateforme pour les accidents du travail qui sont clos, en fait, il y a des mesures de prévention qui ont été prises pour dire d'avancer. Cela ne veut pas dire qu'on ne tiendra pas compte de ce qui est dit aujourd'hui et qu'on ne reviendra pas pour faire évoluer. C'est juste que des mesures ont été proposées à un moment donné et il faut qu'on puisse avancer. Pour cela, il faut que ce soit validé par le directeur de l'établissement, et ça ne veut pas dire qu'on shunte les différentes étapes.

M. Fabrice BLASCO : Concernant l'AT de HM, elle n'était pas à l'EIC lorsque je suis arrivé en juin 2018. Je l'ai su quand j'ai reçu le mail comme quoi son AT était reconnu, mais je n'étais pas au courant mais, en fin de compte, c'était un agent qui avait été traité à l'EIM. Donc, en fin de compte, l'AT n'a pas eu lieu au sein de l'EIC mais au sein de l'EIM.

Deuxième chose, en fin de compte, la déclaration d'AT a été effectuée par la personne, elle n'a pas été saisie par son N + 1, elle l'a fait par elle-même : le Code de la sécurité sociale dit qu'on peut, pendant 2 ans, faire une déclaration d'accident du travail. Je n'en savais

strictement rien, j'ai dû le mettre là en fin de compte pour pouvoir boucler et avoir ces indemnités et le remboursement de ce qu'elle avait perdu. C'est tout ce que je sais de cette affaire.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Mais comment se fait-il qu'il n'apparaisse pas dans les listings ?

M. Olivier MARTY : Sur le listing, ce n'est pas le premier trimestre 2019 : si on parle de février 2018, on est donc sur une période antérieure. Voici déjà la réponse sur la partie listing.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je ne sais pas si j'interviens parce que ça ressemble à une farce aujourd'hui, mais ça ne me fait pas rire parce que, derrière, ce sont des humains et des accidents du travail. On en est à notre deuxième établissement alors qu'on devrait en être au quatrième. On discute de choses... Quand vous me dites tout à l'heure, monsieur qui a la chemise avec le tee-shirt... Excusez-moi, je ne me rappelle plus votre nom, je ne sais plus si vous êtes Cosec ou DET, mais vous dites que ce n'est pas de votre compétence de créer un registre d'outillage, alors si ce n'est pas de votre compétence, ça va être de votre responsabilité parce que, à un moment donné, la faute inexcusable de l'employeur va être retenue. Si on n'est même pas capable de créer un registre pour vérifier qu'on n'a pas des escabeaux pourris, je me demande ce qu'on fait là !

M. Dominique SENS (CGT) : Comme vient de le dire mon camarade de gauche, les entreprises, on ne sait plus, nous en tant que syndicaliste mais, vous, vous le savez aussi en tant que représentants de l'employeur, voient leur cotisation accident du travail augmenter au rythme de l'augmentation des accidents du travail. C'est vrai qu'on paie plus de cotisations et je pense que c'est très bien comme ça. Et il y a aussi de notre part, syndicalistes, la recherche de fautes inexcusables de l'employeur et c'est quasiment fait, on a plusieurs exemples sous la main. Ce matin, le secrétaire de cette instance vous a dit ce qu'il allait faire et, là, à la reprise, il vous a dit ce qu'il comptait faire aussi en fin de séance. Vous nous connaissez, en tout cas vous connaissez notre ancienneté, on vous dit ce qu'on va faire et on fait ce qu'on a dit. D'où la volonté de tout bon patron de diminuer les déclarations d'accidents du travail, voire de diminuer le nombre de jours d'arrêt d'accident du travail. Si on s'y prend bien, on peut apporter des témoignages de médecins du travail qui subissent des pressions pour diminuer le nombre d'accidents du travail déclarés ou le nombre de jours pour accident du travail, justement pour pas influencer trop sur le montant des cotisations. Après, tout le reste n'est pas que de la littérature parce qu'on a signé le même accord, vous et nous.

Je voudrais revenir sur l'accident n° 50. Il est marqué NC : est-ce que ça veut dire « non connu » ? Justement, c'est extrêmement intéressant pour notre instance, c'est une entreprise extérieure. Il y en a plusieurs autres dans ces indicateurs, rien que pour le premier trimestre, et on sait que Réseau va vers l'augmentation des externalisations de la sous-traitance. Comment, nous, élus du CSE, pouvons-nous obtenir les mêmes indicateurs pour ces entreprises sous-traitantes ? Et je ne vous parle pas des mêmes renseignements que ceux qu'on a aujourd'hui et qui sont donnés dans les CSSCT, où il manque certains indicateurs qu'on a aujourd'hui.

Je reviens sur l'accord que nous avons signé et je demande aussi – ce n'est pas une surprise pour vous parce que, depuis le début du fonctionnement de cette instance, c'est une demande de la CGT – d'obtenir les bons indicateurs pour les entreprises sous-traitantes et

vers qui vous externalisez des tâches de cheminots. On a déjà ces indicateurs-là et ce ne sont pas des mesures comme j'ai connu chez mes camarades d'Arcelor à Dunkerque où il y avait des objectifs zéro incident. C'était déjà la méthode Dupont de Nemours. On peut en débattre aussi mais, quand je vois que, sur les Hauts-de-France, tous les établissements Réseau se déclarent pilotes pour la mise en œuvre de cette méthode, sans concertation, j'y vois aussi une atteinte à ce que disaient nos collègues de l'UNSA ce matin. Rien du préambule de l'accord que nous avons signé.

Donc, il reste 6 mois avant la clause de revoyure, il faut vraiment, monsieur le président, que vous présidiez aussi sur les établissements qui composent le CSE. On a eu l'expérience sur une DCI unitaire, sur les vêtements à haute visibilité, où vous nous avez dit clairement – on a le relevé de conclusions concerté – que vous ne pouviez pas influencer sur les directeurs d'établissement. Nous, on vous demande le contraire. Quand beaucoup d'élus ce matin parlent d'harmonisation des bonnes pratiques, on sait faire la différence entre harmonisation et nivellement. Là, il faut une vraie présidence et non laissez les établissements faire ce qu'ils veulent. Quel acte de prévention fort à travers la prise en compte de tous témoignages depuis ce matin, on a aussi, dans les éléments que vous nous fournissez, la synthèse sur la zone de production de la Basse-Normandie. J'attendais de votre part, en bon préventeur, que vous annonciez des mesures correctives de prévention à tous ceux qui étaient au-dessus de la moyenne du territoire. On les voit les résultats, on les connaît les établissements, ce sont quasiment les mêmes qu'avant. Il faut vraiment inverser la tendance, monsieur le président. Qu'est devenu le document unique d'évaluation des risques 2018 ? Comment est-il exploité dans les CSSCT ? On dispose d'outils qui sont légaux et qui devraient être efficaces.

Pour en terminer, vous l'avez compris, je ferai respecter l'accord que la CGT a été signé, l'esprit de l'accord et je donne mon aval aux propositions du secrétaire de cette instance pour que la commission de prévention puisse faire les débats un peu plus sereins et constructifs dans cette instance.

M. Olivier MARTY : Un mot sur la manière dont les renseignements sont recueillis et peuvent être restitués quand il s'agit d'une entreprise sous-traitante et non de personnels SNCF.

M^{me} Marjorie BLANCHART : Juste pour l'historique, avant, les accidents de travail des sous-traitants n'étaient pas passés dans la PST. Depuis 2018, si je ne me trompe pas, on impose que ce soit tracé : on retrouve donc les accidents de travail dans la plateforme avec l'alerte qui va bien, que vous recevez, justement pour pouvoir calculer le taux de fréquence et qu'on puisse à un moment donné mettre en avant les accidents du travail des sous-traitants, ce qui nous permet d'avoir une vue dessus. C'est comme ça que l'on procède maintenant.

Concernant l'harmonisation des tenues haute visibilité, différents sujets ont été évoqués lors des différents CSE. On vous écoute et on les note. On va prendre l'exemple des tenues jetables pour les graisseurs occasionnels : on a partagé avec les différents EIC et c'est quelque chose qui se met en place maintenant progressivement sur les quatre EIC de la ZP NEN. De même, depuis ce matin, on prend en note, on va échanger et on va essayer de faire avancer. C'est également notre objectif.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Sur les tenues HV, je veux bien. Je vous rappellerai le SR du mois de janvier qui a donné lieu à une enquête et pour lequel on a demandé un certain

nombre de préconisations. Après, vous nous dites « oui, on est en train de regarder pour que tous les établissements en aient ». Mais c'était au mois de janvier, on est au mois de juillet : 7 mois ! Je vais vous dire franchement, je n'avais plus de tenue HV, j'en ai demandé une, la Cosec m'en a donné une jetable, ça m'a pris 10 minutes. Si on met 7 mois pour mettre des tenues HV jetables aux graisseurs et que ça se regarde comme ça dans les réunions à la petite semaine entre chaque Cosec de chaque établissement, je suis désolé, ce n'est pas satisfaisant de mettre 7 mois pour commencer à regarder de mettre des tenues HV jetables. Ce n'est pas satisfaisant.

Je vous ferai aussi une petite remarque parce que j'ai mis une belle affiche concernant une cabine d'autotest médical à disposition sur rendez-vous ici, au niveau du ZP NEN. Si on veut faire de la prévention, on ne ferme pas les cabinets médicaux : vous avez fermé le cabinet médical du Havre, je crois que vous en avez fermé 7 l'année dernière. On ne supprime pas non plus les médecins. Et ce qu'on fait aussi, on ne fait pas des visites tous les 5 ans en alternance avec l'infirmière et le médecin. On met des choses en place, on voit le médecin tous les ans ou tous les 2 ans et on ne fait pas des cabines d'autotest comme vous êtes en train de le faire ici au siège.

M. Olivier MARTY : Monsieur le secrétaire ?

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Pour en rajouter un petit peu, je vous rappelle quand même qu'on a un petit peu de mal avec vous parce que, ce matin, vous étiez en train de nous faire croire que le CSSCT qui était mis en place se faisait. On a effectivement signé un accord il n'y a pas très longtemps et on se rend compte qu'aucun effort n'est fait en matière de prévention. Depuis le début de cette mandature, j'observe qu'un certain nombre de demandes ont été faites aux accidents et que vous ne répondez pas. Si je reprends le CSE du 19, ça tombe bien, on a un Cosec, ici présent, qui était parti pour les raisons qu'il nous a expliquées, on a la Cosec de l'établissement, on a posé un certain nombre de questions à travers des résolutions, et où en sommes-nous depuis le 19 juin ? Ça fait quand même 13 jours et, en 13 jours, on a quand même demandé le nombre d'agents présents sur le chantier. Je n'ai pas les réponses. Où est le document d'organisation du chantier ? Où est la mise à jour du document unique réalisé par l'entreprise ? La fourniture du document unique ? Dans le cadre des préconisations, on a demandé la pose immédiate de clôtures visuelles sur toutes les clôtures herbagées et qu'avez-vous fait ? Le programme initial, la vérification de tous les garde-corps, l'avez-vous fait ? La mise à jour du document unique de tous les établissements du territoire ? Sur la mise en place de procédures qui permettent de s'assurer que tous les agents ont bien reçu les informations pour la sécurité, où en est-on ?

Ça veut dire qu'on va passer une journée à faire un CSE extra sur un accident où on a travaillé très tard, où on a donné notre avis, nos préconisations. Aujourd'hui, vous n'avez même pas la politesse de nous répondre ! Et ça, ce n'est simplement pas acceptable ! Parce que vous êtes tous là autour pour nous rassurer mais, concrètement, qu'avez-vous fait ? Je vous le répète, je vous l'ai dit la dernière fois, on a aujourd'hui des responsabilités en tant qu'élus, j'en ai aussi d'autres parce que, je vous le redis, pour chaque accident, ma signature doit aussi apparaître. Le jour où il va arriver quelque chose et qu'on n'aura pas fait le boulot, c'est aussi nous qu'on va venir chercher, d'accord ? Moi, ce que je vais vous faire, monsieur le président, je vais vous faire une alerte préventive auprès de l'inspection du travail parce

que, à un moment donné, je veux bien tout entendre mais, en 13 jours, ayez au moins la politesse de répondre.

M. Olivier MARTY : Sur la nature de la séance d'aujourd'hui et la politique de prévention et des mesures de prévention, aujourd'hui, et on le développe depuis ce matin lorsqu'on aborde les accidents du travail, il y a des éclaircissements sur certains accidents, les mesures de prévention qui ont été prises et qui sont enregistrées, et les propositions d'aller plus loin sur la prévention qui émanent des débats, que vous exprimez et qui vont contribuer à améliorer le système de prévention. On est sur ce débat.

La question de la responsabilité, je l'ai déjà répété plusieurs fois, elle incombe à l'employeur, donc, en cas d'accident et de recherche de responsabilité, ce n'est évidemment pas sur les élus de l'instance que cette recherche de responsabilité est faite mais sur l'employeur. Et vous savez bien le dire le moment venu et vous le répétez aujourd'hui.

Après, sur les suites à donner à des dossiers d'accident, il y a à la fois la poursuite de renseignements à rassembler et à fournir aux élus, et c'est le travail qui est en cours. Le sujet a aussi fait émerger un sujet qui dépasse le cadre local, et même le cadre de la zone de production, qui mérite une instruction qui soit connectée au niveau national. On est sur ces sujets-là. Je ne vais pas développer plus avant, c'était le débat qui a eu lieu au niveau de ce CSE, dont on sait que le dossier n'est pas clos. Il y aura bien sûr des suites. Voilà ce que je voulais juste redire.

Aujourd'hui, il a été choisi par les élus de revenir en détail sur les accidents du premier trimestre. C'est dans ce cadre-là que l'on est et, on le voit quand on aborde chacun des accidents, ça permet d'ouvrir les débats et d'alimenter le travail de prévention. Je vous propose de poursuivre sur cet examen.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Je reprends la parole derrière vous. Vous allez arrêter de nous énerver, en tout cas, moi, vous m'énerverez de manière claire depuis ce matin. Si c'est comme ça que vous menez les débats, on ne va pas aller loin, je vous le rappelle. Je vous l'ai dit en début de mandature : vous êtes le garant du dialogue social, c'est votre premier rôle, et ce n'est pas d'envenimer ici les choses, OK ?

Alors, sur les responsabilités, je vais vous dire une chose. Vous n'avez mis en place aucun dispositif d'intention sur les clôtures herbagées, en tout cas si vous prouvez le contraire, en tout cas, ce n'est pas ce que vous avez fait ! Demain, il y a un agent qui se pose sur une clôture, il tombe en arrière et se tue ? Un juge d'instruction prend le dossier, il va vous dire à vous que vous n'avez pas fait votre boulot et, à nous, il va nous dire quoi ? Vous avez fait une résolution, vous êtes-vous assurés que le nécessaire a été fait ? Eh bien non ! On est responsables ! Arrêtez de raconter n'importe quoi, déjà pour commencer !

Donc, vous avez beau nous dire aujourd'hui qu'on est sur les accidents du travail du premier trimestre, je sais lire entre vos lignes, je suis en train de vous poser une question. Il y a 13 jours, on vous a posé des questions, on vous a demandé de faire des choses dans le cadre de la prévention ! Aujourd'hui, on a un mandat avec des prérogatives. Je vous repose la question : pourquoi n'avons-nous pas de réponse et est-ce que ça a été fait ? Oui ou non ?

M. Olivier MARTY : Je n'ai pas rebouclé ce sujet de manière précise sur le débat d'aujourd'hui, je préparais les accidents du travail du premier trimestre. Je sais que les

démarches suite au CSE du 19 se poursuivent, l'affaire sera instruite pour que vous puissiez avoir la bonne information et le bon éclairage sur ce point.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : C'est très grave d'entendre ça de la part d'un président de CSE ! Il y aura une lettre préventive et saisie de l'inspection du travail, comptez sur moi !

M. Dominique SENS (CGT) : Oui, pour la CGT, je vous ai signalé qu'on a été informés par la communication de l'établissement infrapôle Nord-Pas-de-Calais que tous les établissements Réseau Hauts-de-France allaient être pilotes pour la mise en place des mesures de prévention des accidents du travail. Ça concerne les CSSCT et peut-être qu'on y reviendra aujourd'hui. Je vous ai demandé quel autre site sur le territoire du CSE serait pilote, quel autre site du réseau. Je n'ai pas eu ma réponse. J'ajoute que sur 7 établissements infrapôle Nord-Pas-de-Calais, est mis en place un challenge sécurité. J'ai quelques communications de l'établissement sous les yeux avec les objectifs de zéro accident mortel. Tant mieux, je ne me souviens pas qu'il y en ait eu ici ; le dernier qui a eu lieu sur ce territoire, la SNCF a été condamnée au maximum de la condamnation d'un employeur. Pour la CGT, les objectifs sont aussi de zéro accident mortel et zéro maladie professionnelle, ça, c'est de la prévention.

Pour la CGT, je vous demande sans plus d'explication et compte tenu du fait qu'il n'y a eu aucune concertation avec les nouveaux élus du CSE ni les RPX sur la mise en place de ce challenge des établissements pilotes, je vous demande le retrait de ce challenge sécurité, qui va conduire, je l'affirme, à dissimulation d'accidents du travail.

M. Olivier MARTY : La question que vous posez fait référence à la partie Nord-Pas-de-Calais. Je vous propose que, pour la complétude des échanges, on puisse la voir au moment où on abordera les sujets Nord-Pas-de-Calais, nos deux assesseurs ici étant sur l'Alsace.

Après, sur le déploiement de la méthode issue de Dupont de Nemours, il s'agit d'une démarche nationale de l'ensemble de l'entreprise, dans laquelle on s'inscrit, et qui n'est pas une initiative de la zone de production Nord Est Normandie. On a là aussi déjà eu des échanges dans cette instance sur ce sujet.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le président, vous avez choqué l'assemblée, vous avez choqué notre secrétaire, et moi aussi. Quand vous nous affirmez que la responsabilité n'est que de l'employeur, vous m'excuserez, soit vous mentez, soit vous êtes incompétent ! Comme l'a dit le secrétaire, vous savez très bien que si un salarié s'adresse à un élu ou à un mandaté et si le représentant du personnel n'agit pas, si la famille se retourne, elle va aussi bien au tribunal et elle prend encore plus cher que l'employeur. Vous le savez très bien. C'est peut-être le baratin que vous faites à votre encadrement quand par exemple vous les attirez dans les bureaux pour leur expliquer comment on devient autoentrepreneur et en leur disant même parfois que ce n'est pas légal, c'est peut-être du baratin que vous faites à certains pour leur expliquer qu'ils ne prennent pas de risque mais, nous, en tant que syndicalistes, on sait très bien que c'est faux. Vous pourriez au moins vous excuser auprès de l'assemblée.

J'en veux pour preuve le DPX de Brétigny et les agents qui sont incriminés, sont-ils protégés ? On s'en souvient bien. Et notre direction qui essaye de faire porter la responsabilité de l'agent.

M. Olivier MARTY : Je ne renchéris pas sur ces sujets. Les recherches de responsabilité peuvent porter aussi bien sur les actions faites qui ont pu créer la situation d'accident, et il appartient au juge de rechercher les responsabilités, y compris du côté de la personne morale si le juge trouve une responsabilité de ce côté-là.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Au lieu d'être sur la responsabilité, que faites-vous pour les agents qui ont été meurtris dans leur chair, qui ont un accident ? Que faites-vous pour eux ? Quand quelqu'un tombe d'un quai en arrière, on peut toucher du bois parce qu'il n'a rien, mais ce n'est pas le même risque que si vous tombez de la chaise de votre bureau : ce n'est pas le même risque que quelqu'un qui tombe d'un pont de 3 mètres ! Et vous allez nous dire aujourd'hui que vous n'avez pas eu le temps de vous en occuper ! Mais c'est un manque de respect, ça veut dire qu'en fin de compte, ici, c'est exactement ce qu'on dit depuis le début, c'est une chambre d'enregistrement. Vous êtes content, vous avez fait votre boulot et, derrière, il n'y a rien. Mais nous, on ne s'amuse pas à faire des résolutions pour le plaisir. À un moment donné, il va falloir nous apporter des réponses, et vous avez tout un service pour ça, et ici il y a des élus qui ne disposent que d'un minimum de crédit d'heures pour faire tout le boulot !

M. Olivier MARTY : Je vous ai répondu : les sujets s'instruisent pour qu'il puisse y avoir à la fois les réponses et les évolutions en termes de prévention, et au-delà des mesures de prévention immédiates qui ont pu être prises, pour cet accident comme pour d'autres, et au-delà des mesures qui sont adaptées à chacun des accidents quand on rentre en détail dans leur examen.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Je vous pose une question : pourquoi n'y a-t-il pas eu de dispositif d'attention posé pour les clôtures herbagées ? Je vous pose la question à vous, aux Cosec et aussi à notre Cosec qui représente ici le CSE. Je vous pose la question : pourquoi ?

M. Olivier MARTY : Parce que la décision du déploiement de la disposition d'attention est en cours, en fonction de la capacité à aller voir le patrimoine et voir sur le terrain les sites sur lesquels on pose ce dispositif. La démarche est donc engagée.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Ça fait 22 ans que je fais de la prévention et je n'ai jamais entendu une telle réponse. Franchement, elle mérite d'être entendue celle-ci et enregistrée !

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Dupont de Nemours, ça vous arrange bien ces méthodes. En fait, c'est plus pour incriminer l'agent lui-même que d'aller chercher des vraies solutions. Je ne sais pas si vous êtes passés, les Cosec, à cette formation, mais en fait c'est ça, c'est de responsabiliser l'humain face à une situation qui pourrait être critique pour lui. Pour écarter vos responsabilités, il n'y a pas mieux, monsieur le président. Et après vous continuez sur les responsabilités. J'ai parlé tout à l'heure d'humain, parce qu'on voit des situations pénibles qu'on vous fait remonter et que, derrière, il y a un accident, vous croyez que les élus ne sont pas des humains ? Ils vont se dire tout simplement que c'est la faute du patron. Ce sont les collègues que l'on voit s'abîmer, monsieur le président, ce sont les collègues qui se suicident. Que ce soit de votre seule responsabilité ou non, ce n'est même pas la question. Ça va au-delà. Je ne sais pas vous, mais, nous, on n'a pas des cœurs de pierre.

Ensuite, pour revenir un peu sur le challenge, on va attendre que le tour vienne au Cosec de l'Infrapôle Picardie pour l'interroger et pour savoir si, sur l'établissement, ils ont osé mettre en place de tels challenges avec des pizzas à gagner, un bon d'achat... Voir un peu s'il y a ça sur leur établissement ou pas et, s'ils nous disent non, eh bien tant mieux. Mais s'ils nous disent non aujourd'hui et que, sur une tournée, on se rend compte qu'il y a de tels challenges, ça va beaucoup moins le faire !

M. Olivier MARTY : Monsieur Mutel ?

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Non, non, je ne vais rien dire !

M. Olivier MARTY : Alors monsieur Collotte ?

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : J'ai une observation générale et une question sur la forme. Je vois dans le document que vous nous avez remis aujourd'hui, donc AT reçu au document unique ou pas, oui, non. Je voudrais que vous m'expliquiez à quoi correspondent le oui et le non, mais en tout cas, quand c'est oui, qu'est-ce qui est fait. Par exemple, il y a un accident sur l'EIC Alsace où, dans ce qui est proposé, il est marqué qu'aucune mesure de prévention n'est proposée, qu'aucune mesure de prévention n'est prise et que l'AT a été repris dans le document unique. Dans ce cas, qu'est-ce qui est repris dans le document unique ? C'est une vraie question. Aucune modification n'a été apportée au document unique, et ce n'est pas le seul, si on prend l'ensemble des oui dans la modification du document unique, à part se faire plaisir, je voudrais savoir... Comme je vois qu'il n'y a aucune mesure pour plus d'une trentaine, qu'est-ce qui est repris dans le document unique ? Ça, c'est la première partie.

Et la deuxième partie, par rapport au délai, il faut souligner qu'on a un agent de signalisation qui a été électrisé le 6 mai, donc il y a 56 jours : ça fait 56 jours qu'on attend un rapport sur une barrière. Ne pensez-vous pas que les agents de signalisation qui manipulent aujourd'hui des barrières de passage à niveau – encore une fois, on parle d'accidents très graves, d'électrisation potentiellement de 25 000 V, donc avec une mort instantanée – attendent aujourd'hui des réponses ? Je pense qu'il doit être possible de faire ou de faire réaliser des expertises de façon bien plus rapide sur une barrière ; on n'est pas sur une autopsie complexe de la CIA, on est sur une barrière de passage à niveau et, 56 jours après, on n'a rien, absolument rien ! On ne sait pas et on continue à travailler comme si de rien n'était alors qu'on sait que cet accident-là est quelque chose qui ne s'est jamais produit ; on sait qu'il n'y a pas eu de contact, donc on sait qu'il y a un problème matériel, mais tout fonctionne normalement, et ça fait 56 jours que ça dure. Je pense qu'effectivement il y a un gros, gros problème !

M. Olivier MARTY : Je prends d'abord la fin et je laisserai donner un complément par rapport à l'inscription au document unique.

Effectivement, on attend le rapport sur la barrière, comme on l'a déjà évoqué tout à l'heure. Ça a été commandé, mais c'est en dehors de la zone de production Nord Est Normandie. On ne peut pas dire que rien ne s'est passé en conséquence de cet accident puisque des mesures conservatoires ont été prises, qui tiennent compte de ce qu'a révélé cet accident en termes de risques si on avait une barrière mal accrochée qui vienne à se rapprocher de la caténaire, donc sur les organisations qui doivent être respectées et sur le fait de suspendre

les programmes de remplacement des barrières. On ne peut donc pas dire qu'il ne s'est rien passé, même si on n'a pas encore les éléments complets permettant de comprendre toutes les conséquences définitives de cet accident.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Attendez, je vais me permettre d'intervenir sur la barrière. Vous dites que toutes les mesures ont été prises...

M. Olivier MARTY : Les mesures conservatoires ont été prises.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : L'immense majorité du remplacement des barrières ne fait pas partie d'un programme de remplacement suite à un accident. On n'est donc pas du tout dans quelque chose de programmé mais dans quelque chose d'inopiné, c'est accidentel. Donc ça, déjà, c'est complètement à évincer, votre réponse sur la programmation du remplacement de barrières de passages à niveau n'existe pas, dans la vraie vie.

Ensuite, on sait qu'il n'y a pas eu de contact. Donc vous dites aujourd'hui qu'on a pris des mesures qui sont censées protéger le personnel. Aujourd'hui, vous n'avez pas l'expertise, vous ne savez pas si l'amorçage se réalise à 40 cm, 60 cm, 1 mètre, 1,20 m. Donc, tant que vous n'avez pas d'expertise, qu'est-ce qui vous permet de croire qu'en mettant deux, trois, quatre ou douze agents au sol il n'y aura pas d'électrification lors de la manipulation d'une barrière.

Ensuite, vous dites qu'une expertise a été demandée depuis 56 jours, très bien. J'espère que je fais partie du CSE extra sur cet accident parce que, vu le délai que ça met et vu l'enjeu que vous mettez dedans, j'espère qu'il fera au moins 60 pages, parce que, si c'est comme pour tous les documents qu'on reçoit sur des feuilles volantes A4 avec du remplissage de cases, ça va être très léger pour un rapport d'expertise de barrière, vraiment très léger.

Donc non, vous n'avez pas pris les mesures, vous n'êtes pas en capacité de savoir ce qui s'est passé, donc vous n'êtes pas en capacité de savoir si des mesures sont efficaces. On attend avec impatience le rapport d'expertise et j'espère qu'il sera complet et très, très fourni

M. Olivier MARTY : Je précise avant qu'on complète la réponse que les mesures conservatoires ne se limitent pas à ne pas programmer le remplacement d'une barrière, mais ce sont aussi des mesures très opérationnelles qui ont été prises et qui sont aujourd'hui en vigueur pour que l'on puisse avoir, en cas de remplacement accidentel, un remplacement qui évite d'avoir une barrière qui vienne se rapprocher de la caténaire. On aura bien sûr, lorsqu'on en sera au bout de l'enquête et avec l'ensemble des éléments, le débat en CSE permettant d'aborder le sujet et les mesures de manière pérenne. Mais on a des mesures conservatoires réelles.

Sur l'inscription au document unique ou pas ?

M. Fabrice BLASCO : Par rapport au document unique, on fait en fait une réévaluation du risque, c'est-à-dire que, par rapport à un AT... Je prends quelqu'un qui a une luxation du genou, on vérifie la gravité, la fréquence et l'exposition. Dans le cas que j'ai eu, c'était en fait un problème personnel, la personne devait se faire opérer et, nous, on ne pouvait pas faire grand-chose. On regarde donc de nouveau l'évaluation du risque, si elle est toujours juste et toujours en accord avec la réalité du terrain et ce qui s'est passé. On va parfois la réévaluer

et parfois on ne va pas la réévaluer du tout, ou on va l'évaluer comme elle était avant et donc ne pas changer sa cotation. Donc en fait ça vient de là. Si je prends le cas du risque routier, on était dans les 60 et, en fait, on a passé tous les risques routiers dus aux accidents de trajet à 256. En fait, on réévalue le risque dès qu'il y a un accident du travail.

M. Olivier MARTY : Il y a une demande de parole de M. Pinot. Est-ce sur un sujet propre à l'infrapôle Rhénan ?

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Non, mais ça concerne Madame Blanchart.

M. Olivier MARTY : Nos deux assesseurs ayant aussi une contrainte derrière, y a-t-il encore des questions propres à l'EIC Alsace et à l'infrapôle Rhénan ?

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est pour savoir, s'ils doivent partir de bonne heure, s'ils doivent prendre le train pour partir à Marseille avant ce soir ?

M. Pascal GUELUY (CGT) : Ce n'est pas une question, mais une observation. Je viens d'entendre un préventeur qui dit que, quand on a des accidents de travail, on peut réévaluer le risque. C'est bien, vous pouvez le réévaluer autant que vous voulez, vous pouvez changer les cadres, vous pouvez changer l'outil internet, l'ordinateur sur lequel vous le faites... Ce qu'il nous faut, ce sont des plans d'action pour que ça n'arrive plus. Ça fait depuis le début de l'année qu'on n'attend que ça, à se demander à quoi servent les services de sécurité et de prévention dans les établissements, parce que, depuis le début de l'année, on n'arrête pas de vous demander – et c'était l'objet de la journée – les actions de prévention qui ont été prises depuis le début de l'année, mais on n'a pas de réponse sur les trois quarts des cas qu'on vous oppose. Ça, ça ne peut pas durer : en CHSCT, en fonction du président qu'on avait, ça avançait ou ça n'avancait pas. Là, je commence à me demander si vous n'êtes pas aux ordres de tout faire pour que cette instance se noie dans des réunions qui ne servent à rien. Si c'est ça, il va falloir nous le dire, il faut nous l'avouer parce que, franchement, si on me propose de revenir une deuxième journée pour faire la suite, je vous le dis tout net : je ne reviens pas !

M. Olivier MARTY : Depuis qu'on a ce débat, on a évoqué quand même un certain nombre de mesures de prévention. Il y a donc une réalité derrière. Et le détail des discussions à la maille bien sûr des établissements pourra retrouver un déploiement plus approprié dans les CSSCT et dans la grande instance plénière.

Je vais vous redonner la parole. Il y a plusieurs demandes de prises de parole. Avant ça, s'il n'y a plus de questions techniques sur un accident, on va libérer nos collègues... Si ? Alors rapidement.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je voulais juste dire qu'il y a une question qui n'a pas trouvé de réponse, à savoir s'il y a des challenges sur les établissements présents dans la salle.

M. Jérôme CARRION : Un challenge est en cours et va s'arrêter sur l'infrapôle Rhénan le 30 juin. Il est arrêté en fait puisqu'il s'est arrêté vendredi dernier. Effectivement, il y avait un critère concernant les accidents du travail mais on a fait différemment, c'est-à-dire que si un fait était remonté, si un accident du travail avait eu lieu, on perdait des points, certes, mais, surtout, si on faisait toute la démarche de prévention associée à cet accident, c'est-à-dire

auprès des Cosec, on réunissait les documents qu'il fallait, le manager créait les conditions pour réaliser l'enquête telle qu'il fallait la faire, proposait des mesures d'actions, les mettait en œuvre et, cette fois-ci, c'était valorisé, c'est-à-dire qu'un accident de travail ne péjorait pas le résultat mais au contraire permettait d'augmenter ses points. En fait, c'est comme ça qu'on s'est retrouvé avec certaines UP qui avaient beaucoup d'accidents et, finalement, qui ont finalement récupéré leurs points et ont gagné au challenge. Au final, le but était de valoriser les actions de prévention et de ne pas pointer du doigt mais plutôt de pointer et mettre en avant les actions de prévention qui se mettent en place suite à ces accidents.

M. Fabrice BLASCO : L'année dernière, on a fait un challenge sur les gestes qui sauvent, avec en jeu des stages de conduite automobile. Cette année, on fait aussi un challenge sur la prévention de l'alcool et de la toxicomanie.

M. Olivier MARTY : La réponse est donc qu'il n'y a pas aujourd'hui de challenge sur les accidents de travail dont on parle aujourd'hui. On reprend le tour de parole en remerciant nos collègues de leur participation.

Départ de Fabrice Blasco et de Jérôme Carrion à 15 h 1.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Justement, pour les éthylo-tests, il faut peut-être prévoir une formation gestes et postures parce qu'on a pu voir qu'il y avait eu un accident de travail le 20 juin.

Ensuite, ma question était pour Madame Blanchart qui disait tout à l'heure que l'accident 49 était bien repris comme accident de travail avec arrêt. C'est ce qu'a dit tout à l'heure mon camarade de la CGT sur Hirson mais, bizarrement, vous, vous le reconnaissez mais le territoire de la SSCT ne le reconnaît pas comme accident. Quand on reprend l'ordre du jour du 9 juillet de l'EIC Hauts-de-France et de l'infrapôle NPDC, cet accident avec arrêt de travail n'est pas repris ; pourtant, il est bien indiqué « liste exhaustive des accidents de travail avec arrêt ». Alors soit, vous, vous ne le reconnaissez pas, soit c'est le territoire qui ne le reconnaît pas mais, à un moment, il va falloir que vous accordiez un peu vos violons pour savoir quels documents sont bons et qui dit la vérité.

M^{me} Marjorie BLANCHART : Les propos que je vous donne, ce sont toutes les alertes que vous recevez, donc toutes les déclarations qui sont dans la plateforme. Sur ma liste, on retrouve donc l'accident n° 49. Je n'ai pas croisé avec l'ordre du jour du 9 juillet, je ne peux donc vous dire d'où vient l'erreur mais il apparaît sur le listing puisqu'une déclaration a été faite.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est donc bien un accident de travail. Ce qui est un petit peu gênant pour cet établissement, pour ce président de SCCT là, c'est qu'on essaye de cacher les choses. C'est donc malheureux justement de devoir croiser les données pour se rendre compte que des choses nous sont cachées sur les accidents de travail ; c'est bien ce qui avait été dénoncé et c'est confirmé là par les textes : je ne l'invente pas ! Sur IRP, tout le monde peut y aller, tout le monde peut voir que cet accident de travail avec arrêt n'est pas repris, pourtant c'est marqué « liste exhaustive ».

M. Olivier MARTY : On verra pourquoi il y a cette incohérence. Ça a son importance et le fait de porter à votre connaissance de manière brute ce qui a été déclaré permet d'avoir cette liste. On s'assurera de la cohérence avec la partie SSCT.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Monsieur le président, ce matin, avant de quitter la séance, vous nous avez dit que nos échanges nourrissaient le débat. Oui, mais quand lance-t-on le débat ? Il commence franchement à être grave. Sur les barrières de PL, les gardes de corps de pont, évoqués par monsieur le secrétaire ou les accidents de trajet sur les axes routiers accidentogènes qui viennent aussi bien des agents de circulation que des DET, ou encore la charge mentale dont font l'objet les agents de commande élargie aux managers. Les interventions et les précisions des Cosec présents aujourd'hui nous ont été utiles – on les en remercie –, utiles pour constater pour constater qu'ils ont préparé leur réunion factuellement. Ce sont des précisions qu'on ne trouve pas dans les tableaux, contrairement à l'entreprise, monsieur le président, dont vous êtes le représentant. C'est à nous de demander et d'exiger des réponses et d'agir en utilisant les moyens légaux pour vous y contraindre et prendre des mesures préventives, et c'est à vous de passer aux actes, monsieur le président, parce que, franchement, ce matin et ce début d'après-midi, on n'a pas vu grand-chose. Je rejoins le secrétaire, il va falloir changer de braquets.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Vous êtes très fort quand même parce que vous avez réussi à dire que vous avez évoqué, pendant cette séance, des mesures qui pourront trouver un déploiement sur notre territoire, tout en ayant dit ce matin que vous avez pris des éléments mais que ce n'était que des éléments, qu'il n'y aurait pas de décision immédiate, que c'était des éléments qui permettraient d'instruire ou alors qui seraient mis en débat, qui seraient identifiés et qui seraient intégrés dans des réflexions. Si tout ça, pour vous, c'est prendre des mesures de prévention pour lutter contre les accidents du travail, c'est bien. Merci.

M. Laurent LANSIAUX (CGT) : La directrice de l'infrapôle Haute-Picardie nous a présenté trois accidents en réunion de CSSCT et on en retrouve six sur vos documents sur la même période. Cette directrice a-t-elle voulu jouer la meilleure préventrice face aux deux autres directeurs concernés sur ce CSSCT ? Parce qu'elle s'est bien présentée très satisfaite de son bilan.

M. Olivier MARTY : Je vous propose de repréciser ce point quand on sera tout à l'heure avec l'intervention concernant la Haute-Picardie.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : J'aimerais bien revenir sur la résolution du 27 février. On avait parlé de l'identification des ouvrages d'art amianté pour permettre d'éviter de futurs accidents de travail avec l'amiante. On n'a toujours pas de retour sur ce dossier et tous les autres points de la résolution également.

M. Olivier MARTY : Sur ce point, qui fait référence aux ponts métalliques dans le périmètre national, le sujet est aussi instruit en termes de dossier de CSE pour qu'on puisse faire évoluer l'intervention des équipes. On sera dans deux jours en CSE avec ce dossier à l'ordre du jour et avec les interlocuteurs pour avoir les réponses les plus complètes. Je vous propose donc de le prendre à ce moment-là.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Excusez-moi mais ça n'a rien à voir avec ma question qui était : est-ce que l'identification de tous les ouvrages d'art – je n'ai pas précisé si c'était métallique ou pas – a été réalisée ou pas ?

M. Olivier MARTY : Je n'ai pas fait le bouclage sur cette question particulière pour aujourd'hui mais ce sera pris en compte pour pouvoir vous éclairer dans 2 jours.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Nous avons quand même ici la chef des Cosec, elle doit donc bien savoir, sur un dossier comme ça, si ce travail a été fait ou pas par rapport à la résolution. Ce n'est pas ce soir ou demain que vous allez travailler pour la séance du 4 quand même, surtout sur un sujet comme ça. Les deux dossiers n'ont strictement rien à voir, cela dit en passant.

Ensuite, puisque vous nous avez confirmé qu'on ne pouvait pas faire confiance aux différents dossiers que vous nous fournissez, on avait bien raison de faire un contrôle pour vérifier. Par contre, j'ai posé tout à l'heure une question à laquelle vous n'avez pas répondu, monsieur le président : les documents de la SSCT doivent-ils se retrouver dans la BDES ou non ? Si oui, pourquoi n'y a-t-il que des documents sur une seule SSCT ?

M. Olivier MARTY : La réponse est oui : on a pris le parti de pouvoir mettre les documents sur l'outil, permettant à l'ensemble des élus d'y avoir accès. On est au démarrage de l'installation de ce travail de documentation, et ce qui a été déjà fait pour une va être fait pour les autres. On aura donc cet accès pour tout le monde.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : On a donc des documents dans la BDES pour la CSSCT qui aura lieu de 9 juillet ; par contre, on n'a toujours pas les documents concernant celle qui a eu lieu le 26 juin. Arrêtez de jouer avec nous, monsieur le président, arrêtez, stop !

M. Olivier MARTY : Le travail de configuration permettant d'installer ces documents est en cours. Je vous donne la réponse correspondant à votre question.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Qui les installe alors ? Et concernant le 9, je ne sais pas si vous avez prévu d'envoyer l'ensemble des documents pour les RPX qui se trouvent à la SSCT, parce que les mettre dans la BDES, les RPX n'ont pas de tablettes, on ne sait pas quand vous allez leur fournir et quand vous allez les former, etc. De plus, vous envoyez des fichiers par mail mais avec quel outil vont-ils les ouvrir ? Au bout d'un moment, un petit peu de respect, vous n'y avez pas mis du vôtre, vous n'avez fourni aucun moyen, les moyens que vous avez ouverts à la signature sont bien trop peu pour essayer de demander que les agents fassent des efforts. La question est donc : comment l'agent peut-il prendre connaissance de l'ensemble des fichiers que vous avez fournis dans la BDES en vue de la réunion du 9 ou des réunions à venir des autres CSSCT ?

M. Olivier MARTY : C'est le président de chaque CSSCT déclenche l'invitation et les documents ; il doit s'assurer que chacun puisse bien en avoir connaissance et, si ce n'est pas le cas par les moyens électroniques, que ça puisse être fait par papier. Il ne peut pas y avoir une réunion où on n'ait pas permis une prise de connaissance de documents par un des participants.

Je vous propose d'aborder les sujets qui concernent l'EIC Normandie, l'infrapôle Normandie et la direction de la Zone de production Nord-Est-Normandie. Pour ce qui est de l'infrapôle Normandie, on n'a pas eu la capacité d'avoir un intervenant en termes de contrainte mais Marjorie Blanchart a pris un certain nombre d'éléments pouvant alimenter le débat. Du côté de l'EIC Normandie, nous n'avons pas invité d'intervenant, sachant qu'il n'y a pas eu d'accident de travail dans la période. Et je vous rappelle qu'il n'y en a pas eu non plus au siège de la zone de production. Je vous laisse donc la parole sur ce périmètre, si vous souhaitez revenir sur tel ou tel accident de la liste.

Monsieur le secrétaire ?

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Avant qu'on entre dans le débat, j'interviendrais vers 17 h 30 ou 17 h 45 concernant les résolutions et autres et j'attends aussi une réponse de votre part concernant les entretiens exploratoires de ce matin et le fait que c'est ici qu'on informe pour l'harmonisation et pas en bas. Je vous laisse donc déjà vous préparer pour nous donner une réponse ou pas.

M. Olivier MARTY : C'est noté, on y reviendra.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Au niveau du CSSCT, je m'interrogeais quand même sur cette fameuse réunion du 9. Dans quelle mesure peut-on considérer ça comme une véritable réunion de la CSSCT étant donné qu'aucun élu n'a eu la possibilité de poser des questions comme il se doit dans ce type de réunion ? Il est vrai que l'ordre du jour laisse rêveur. J'ai : les chiffres exacts, le programme semestriel, la ligne des AT, les données récurrentes et le fameux dossier de réorganisation, le tout en 3 heures. Il n'empêche qu'il n'y a pas la place pour les questions des élus. Je voulais donc en savoir un peu plus et comment vous considérez cette réunion à venir.

M. Olivier MARTY : Les sujets sont donnés par le président des CSSCT pour aborder les premières réunions, mais rien n'empêche d'aborder les points de l'activité des établissements concernés dans cette réunion, ce qui est le cas et comme ça a été le cas dans les autres réunions qui ont déjà eu lieu. Bien sûr, la capacité à poser des questions et à alimenter les réunions va pouvoir se faire dès qu'il y aura une deuxième réunion, il n'y a pas de souci avec ça ; dans la première réunion, il fallait bien pouvoir démarrer et apporter un certain nombre de sujets au débat, c'est ce qui a été fait. Mais il n'y a pas de particularité sur celle que vous citez par rapport à d'autres. Je répondrai tout à l'heure sur le dossier dont on a parlé sur Dunkerque.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je viens vers vous sur une particularité, enfin sur une réponse à la question 65. Par contre, ça mais ça m'interpelle un petit peu. Je vois une liste de plusieurs mesures proposées et, en face, on a zéro mesure prise. On est quand même sur un accident qui date de début février. Ce n'est pas le seul cas dans la liste mais ça m'interpelle quand même de savoir qu'il y a eu trois mesures proposées, parfois plus, et qu'aucune n'a été mise en place. Je voudrais donc savoir ce qu'on fait concrètement parce que si on ne fait que proposer des choses sans mettre en place.

M^{me} Marjorie BLANCHART : J'ai refait le point avec les établissements. En fait, j'ai travaillé conjointement avec les différents Cosec des établissements puisque j'ai besoin de leur expertise et de leur analyse dans mon travail. Effectivement, il manquait la partie « mesures de prévention prises » qui n'avait pas été complétée par l'établissement. Je suis donc allée à la pêche aux informations depuis, ce qui me permet de vous les apporter. Et d'ailleurs, il faudra compléter pour les autres accidents du travail, on vous les fournira donc.

Donc concernant l'accident n° 65, il avait « déblayé les abords de la voie ». Le nettoyage a été réalisé la semaine 7 et, ensuite, le reste des actions qui ont été proposées sont en cours de réalisation.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Vous me dites que les autres actions proposées sont en cours de réalisation. Je vous rappelle qu'on parle d'un accident du travail qui date du

10 février. Il y a une des propositions qui est de faire un rappel aux agents de l'importance de fermer le portail. On ne peut pas faire ça en moins de temps ? Je ne comprends pas que ça prenne autant de temps ! Et c'est le cas pour beaucoup de choses. Contrairement à la plupart de mes collègues aujourd'hui, je n'étais pas dans le CHSCT, en tout cas ça n'a jamais été le cas dans mon cursus, je suis sincèrement surprise de voir le peu d'actions qui sont mises en place, le peu de cas qui est fait des préconisations qu'on vous fait, l'immobilisme de la procédure et les délais incroyables. Là, on parle de faire une information aux agents, ce n'est juste pas possible en moins de 6 mois !

M^{me} Marjorie BLANCHART : Possible ? C'est possible. Mais, selon les établissements, la personne qui doit renseigner les mesures de prévention prises ou proposées, soit le manager, soit le manager qui voit avec le Cosec et la victime. Là, ils n'ont pas su me donner le retour des actions prises avec les dates, l'échéance à 100 %, le nombre d'agents concernés. L'action est en cours parce qu'ils n'ont pas su m'affirmer que 100 % des agents ont été informés. On attend les éléments complémentaires.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Sur l'accident du travail n° 36 à l'infrapôle Normandie. Ça m'interpelle, au niveau des mesures proposées, on a quand même équipé les agents habilités au tronçonnage d'EPI adaptés. Apparemment, on découvre que, pour faire du tronçonnage, il faut être muni d'EPI. Malheureusement, ça n'a pas été suivi d'effet puisqu'il n'y a rien dans les mesures de prévention prises.

M^{me} Marjorie BLANCHART : Effectivement, chaque action ou chaque métier exercé nécessite une évaluation de risques qui demande la mise en place de protections individuelles conformes pour le métier exercé. Là, à la lecture du tableau, il semblerait avoir révélé que les EPI qui étaient en place n'étaient pas conformes à la tâche réalisée. Ils demandent donc à ce qu'ils soient mis en conformité. C'est la réponse que j'ai donnée à M^{me} L'Homel juste avant : je ne suis pas en capacité de vous dire que 100 % des équipements ont été fournis.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Ce n'est juste pas possible !

M. Olivier MARTY : Sur ce genre d'accident, la reproduction de la situation de travail avec le même risque doit se faire effectivement avec les EPI adaptés.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Oui, mais le tronçonnage est un truc courant à l'équipement, et c'était en janvier, donc il y a 6 mois.

M. Olivier MARTY : Dans ce genre de situation, le fait d'avoir à équiper l'ensemble des agents de manière complète et le point sur lequel on attend l'affirmation par l'établissement, ce genre d'opérations avec, dans l'analyse, les équipements adaptés, cela signifie que, pour les opérations qui doivent être faites sur le tronçonnage, ceux qui interviennent doivent avoir les EPI adaptés. C'est cette partie-là qui doit être assurée par l'établissement sur les situations de travail.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Du coup, est-ce que ça va remonter vite aux établissements, des instructions vont-elles être données pour qu'au bout de 6 mois on dote les agents d'équipements pour tronçonner ?

M. Olivier MARTY : Ce que je viens de dire correspond à ça. Il faut que la dotation soit complète pour ceux qui sont susceptibles d'intervenir sur les actions de tronçonnage. Par contre, lorsqu'il y a une action de tronçonnage, elle ne peut se faire qu'avec les agents qui ont les EPI adaptés.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Donc, là, ça veut dire qu'ils ne tronçonnent pas en fait puisqu'ils n'ont pas les EPI adaptés ?

M. Olivier MARTY : Ce qu'on dit, c'est qu'on n'a pas l'assurance d'avoir équipé la totalité des agents.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Donc, ceux qui ne sont pas équipés ne peuvent pas tronçonner, on prend donc du retard sur les programmes de tronçonnage ; du coup, on ne peut plus circuler correctement sur les pistes et on augmente donc les risques de chutes de plain-pied et d'accidents.

M. Olivier MARTY : Je n'ai pas d'élément de conséquence...

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : C'est un cercle vicieux, c'est ça le problème.

M. Olivier MARTY : Si on ne fait plus aucune intervention, évidemment, ça aboutit à ça. C'est un élément qui traduirait cette conséquence que vous avez décrite.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : C'est éprouvant une séance comme ça ! Vous tirez sur les organismes. Sur l'infrapôle Normandie, déjà ils ne sont pas présents, c'est un manque de correction mais, en même temps, je ne suis pas étonné non plus puisque, depuis le mois de février, l'adjoint du DET qui était en charge de la présidence des trois ex-CHSCT est parti et il vient d'être remplacé péniblement, trois mois après, par quelqu'un qui a pris ses fonctions sans vraiment les prendre. Évidemment, c'est plus compliqué et je ne suis pas non plus étonné puisque la première réunion de la CSSCT Haute-Normandie s'est mal passée puisque, comme documents, ils sont venus avec une feuille A4 qui comportait 7 colonnes et quelques chiffres. On ne peut donc pas faire de la prévention comme ça. En plus, ils n'ont pas de pot puisque le coordinateur santé du CSE, c'est moi et je suis en Normandie. Je ne comprends pas à quoi il joue. S'il faut faire des DCI et des lettres à l'Inspection du travail, on va les faire. C'est ahurissant d'entendre qu'au bout de 6 mois on n'est pas capable de commander des EPI pour équiper quelqu'un qui fait du tronçonnage. C'est hallucinant de voir ça. Pour ça, monsieur le président, vous avez des directives à donner et, là, vous êtes défaillant. Mon collègue a dit tout à l'heure « incompétent » et je pense qu'on peut le dire aussi.

Je voudrais aussi vous interpellier, mais c'est dommage, l'infrapôle rhénan est parti, puisqu'un DPX est tombé dans une fosse qui faisait plus de 1,80 m de profondeur. Il passe au-dessus, le couvercle cède, il tombe dans le trou. Il aurait pu se tuer – ça fait 1,70 m, pardon, et non 1,80 m – et il s'en sort miraculeusement parce que, en gros, c'est un peu comme le type qui est tombé du pont l'autre fois : il s'en sort miraculeusement mais il a une entorse à la cheville droite et, comme il est DPX, c'est bizarre, il n'a pas d'arrêt de travail. J'aimerais bien avoir cette fois une réponse, sinon je vous ferai un mail ce soir. Comment se fait-il, quand on tombe dans un trou de 1,70 m et qu'on voit que c'est un accident grave, qu'on a une entorse de la cheville et, en plus, il ne s'est rien passé, pas d'arrêt de travail, très bien, nickel, impeccable !

Peut-être va-t-il au boulot sur une jambe, à cloche-pied, je ne sais pas comment on peut être DPX, se balader partout, conduire, aller sur le terrain à cloche-pied ! Il faut m'expliquer !

M. Olivier MARTY : Je n'ai pas les éléments avec moi me permettant de vous répondre sur ce sujet.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je ne vous ai pas demandé de me répondre tout de suite, mais je vous ai demandé de me répondre. Merci.

M. Olivier MARTY : On questionnera l'établissement.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Alors, moi, c'était la même ligne de conduite que mes collègues, c'est l'AT n° 38 : on parle de la fourniture de semelles antiglisse ou crampons mis à disposition des agents déneigeant les quais. Faut-il attendre l'hiver prochain pour avoir ces crampons ou ces trucs antiglisse ou allons-nous les fournir dès à présent ?

M^{me} Marjorie BLANCHART : J'ai une date à vous fournir : la commande a été réalisée et reçue le 23 avril 2019.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je vais, comme mes collègues, relever et regretter surtout l'absence de l'infrapôle Normandie parce que, quand on voit les accidents du travail qui ont eu lieu chez eux pour lesquels aucune mesure n'a été mise en place, en tout cas si l'on en croit le document : le 15, le 38, le 6, le 36. En continuant un peu, c'est quand même terriblement dommageable d'avoir personne qui soit venu nous expliquer le pourquoi du comment. Si vous avez des réponses sur les mesures mises en place, il faudrait nous les transmettre parce que, là, ça vaut aussi pour les autres établissements nous concernant : on ne devrait pas avoir des cases blanches sincèrement.

Je voulais savoir autre chose sur les EPI de tronçonnage. Je ne suis pas une spécialiste, je travaille moi-même à l'EIC mais j'ai quand même l'impression que ces EPI ne sont pas délivrés à titre individuel aux agents ; je me trompe peut-être mais je ne crois pas. Est-ce que mes collègues peuvent me le confirmer ? Si c'est le cas, il est quand même très dur à entendre que les dotations n'aient pas été faites à tous ceux qui sont concernés. Six mois après, ce n'est pas possible de s'entendre dire que les agents concernés par le port de ces EPI, dont la protection est concernée par le port de ces EPI, qui, je le rappelle, doivent être dotés à titre individuel, n'ont pas pu l'être en 6 mois. Ce n'est déjà pas normal qu'ils ne les aient pas au départ mais quand on se rend compte que ce n'est pas fait, à un moment il faut que ce soit fait le plus vite possible.

M^{me} Marjorie BLANCHART : Pour l'attribution à titre individuel, je ne vais effectivement pas savoir répondre. Après, je vais me renseigner auprès des personnes qui occupent cette fonction et je ne manquerai pas de me renseigner parce que ça m'intéresse.

Ce qu'il faut comprendre dans cet accident, ce n'est pas que la personne n'était pas équipée, c'est que son équipement était mal adapté. L'accident du travail a justement permis de dévoiler que cet équipement de protection n'était pas adapté. Ils reviennent donc sur une attribution pour justement éviter que cet accident se reproduise. Pour le délai, je suis en attente de réponse et je ne manquerai pas de revenir vers vous avec les informations.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Puisqu'on est un petit peu dans le gore, nous, ce qu'on espère, c'est que les chiffres ne sont pas explosifs sur certains secteurs et cachés sur

d'autres. Justement, le secteur où c'était assez explosif en termes d'accidents de travail est justement là où on essaye de montrer que Dupont de Nemours peut nous servir à quelque chose. On espère que, si ça a été explosif là, on pourra dire : regardez, là, ils sont formés et, d'un seul coup, paf, on va retomber vers une baisse parce qu'on va recacher des choses. Je trouve bizarre que des établissements aient zéro accident aujourd'hui : qu'il y en ait un ou deux qui soient cachés, ce ne serait pas surprenant !

M. Olivier MARTY : Je vous laisse à votre appréciation. Les accidents doivent être déclarés et c'est le sens de la bonne connaissance des événements qui permet justement de travailler à la prévention et la démarche managériale en cours de développement va justement dans ce sens-là.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Je voulais savoir quels étaient les équipements de tronçonnage mal adaptés ?

M^{me} Marjorie BLANCHART : Je ne sais pas si ce sont les équipements de tronçonnage qui avaient été donnés...

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Je sais ce que c'est, c'est pourquoi je suis curieux de savoir ce qu'est un équipement de tronçonnage mal adapté.

M^{me} Marjorie BLANCHART : Vous allez déjà pouvoir nous dire s'ils ont été fournis à titre individuel.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Je n'ai pas envie de faire de réponse à la place de la Direction dans cette instance. Par contre, soit on a un équipement de tronçonnage, soit on n'en a pas : on ne peut pas avoir un équipement mal adapté.

Ce qui est dommage aussi, c'est que chacun fasse sa popote dans son coin parce que, si effectivement il y a un souci sur un équipement de tronçonnage, il serait intéressant que l'ensemble des autres établissements et l'ensemble des autres brigades aient vent de ça et qu'on puisse faire du proactif et acheter du matériel adapté. Donc soit il n'avait pas l'équipement, auquel cas, pour moi, c'est un manquement grave et une responsabilité hiérarchique, c'est-à-dire qu'on ait doté les agents tronçonneurs, on sait leur dire d'aller le faire mais on ne sait pas faire la veille – je crois que la Direction est très à cheval sur la veille, pas forcément le travail, mais la veille du travail – c'est-à-dire s'assurer que ça a été fait. Je pense donc qu'il y a là une grave responsabilité : est-ce que l'agent les avait ? S'il ne les avait pas, il y a une responsabilité hiérarchique évidente : maintenant, s'ils les avaient et qu'ils sont défaillants, peut-on partager ici cette expérience de la défaillance et les faire remplacer partout où il n'y en a pas. Il nous faut des réponses parce que, pour le coup, je ne peux pas apporter de réponse pour vous.

M^{me} Marjorie BLANCHART : Ce n'était pas le sens de ma question. C'est ce qu'on disait : il y a encore des tronçons pour lesquels je demande l'expertise des gens parce que je n'ai pas connaissance de tout à ce jour. Je ne demande qu'à progresser et à travailler ensemble. Donc en aucun cas je ne disais que je n'avais pas les réponses mais, de toute façon, pour répondre correctement à Madame L'Homel, je ne vais pas dire que ça se fait de façon individuelle et que c'est partout comme ça : je n'ai pas les réponses et je ne vais donc pas m'avancer à fournir ce genre de réponse.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Vous comprenez la limite du CSE et de la fin du CHSCT ? Vous comprenez qu'à un moment il faut des experts en sécurité et que, quand la Direction elle-même avoue ses lacunes – et c'est très bien –, c'est aussi pour ça qu'en proximité on avait des gens du métier, des gens qui pratiquent, et ce sont des questions que personne ne se posait. Donc, aujourd'hui, avec tout le temps qu'on perd à se poser des questions sur des équipements de base, on ne va pas avancer dans le problème. Quand on avait le CHSCT avec des études qui étaient faites après les accidents, chacun savait de quoi il parlait. Aujourd'hui, on est entre gens délocalisés dans la capitale, où même la Direction ne sait plus de quoi elle parle. J'en profite donc pour mettre le point sur ce qu'il y avait avant, des choses qui avaient leurs défauts mais qui fonctionnaient en proximité avec les gens du métier. Et vous auriez eu les réponses. Mais ce n'est pas personnel.

Arrivée de Florent Godalier à 15 h 36.

M. Olivier MARTY : Sans qu'on puisse plus le caractériser dans notre échange ici, il y a bien eu une analyse faite comme quoi il se trouve que, sur cette opération, il avait été constaté des EPI qui ne répondaient pas à la fonction attendue, c'est pour ça qu'ils étaient mal adaptés. Bien sûr, il faut que ce soit redressé avec le fait que ces opérations soient faites avec les EPI correspondant à la nature du risque, donc bien adaptés pour ça. C'est un élément concret issu de l'accident sur ce site précis et qui, bien sûr, est aussi analysé pour que, dans le partage de la vigilance sur l'ensemble de la zone, ça fasse partie des partages qui sont faits, comme je le disais tout à l'heure, dans le réseau des préventeurs.

S'il n'y a plus de question sur cette partie, je vous propose d'aborder le domaine de l'infralog national et nous allons accueillir un assesseur.

Nous poursuivons donc avec le domaine de l'infralog national. Nous avons Florent Godalier, qui est préventeur en sécurité du personnel au niveau de l'établissement pour l'examen et les questions que vous pourrez poser sur les accidents du travail du premier trimestre concernant cet établissement.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Bonjour. Je voudrais parler de l'accident n° 89. Il y a un agent de l'équipe SEG, M. C, qui se tord la cheville malgré ses chaussures montantes en marchant sur un ballast isolé, posé sur le tablier du pont, etc. Les pompiers sont appelés. On a quand même un accident grave, un constat qu'il y a une forte dénivellation sur la piste et la plateforme. En mesures proposées : diminution de la hauteur de dénivellation pour installation d'emmarchement...

M. Olivier MARTY : Installation d'emmarchement.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Je pose un petit escalier. Et, enfin, dans les mesures de prévention prises, info AT par Mayer à l'unité. Donc entre les mesures proposées et les mesures de prévention prises, je voulais savoir ce qui s'est passé.

M. Olivier MARTY : D'accord. Alors, peut-être un élément par rapport à ce sujet du côté de l'établissement. Au-delà de l'information permettant une prise de connaissance de l'accident, y a-t-il une démarche sur l'installation elle-même, sur la hauteur ?

M. Florent GODALIER : Bonjour à tous. Concernant l'accident de M. C., je reprends les éléments pour votre information. M. C. est un agent de l'UNLS qui avait été prêté en tant que

personnel sur un infrapôle. Un rapport a été fait sur son accident par l'infrapôle, qui préconisait justement ces mesures de prévention. À l'heure actuelle, les éléments que je peux vous donner, c'est qu'on a fait une communication de ce rapport au sein de l'infrapôle national via Yammer. Yammer est comme une plateforme qui nous permet de communiquer des éléments étant donné qu'on a un secteur géographique très important, donc l'ensemble du territoire national. Ce n'est pas toujours très évident de voir rapidement les agents et, en fait, cette plateforme nous permet de passer des messages instantanés, un peu comme les réseaux sociaux que vous pouvez connaître. Ceci nous a permis de communiquer rapidement sur les éléments de cet accident.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : J'entends la réponse, on est dans l'âge de la communication, des messages, etc. Je commence à être vieux et je fais partie de ceux qui sont encore sur la voie et qui grattent, je parle des cailloux. Du coup, ça n'a pas répondu à ma question. Les mesures préconisées étaient la diminution de la hauteur de la dénivellation ou la pose d'une installation. Vous me répondez que Yammer est un outil informatique, une plateforme de communication qui permet d'envoyer des messages. Super, pas de problème ! Sauf que, en attendant, dans la vraie vie, y a-t-il eu une diminution du risque pour les agents ? On est effectivement maintenant dans une ère où on n'a jamais autant communiqué, on communique bien, mais il n'y a plus personne qui gratte. Je voudrais donc savoir ce qui a été fait, vraiment fait.

M. Florent GODALIER : J'entends bien votre question. Par rapport aux éléments que j'ai pu vous apporter, ce que je peux vous dire à l'instant t, c'est que l'information a été passée par Yammer, c'est sûr. Concernant la mesure proposée par l'infrapôle, je ne peux pas vous dire concrètement si, à cet endroit, des marches ont été faites, si la mesure de prévention a été mise en place.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Vous vous rendez compte pour un accident du 2 mars, donc ça fait 123 jours ! Et vous venez aujourd'hui présenter en CSE des mesures suite à des accidents du travail en disant que, sur un accident du travail sur lequel il y avait quelque chose de concret à faire – pour une fois, c'est bien parce que combien de fois on n'a aucune mesure proposée –, on a des choses proposées et, 4 mois après, vous ne savez pas si c'est fait. Moi, ça me dérange, je vous le dis clairement.

M. Florent GODALIER : J'entends très bien. L'agent n'est plus sur l'établissement. C'est vrai qu'on n'a pas renouvelé par rapport à cette action, pour savoir si les agents de l'infrapôle sont, eux, encore soumis à ce...

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Oui, mais on est sur la suppression d'un risque collectif. Vous dites que l'agent n'est plus là, oui, mais on n'est pas sur un risque individuel mais bien sur la protection du personnel, donc un risque collectif. Qu'il soit encore là ou plus là, ça ne change absolument rien à la mesure prise.

M. Florent GODALIER : Bien sûr, mais je ne peux pas vous dire oui ou non, je n'ai pas l'information, je ne sais pas si ça a été mis en place.

M. Olivier MARTY : Ça renvoie au patrimoine, donc à la partie infrapôle, c'est un établissement national qui est concerné par l'accident, ça nécessite de votre part de

regrouper le côté infrapôle sur la capacité ou non de donner suite à la mesure puisqu'on a vu que c'est une mesure qui implique des travaux.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : J'ai plusieurs questions qui concernent deux accidents. Je vais commencer par le n° 3 dans la liste, qui concerne M. L., lequel a glissé en mettant le pied sur le rail en travail de nuit. Plusieurs choses m'interpellent. Déjà je vois « rejet CPR » concernant l'AT. Deuxième chose, je lis « incompréhension entre TR et SNCF sur la commande des bons éclairages et incompréhension... », bref, que veut dire TR ? J'en conclus finalement par devinette qu'ils ont bossé de nuit sans éclairage, ce que vous pourrez peut-être me confirmer. Ça, c'était le premier AT.

Maintenant, on va parler du n° 11. Il est pas mal celui-là. Infralog national, M. V. : « Lors d'un cheminement sur la piste, le sol se dérobe sous le bas de l'agent, qui chute et ressent une douleur au bas du dos ». La mesure conservatoire, c'est le repérage du trou : formidable, on met des balises, très bien. On fait une petite enquête et on s'aperçoit qu'il y a une petite cavité invisible présente sous la piste. Super ! On informe le personnel de l'accident : attention, les gars, il y a un collègue qui est tombé ! Mais c'est fait. Est-ce qu'à un moment quelqu'un a pensé à reboucher le trou ? Ça paraît basique mais j'ai l'impression qu'il y a de gros oublis, parce que, comme disaient mes collègues tout à l'heure, on est plus en ce moment à s'assurer qu'on a rempli la case plutôt qu'à faire une prévention un peu sérieuse puisque, depuis tout à l'heure, c'est le cirque ! Merci.

M. Florent GODALIER : Je vais commencer par l'accident de M. L. en reprenant les éléments qu'on m'a fournis. C'est notre Cosec qui a rempli ça, TR est l'entreprise Transalp, une entreprise de travaux, ce sont les agents de l'entreprise qui travaillent sur la voie. Cet élément a été rejeté par le CPR sur le principe qu'en fait l'agent s'est blessé et n'a pas déclaré tout de suite son accident. On a tout de même émis une déclaration d'AT et, du coup, l'agent nous a informés plus tard de la prise de décision : c'est la CPR qui a décidé de rejeter l'accident. Mais cet accident a fait partie de la plateforme sécurité au travail, on a fait la démarche.

Concernant les éléments, il s'agit en fait d'un manque d'éclairage. C'est pour ça que Transalp était dans la boucle. À l'infralog national, on a ce qu'on appelle des bases arrière, c'est-à-dire des lieux de travail où va travailler en l'occurrence Transalp. On a différents points d'éclairage et il y avait un défaut d'éclairage, un éclairage qui n'était pas suffisant. C'est pour ça qu'on a informé Transalp, parce que l'éclairage relève aussi bien de l'infralog national que de l'infrapôle, c'est-à-dire l'établissement pour lequel on intervient, et aussi l'entreprise de travaux. En fait, c'est un groupe tripartite, et ces trois parties ont été informées pour améliorer cet éclairage. À l'heure actuelle, je peux vous dire que cet éclairage a été amélioré parce que c'est un point que je surveille durant mes contrôles de sécurité. On a des éclairages classiques et on a aussi développé des petits éclairages avec des panneaux solaires, etc. C'est donc vraiment une action qui a été déployée.

Je vais passer à l'accident de M. V., à moins que vous ayez d'autres questions. M. V. est un encadrant qui est responsable de la sécurité des chantiers sur ce qu'on appelle les GOP (grandes opérations programmées). C'est un agent que j'ai rencontré pour savoir ce qui s'était passé : lorsqu'il s'est déplacé sur le chantier, le sol s'est dérobé sous son pied, un peu comme un trou qui était recouvert par du feuillage, de la terre, etc. Lorsqu'il a mis son pied

dessus, en fait, ça s'est affaissé et il est tombé. Il s'est blessé et, par rapport à ça, les mesures qui ont été notées ne sont peut-être pas assez précises. En fait, le trou a été repéré et, oui, ça paraît évident, mais il a été rebouché et, quand on parle d'information des agents, ce n'est pas « attention, il y a un trou ici », non, c'est : attention avant qu'on n'arrive dans les grandes opérations programmées, on demande en fait aux l'infrapôles qui repassent en fait les abords des voies, étant donné qu'il va y avoir énormément de circulations, que, si jamais il y avait des « loupés », nous, derrière, on le balise, c'est-à-dire qu'on va mettre une petite signalisation, donc on rebalise, ou on met des croix en marquage. Donc, informer les agents, ce n'est pas de leur dire « attention, il y a un trou » mais plus de leur rappeler les moyens de prévention en leur disant : si vous voyez une balise ou une croix marquée en fluo, c'est justement qu'il faut faire attention à cet endroit parce qu'il y a un trou qui n'a pas pu être encore rebouché à l'instant t.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Je vous remercie. Concernant l'incident avec Transalp et notre collègue M. L., OK, il y a eu un rejet CPR, vous l'avez bien noté. Le collègue a-t-il fait un recours à la CPR ? Son encadrement lui a-t-il proposé de faire un recours ? C'est ça que j'aimerais savoir.

Ensuite, en ce qui concerne le trou, il est important de savoir qu'il a été rebouché. Comme je le disais, on remplit des cases et finalement, le plus important n'y est pas. Il est intéressant de noter quand même que, lorsqu'il y a de gros chantiers, et ça avait déjà été évoqué dans d'autres CSE, on s'intéresse à l'état des pistes et itinéraires parce qu'il y aura beaucoup de cheminements. L'ensemble du réseau est concerné, toutes les pistes du réseau sont susceptibles d'avoir des trous et nous sommes tous ici, autour de la table, susceptibles de marcher sur ces pistes. Puisqu'on parle de l'infralog national, y a-t-il un programme pour l'ensemble des pistes pour s'assurer qu'on chemine en toute sécurité ? Merci ?

M. Florent GODALIER : Concernant l'agent, M. L., à ma connaissance, il n'a pas fait de recours par rapport au rejet de son dossier. Il fait partie de l'unité 2 et j'ignore si le directeur de l'unité lui a dit qu'il pouvait faire un recours.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Ce serait bien de lui susurrer.

M. Florent GODALIER : Concernant les trous qu'on peut retrouver sur la piste, je peux vous informer que, lorsqu'il va y avoir une grosse opération, comme il va y avoir beaucoup plus d'agents qui vont se déplacer le long de la voie, on a en fait un responsable sécurité chantier et un DOC (dirigeant opérationnel chantier) qui sont en fait en phase préparatoire et, durant cette phase préparatoire, ils listent les points à surveiller avant l'arrivée des agents. Dans cette liste, ils ont justement une sorte de cahier des charges du départ jusqu'à l'arrivée et ils doivent regarder divers éléments, par exemple s'il va y avoir des ponts, des cours d'eau, etc., aussi bien pour la sécurité que pour l'environnement. Il y a aussi justement un point qui est fait par rapport au risque de chute de plain-pied qui doit être notifié dans un document et, soit ils disent qu'ils vont mettre un moyen de prévention, soit ils disent que ça va être compliqué, qu'ils n'ont pas assez de temps et ils balisent, pour prévenir aussi bien la sécurité du personnel que la sécurité environnementale du chantier.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Je suis assez surpris, mais peut-être que c'est normal, mais les agents qui ont subi une exposition accidentelle à l'amiante, on ne les a pas vus dans les accidents du travail. Est-ce que c'est normal ?

Ensuite, on s'interroge aussi sur les accidents de travail 101 et 107 : abandon dossier par l'agent. On aimerait bien comprendre un petit peu la situation, surtout sur le deuxième, parce que : intervention, découverte de l'agent allongé sur son lit. Vous savez qu'on est quand même en ce moment dans une période caniculaire, c'est un petit peu passé dans notre région mais ça pourrait très bien revenir. Quand on voit qu'on fournit des logements à des agents qui sont en base arrière, des petites chambres d'étudiant, des choses comme ça, vous n'avez pas forcément de frigo à l'intérieur, donc des boissons fraîches et il n'est même pas prévu de ventilo. On a rencontré les agents, ils ne l'ont pas écrit mais ils savent très bien que la clim est du luxe, mais un ventilo, quand il fait 40 °, ce serait pas mal, ça éviterait peut-être de se retrouver avec un agent qui va rester évanoui. Au tarif des ventilos, ça vaut peut-être le coup de se passer de malaises. Je voudrais donc savoir pourquoi il y a eu abandon de dossier et qu'on étudie aussi l'histoire des ventilos pour les agents, qui ne sont pas étudiants.

Vous avez parlé des éclairages mobiles. En effet, ça existe, le problème est que, bien souvent, ils appartiennent à une des deux, trois ou quatre entreprises qui sont sur place. En fait, quand cette entreprise-là a fini, elle repart avec son matériel. En effet, ça existe mais, parfois, ça n'existe pas du début à la fin des travaux. Si déjà vous pouviez y remédier et former aussi les agents à la manipulation de ses fameux éclairages mobiles parce que c'est bien souvent un peu le système D, justement parce que ça ne leur appartient pas, ça appartient à d'autres entreprises, qui ne bossent pas aux mêmes heures et demandent aux cheminots SNCF de brancher, d'allumer ou par moments d'éteindre mais sans aucune formation et, là, il y a peut-être aussi un risque électrique, parce que c'est mobile mais c'est électrique. Il y a peut-être une formation à travailler sur le sujet.

M. Olivier MARTY : Quelques éléments sur ces points ?

M. Florent GODALIER : Je vais reprendre vos remontées point par point. Concernant l'exposition accidentelle à l'amiante, non, on n'a pas ouvert de dossier accident parce que, en fait, on a notifié ces éléments dans les fiches individuelles « exposition à l'amiante ». En fait, on pourrait porter soit une fiche d'exposition amiante prévue, c'est-à-dire en face d'un mode opératoire, etc., soit en fait sous forme d'exposition accidentelle. En fait, l'ensemble des agents qui ont été exposés à l'amiante, que ce soit accidentel ou non, ont donc été repris dans leur fiche exposition à l'amiante, qui est dans leur dossier.

Concernant les abandons des agents, je ne peux pas trop vous apporter d'éléments. Ce sont des dossiers qu'on a créés sur la plateforme sécurité au travail, on les a déclarés après de la CPR et, derrière, les agents sont venus nous voir pour nous dire qu'ils ne souhaitent pas donner suite à leur accident. Je peux vous assurer qu'il n'y a eu aucune pression managériale derrière vu que tous les éléments étaient déclarés derrière.

Au niveau des logements, c'est assez récent, sur l'infralog national, une cellule a été créée, qui s'appelle cellule d'hébergement et plusieurs agents s'occupent des logements des agents. Ça permet en fait d'anticiper les chantiers et ces agents ont pour mission de trouver des logements sous différents critères, notamment un minimum de confort et aussi la proximité du chantier pour qu'il n'ait pas 40 km ou 1 heure de trajet à faire de nuit. Concernant les ventilateurs, j'en prends note et j'en informerai les DPX. Je suis tout à fait d'accord avec vous, je ne vois pas pourquoi ils n'auraient pas de ventilateur et je pense que ça ne posera

pas de souci pour ceux qui le souhaitent nécessaire. Je m'engage à poster le message auprès de l'organisme.

Concernant l'éclairage mobile, l'éclairage mobile peut venir d'une entreprise, comme vous l'avez dit. Les entreprises avec qui travaille l'infralog national sont Ecoli et Transalp, on travaille toujours avec elles. Du coup, le matériel les suit, elles comme nous, et on a ici du matériel mobile qui nous a été prêté par la DGII, le guichet unique, qui est en fait, je ne sais pas si on peut appeler ça une « cellule », qui est rattachée à l'environnement et qui nous a prêté des éclairages avec des panneaux photovoltaïques pour les grandes opérations programmées.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Je ne vais pas faire de bilatérale mais juste un peu rebondir par rapport aux explicatifs. Personnellement, je trouve ça quand même assez bizarre. C'est nous qui avons poussé pour demander que les agents aient des fiches accidentelles amiantes. Vous avez juste fait ce qu'on a réclamé avec insistance, etc., on va donc maintenant regarder un peu sur le fond pour savoir si ça ne doit pas être généré par un accident du travail. Là-dessus, je n'ai pas la réponse tout à fait ferme, donc on aura peut-être l'occasion plus tard de revenir dessus.

Oui, les conditions d'hébergement des agents de l'infralog national sont un sujet très important. Ce n'est pas du luxe, ils sont amenés à y vivre pendant 3, 6 ou 9 mois selon les bases de travaux mais je crois que, quand un agent dort avec les pieds qui dépassent, ce n'est pas tout à fait du confort. Auparavant, les logements étaient séparés en trois lots et ce serait bien que les nouvelles personnes qui gèrent les logements, plutôt que d'aller chercher au moindre coût, aillent y vivre une semaine, car les agents y vivent et n'ont pas tous les week-ends l'occasion de rentrer. Ce n'est pas un luxe, ils vivent ici pendant les périodes de travaux. On trouve qu'il y a quand même un minimum de confort à apporter pour des agents qui travaillent et qui se retrouvent parfois avec des chambres minuscules et très peu confortables. Ce serait donc bien, plutôt que de penser toujours moins, moins, moins... À mon avis, ce sont les objectifs qu'ont actuellement les trois responsables qui sont chargés de s'occuper des recherches de logements. De temps en temps, comme vous le disiez tout à l'heure, il faut qu'ils descendent sur le terrain, qu'ils aillent voir les chambres et qu'ils se demandent s'il est possible de vivre là pendant 3 ou 6 mois.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : J'ai des questions sur l'AT n° 33. C'est une personne qui n'avait pas de formation Prap, un accident datant de janvier et il va être formé fin juillet. C'est peut-être un peu long comme délai ?

Après, j'ai un autre AT, le n° 61. On retourne au trou dans les voies, un trou sur une traverse qui était caché par une affiche. C'est bien, on a enlevé l'affiche, on a envoyé sur Yammer ce trou mais le trou a-t-il été réparé ?

Après, l'accident n° 106, on a des préconisations mais on n'a rien fait, pour un AT qui date du mois de mars. Je m'inquiète donc un peu. Est-ce que ça va être réalisé ou pas ?

M. Olivier MARTY : Le 106 n'est pas sur l'infralog national.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Le 107, pardon.

M. Olivier MARTY : Le 107, on en a parlé tout à l'heure. Donc une réponse aux 33 et 61.

M. Florent GODALIER : Excusez-moi, je me repère avec le nom des agents, c'est pour ça.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Le n° 33, c'est M. Sébastien M.

M. Florent GODALIER : Oui, d'accord, concernant le Prap. Comme mesure de prévention, il a été proposé une formation Prap et il a été planifié le 20 juillet avec notre formateur. Après, pourquoi ce délai aussi long ? Je ne peux pas vous dire si c'est le formateur qui avait des sessions complètement pleines ou si c'était par rapport au planning de production, mais on l'a programmé sur le 20 juillet.

Pour le 61, ce n'est pas un trou, c'est une traverse en fait. Je vais reprendre les éléments : « en traversant une voie de service, en recherchant un coffret électrique et en observant la circulation ferroviaire éventuelle, l'agent a mis le pied sur une vieille affiche au milieu de la voie de service et une traverse se trouvait dessous. L'agent s'est tordu la cheville. En fait, c'était des affiches un petit peu comme les affiches de publicité qui étaient un peu cloquées. Du coup, l'affiche et la traverse ont été retirées, mais ce n'était pas un trou.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Pourtant, vous écrivez bien « traverse trouée », donc je ne comprends pas.

M. Florent GODALIER : C'est ce qui a été repris mais l'affiche a été retirée et l'élément qui a causé la chute aussi. C'était un agent de l'UNLS mais qui était en renfort sur un infrapôle.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : C'est une entorse sans aucun jour d'arrêt, donc il continue à travailler ? Dans quelles conditions ?

M. Florent GODALIER : Je ne peux pas vous dire, il faut voir avec le médecin.

M. Olivier MARTY : Monsieur le secrétaire, vous souhaitez intervenir ?

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Oui, si on pouvait faire une pause parce qu'il est 16 h 10, une pause de 20 minutes.

M. Olivier MARTY : Jusqu'à 16 h 25, ça vous va ? On fait donc une pause.

Interruption de séance à 16 h 7.

Reprise à 16 h 27.

M. Olivier MARTY : Nous reprenons la séance après cette pause et je donne la parole à Monsieur le secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Il est 16 h 30, il nous reste tout juste 1 h 30 pour débattre de x accidents du travail. Ce qui est certain, c'est qu'on ne va même pas arriver à terminer ce qu'on voulait faire. Je demande donc à l'ensemble des élus de choisir s'il a des priorités ou des préférences, que chacun demande ce qu'il veut bien traiter,

M. Olivier MARTY : De notre côté, on a une capacité d'intervention de nos assesseurs, qu'on a prévue...

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Combien sont-ils ?

M. Olivier MARTY : Ils sont 7, en plus de...

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Si vous leur trouvez des places assises, je n'ai pas de souci là-dessus.

M. Olivier MARTY : Souhaitez-vous poursuivre sur l'infra-log national, pour pouvoir les libérer avant de faire venir les autres ?

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je voulais revenir sur ce qui a été évoqué tout à l'heure sur l'AT 89, l'histoire de la diffusion de l'AT sur Yammer. J'en ai entendu parler, je sais que c'est un réseau social qui existe à la SNCF. Je pose une question parce que ce n'est pas très clair. On a informé les agents qu'il y avait eu un AT ou on a donné un Rex ou quelque chose dans cette unité concernant l'AT parce que ce n'est pas clair. À mon avis, ça pose un souci de confidentialité parce qu'un accident du travail concerne l'agent, le médecin, sa hiérarchie, mais peut-être pas toute l'unité. Ici, vous avez demandé de respecter la confidentialité et, apparemment, ce n'est pas valable pour tout le monde. En quoi Yammer est-il obligatoire parce que si vraiment la mesure de prévention qui est annoncée est de balancer l'équivalent d'un mail à des agents sur un outil qui n'est pas obligatoire, je ne vois pas trop l'intérêt. Je pense que vous ne pouvez pas imposer cet outil-là. Quelle est donc la plus-value et, surtout pourquoi ne faites-vous pas des commentaires en direct aux agents ? La meilleure mesure de prévention est de faire des commentaires en direct aux agents, ce n'est pas de balancer un mail ou une photo. Donc, ça, ça me pose souci : qui gère ça, parce que, c'est pareil, la confidentialité, tout ce qui est médical et qui fait suite à un AT n'intéresse pas tout le monde dans l'établissement. Peut-être que vous allez nous expliquer que ça va bientôt se faire dans les afterworks, parce que ça devient maintenant à la mode, est-ce que c'est là qu'on doit parler des AT aux agents, je ne sais pas ? De plus, vu que c'est encore le tout numérique à tout va, vous nous mettez encore des infos sur des serveurs, américains sûrement, et au passage vous polluez la planète vu la chaleur que dégagent ces saloperies.

M. Olivier MARTY : Yammer est un moyen de transmission : quand on utilise Yammer, l'information mise est accessible au destinataire. Le mail est aussi un moyen de transmission électronique et, quand on fait une impression, c'est aussi de la consommation. Tout moyen de transmission d'information a sa part de consommation.

Sur la nature des éléments qui sont transmis par rapport à cette information et la partie personnelle ou confidentielle de l'accident lui-même, je vais laisser notre assesseur répondre.

M. Florent GODALIER : Concernant l'accident de M. C. Alexandre, la confidentialité est respectée, c'est-à-dire que, lorsqu'on transmet des informations, on ne dit pas forcément les particularités de ce qui s'est passé. Si l'agent a un accident de travail, ce sont plutôt les conséquences.

L'outil de communication Yammer a la particularité d'être l'unité logistique nationale de circulation et de signalisation. Ce sont en fait des agents qui sont retraités, qui prêtent du personnel à des établissements. Certains DPX nous ont remonté l'information qu'il pouvait y avoir 20 ou 30 agents répartis seuls, donc des agents dispatchés seuls partout sur le territoire national, qui disaient qu'ils avaient en fait des difficultés pour transmettre l'information. Ils les

rencontrent en fait en réunion d'équipe mais ce n'est pas non plus hebdomadaire. Il a donc été proposé aux agents plusieurs systèmes de communication : les mails, Yammer, les sharepoints, il y avait aussi des réunions téléphoniques. En fait, ce système permettait de transmettre de l'information vraiment rapidement. Les agents ont choisi Yammer pour ce secteur, il y en a aussi beaucoup qui ont choisi les sharepoints. C'est la solution la plus adaptée qu'ils ont trouvée à leur travail par rapport à leur éloignement. J'avais aussi participé à ce projet parce qu'il y avait avant comme des classeurs où on avait toutes les informations et, sans arrêt, on imprimait des feuilles, des feuilles et des feuilles. Par rapport à ça, comme vous l'avez notifié, du point de vue de l'environnement, c'est vrai qu'il y a des émissions de chaleur lorsqu'on utilise tout ça, mais l'impact est quand même moins important vu le nombre de feuilles qu'on n'imprime pas. C'est une décision qui a été prise au niveau de l'établissement. A-t-elle été imposée ? Non, elle n'a pas été imposée, c'est un groupe de travail qui s'est fait au niveau des agents à qui on a demandé si ça leur convenait. Ils en sont tous assez contents comme moyen de communication parce que... Après, je ne vais pas vous certifier que tout le monde est content mais, quand on fait des contrôles de sécurité et qu'on leur en parle, ils savent qu'ils peuvent retrouver le document unique, ils savent qu'ils peuvent retrouver différents documents utiles, comme les numéros d'urgence, ou différentes adresses comme mon adresse mail.

Qu'est-ce qui gère ? Ce sont les DPX parce que ce sont vraiment les managers de proximité.

M. Olivier MARTY : On refait un tour de parole avec des questions/réponses rapides pour accéder ensuite au format sollicité par monsieur le secrétaire.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Je voulais revenir sur l'accident de travail n° 101, avec le surdosage médicamenteux. Une petite réflexion à ce sujet quand même : je trouve qu'il n'y a pas assez de prévention dans l'entreprise concernant justement la prise de médicament. On voit clairement qu'il y a un quasi-acharnement à la recherche de drogue et d'alcool, avec des méthodes parfois douteuses comme c'est actuellement le cas sur l'Île-de-France. Ça, on aura l'occasion d'en parler jeudi.

Je voulais également rebondir sur ce même sujet des médicaments. Il faudra aussi à un moment qu'on nous détaille exactement la liste des médicaments qu'on peut ou pas prendre et qui sont compatibles avec le travail et également avec les fameuses VMAS parce qu'on ne compte plus le nombre de personnes qui se retrouvent en VMAS avec des cartons rouges pour avoir simplement suivi un traitement sur ordonnance du médecin. Ça, c'est pour l'accident 101.

Également sur l'accident n° 23, en plus des mesures de prévention préconisées, on voulait préconiser simplement l'installation de radars de recul sur les véhicules non encore équipés. On était en contact avec un Cosec qui était de concevoir une vidéo ou un tutoriel pour l'utilisation d'une pince ; là, les radars de recul, c'est pareil, si vous allez sur Youtube, il y a des tutos pour mettre en place des radars de recul pour 10 euros, il ne faut pas s'en priver.

M. Olivier MARTY : Une réponse rapide là-dessus ?

M. Florent GODALIER : Concernant les médicaments, je vous rejoins totalement. En fait, c'était un sujet que je trouvais très intéressant et il y a une note de sécurité qui a été faite dessus au sein de l'établissement pour sensibiliser sur ce point. On avait aussi recoupé les

médicaments et la conduite avec les pictogrammes. On en avait profité pour faire une communication globale qu'on avait trouvée super-intéressante. C'est juste pour vous dire que je suis d'accord avec vous et qu'on essaye de mettre des moyens en place par rapport à ça.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Pour la deuxième partie, du coup, sera-t-il possible à un moment d'avoir une liste claire des médicaments compatibles ou non avec les VMAS ?

M. Florent GODALIER : En fait, vu qu'on est dans la confidentialité, on demande aux agents d'en parler à leur médecin, médecin du travail ou médecin traitant, pour savoir s'ils peuvent travailler ou conduire en prenant tel médicament. Ça faisait aussi partie de la communication qu'on a faite.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Oui, mais les médecins privés des agents ne sont pas forcément au courant du niveau d'exigence fou imposé par Château-Landon.

M. Florent GODALIER : C'est pour qu'on leur demande d'en parler avec le médecin du travail. Après, on ne peut pas non plus les obliger, il y a la confidentialité.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : On trouve quand même assez surprenant que Château-Landon ne soit pas capable de nous sortir exactement la liste des interdits et des possibles. Je pense qu'on en parlera effectivement jeudi mais c'est quand même un point très, très important pour la sécurité.

M. Florent GODALIER : Sur les radars de recul, j'entends votre remarque mais, la problématique que l'on a est qu'on a parfois... Si je prends ce cas-là, pour M. C, ce sont soit des véhicules loués pour une longue durée, soit des véhicules prêtés, mais ce ne sont pas forcément des véhicules qui appartiennent à l'infra-log national. On part plus du principe de louer des véhicules équipés que d'équiper les véhicules qu'on loue : vous voyez ce que je veux dire ? C'est la problématique inverse. C'est pour ça qu'on l'avait noté pour les prochaines dotations : penser à prendre des véhicules avec des radars de recul.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Oui mais pour ceux qui sont déjà loués sans, du coup, il existe des possibilités qu'on rajoute : ça ne coûte pas cher et c'est facile à mettre en place.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je voudrais revenir sur l'accident 74 de M. L. Olivier, qui est un agent qui a eu un accident parce qu'il courait après son train. Je pense que c'est encore une fois un accident grave. Visiblement, il s'agit d'une entreprise privée extérieure. J'aimerais avoir des informations sur comment, en 2019, quand on fait des travaux, il faut courir après son train. Ça fait penser un peu à un film de Charlot. Merci.

M. Florent GODALIER : Concernant cet accident, c'est un agent qui fait partie du pôle QSE qui est justement spécialiste par rapport à ces événements et, dans les moyens de prévention, on lui avait demandé de travailler sur cet élément, c'est-à-dire de rappeler les procédures aux agents.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Non, vous n'avez pas répondu à la question, je vous demande comment on en arrive, sur un chantier, à se retrouver avec un agent qui court après son train ?

M. Olivier MARTY : Dans les éléments d'analyse de l'accident, ce qui a été mis en défaut, c'est l'absence de cale sur l'engin qui a déclenché un début de dérive : le point d'origine est

là. Il y a donc un sujet de procédure qui a fait l'objet de la préconisation et qui a fait l'objet de l'information pour qu'on soit dans le respect de ces procédures. On a donc un point de procédure au départ, qui a été rappelé en mesure de prévention. Le Spécreq est juste l'abréviation interne d'une fonction au sein de l'infra-log.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Je vais revenir sur l'accident 61. Abandon du dossier par l'agent, OK, par rapport à une reconnaissance, par contre, qu'est-ce qui empêche de continuer l'instruction ? C'est justement peut-être sur ces cas-là où l'agent veut arrêter la procédure qu'il y aurait des choses à faire, pas forcément au niveau individuel pour l'agent mais en collectif. Si on regarde un petit peu, l'agent a quand même eu un arrêt de travail et on ne sait pas combien de temps puisque, à la place du nombre de jours, il est marqué « abandon du dossier par l'agent ». Sur l'exposé des faits, j'aurais voulu voir : arrêt sur la bande d'urgence en allant au travail, heure... mais pas surdosage médicamenteux, donc on est sur la cause mais pas sur l'exposé des faits. Ensuite, on marque que l'agent a 61 ans. On peut donc aussi s'interroger sur l'âge de départ à la retraite. Il y a des gens qui prennent des médicaments à 20 ans mais, proportionnellement, ils en prennent plus à 61 ans. Et puis ça permettrait de creuser sur des cas comme ça. L'agent abandonne le dossier mais y a-t-il un RPS derrière ? L'agent avait-il toutes ses capacités, n'était-il pas stressé par le travail ? Était-il sur un retour de travail ou sur une nuit ? Est-ce que c'était sa sixième nuit et, du coup, il fallait qu'il prenne un traitement avant de retourner au lit ? Ça, ce sont des éléments qu'on pourrait avoir et je pense que rien n'empêche de continuer l'instruction et d'avoir toutes les cases remplies jusqu'au bout, parce qu'on a à apprendre de tous les accidents. Et là, on est bien dans le cadre d'un accident avec arrêt et on est sur un personnel âgé, il y a donc bien un risque potentiel.

M. Olivier MARTY : Sur le fond, on a entendu l'échange tout à l'heure. L'établissement a fait des actions et des sensibilisations par rapport au sujet, l'accident ne passe donc pas au travers de l'analyse. Après, vous avez des questions plus précises sur les circonstances.

M. Florent GODALIER : Par rapport aux informations qu'on vous a communiquées, étant donné que l'accident est rejeté, nous, derrière, on ne l'évoque plus dans ce tableau-là mais on suit quand même dans les statistiques. Là, en fait, M. D. est un agent qui a été à l'hôpital et qui a eu un arrêt de 3 jours pour cause de surdosage médicamenteux. En moyens, il est allé voir un spécialiste justement pour savoir ce qui s'était passé. Ce n'est pas noté sur le tableau mais on l'a su en interne.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je voulais revenir sur l'accident n° 61 juste parce qu'il illustre un exemple. On voit que le collègue a une entorse à la cheville, que le médecin lui conseille de porter une attelle et de ne pas cheminer dans le ballast pendant 6 semaines. Lui conseille, je ne sais pas si ça veut dire « interdit » ou en tout cas je ne sais pas ce que ça veut dire. On peut supposer que l'entorse est conséquente mais il y a zéro jour d'arrêt de travail alors qu'on sait que certains accidents du travail font l'objet d'un aménagement de poste pour ne justement pas prescrire d'arrêt de travail. Je pense que, dans le cadre où on est, il faut que soit mentionné s'il y a arrêt de travail ou aménagement de poste. Si c'est un aménagement de poste, j'imagine que, vu la fonction, c'est bien un aménagement de poste qui conduit à ne pas avoir d'arrêt de travail. Mais ce serait quand même intéressant de le savoir.

Ça n'a pas directement à voir mais je voulais m'assurer auprès de vous que l'ensemble des agents auxquels vous communiquez sur Yammer ont été formés et savent tous manipuler l'outil de manière naturelle et comment vous les avez formés.

Je vais aussi rebondir sur les propos de mon collègue sur la liste des médicaments qui ont une influence sur le résultat des visites médicales. Seuls les médecins de la SNCF disposent de cette liste, les médecins de ville pas du tout : ils ne sont absolument pas à même de juger ou préjuger ce qu'on a le droit de prendre ou pas. Alors là, la question ne s'adresse pas forcément à vous mais peut-être plutôt à M. Marty. Cette liste-là existe matériellement quelque part, l'entreprise a comme volonté, en tout cas affichée, de supprimer les cabinets médicaux à droite à gauche, par contre les agents SNCF ont de moins en moins accès aux médecins SNCF et n'ont personne, aucune référence, aucune liste disponible à communiquer à leur médecin. On en arrive quand même à avoir des agents relevés de manière temporaire et c'est quand même un choc et c'est quand même embêtant et pour la production et pour l'agent pour avoir pris du sirop contre la toux ou des choses qui paraissent totalement inoffensives. Donc, là, monsieur Martin, la question est vraiment pour vous : il faut que les agents soient en mesure de se procurer quelque part et de donner à leur médecin traitant la liste des molécules, des dosages, des seuils qui sont interdits.

M. Olivier MARTY : Je terminerai par un petit élément là-dessus, sur les conséquences côté pratique professionnelle alors qu'il n'y a pas eu d'arrêt et un aperçu rapide sur l'appropriation de Yammer.

M. Florent GODALIER : Concernant la manipulation Yammer, ça a été organisé en fait au niveau des DPX. Les DPX ont déployé ça au niveau de leurs agents pour ceux qui ont choisi d'utiliser Yammer ; de même Sharepoint pour ceux qui ont choisi Sharepoint, a été déployé par les DPX. En fait, c'est aussi bien aux DPX qu'au pôle QSE de s'assurer qu'ils manipulent bien l'outil, en leur demandant par exemple s'ils ont bien eu tel ou tel retour d'expérience ou tout simplement parfois le document unique...

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Excusez-moi, vous dites que c'est pour ceux qui ont choisi. Alors, pour ceux qui ne l'utilisent pas, vous les informez comment ?

M. Florent GODALIER : Excusez-moi, je n'ai pas été précis. En fait, lorsqu'on leur a proposé Sharepoint ou Yammer, s'ils ont décidé de prendre Yammer, on leur a expliqué comment ça fonctionnait.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : D'accord, mais vous ne répondez pas à ma question : ceux qui n'ont pas été avisés par Yammer parce qu'ils ont décidé de ne pas l'utiliser sont avisés comment ?

M. Florent GODALIER : Si le secteur a décidé de recevoir les informations via Yammer, le DPX a expliqué à tous les agents comment fonctionnait Yammer et ils ont accès à Yammer soit par smartphone soit par tablette.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Donc juste pour être très clair, quand vous nous dites que vous avez diffusé à titre préventif pour les autres un accident de travail sur Yammer, ça ne concerne que les secteurs qui ont choisi de l'utiliser ?

M. Florent GODALIER : Là, c'était le secteur en cause en fait, ça ne veut pas dire que, quand on parle de mesure de prévention... Attendez, je reprends : information de l'accident de travail par Yammer. C'est fait pour le secteur concerné de l'UNLS de M. C. M. C. fait partie d'un secteur qui fait partie de l'unité nationale de signalisation, et c'est ce secteur-là qui a été informé et à qui tous les documents sont transférés par Yammer. C'est par rapport à ce secteur-là.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Du coup, si le risque potentiel peut affecter d'autres secteurs...

M. Florent GODALIER : Après, ça, c'est une très bonne question. Justement, par rapport à ça, le directeur de l'unité statue en disant qu'il y a eu tel ou tel accident et envoie un Rex à tous ses DPX et à moi aussi, et il nous dit : voilà tel accident, merci de transmettre l'information. Après, soit c'est par Sharepoint, soit c'est par le navigateur, soit c'est par Yammer, en fonction des DPX et de leurs secteurs.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Excusez-moi, si vous pouviez répondre sur l'aménagement du poste.

M. Florent GODALIER : Il s'agit d'une entorse à la cheville droite sans fracture. L'agent se voit prescrire le port d'une attelle, une radio de contrôle à faire les jours prochains et le médecin déconseille de cheminer dans le ballast pendant 6 semaines.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : En fait, ça va peut-être vous surprendre, mais je voulais savoir si l'arrêt de travail a pu être évité parce que le poste de la victime de l'accident a été aménagé pour éviter de cheminer en ballast ou de conduire fréquemment, ce qui est très difficile avec une entorse. Je sais que ça existe, les aménagements de poste permettent d'éviter l'arrêt de travail, je ne suis ni pour ni contre, bien au contraire, je voudrais juste savoir si c'est le cas et, si c'est le cas, j'aimerais, quand on nous informe d'un accident de travail, que ce soit mentionné.

M. Florent GODALIER : Oui, ce sera pris en compte et si ça a été respecté ou pas. Le DPX a aménagé son poste, sinon l'agent lui aurait dit.

M. Olivier MARTY : Dans l'amortissement des mesures prises et le fait de s'assurer que le poste est aménagé, ça fait effectivement partie des informations qui doivent être plus explicites pour éviter ce type de question mais, avec une attelle et le conseil de ne pas cheminer dans le ballast pendant 6 semaines, ce n'est pas évidemment une situation où on va laisser l'agent comme s'il ne s'était rien passé. C'est un point d'amortissement d'une mesure qui est forcément adaptée à la situation.

Sur la partie liste de médicaments, je suis effectivement d'accord avec vous sur la connaissance que peuvent avoir les médecins SNCF par rapport aux médecins extérieurs. C'est évidemment un avantage de pouvoir raisonner en termes de médecine d'entreprise sur le sujet, donc je vous suis tout à fait. Et sur le fait d'avoir une liste qui puisse estampiller chaque molécule, chaque médicament, c'est quelque chose qu'il faut regarder du côté des services médicaux pour voir si quelque chose peut être édité et rendu accessible à tous.

Là, on est arrivé au bout de ceux qui avaient sollicité la parole avant que monsieur le secrétaire propose de pouvoir éventuellement, sur le temps qu'il nous reste, intervenir sur

l'ensemble des autres établissements. Je voulais donc savoir si on pouvait conclure là avec l'infralog national pour pouvoir ensuite passer aux autres.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, ça fait un moment que je levais le bras, et vous ne me regardiez pas. Je voulais intervenir à ce moment pas spécifiquement pour l'infralog national, mais l'infralog national a cette qualité d'être national et nous savons tous qu'il y a des agents de tous les établissements équipement et circulation qui peuvent être amenés à travailler pour l'infralog national. Je voulais poser deux questions relativement simples.

Vu que vous identifiez certains produits psychoactifs, je repose la question de savoir si, sur le territoire du CSE, les établissements, les préventeurs, considèrent les éléments variables de soldes comme des éléments psychoactifs qui peuvent conduire à s'affranchir des règles évidentes de sécurité et de prévention des accidents.

La seconde, je voudrais savoir si vous incluez dans vos programmes de prévention des règles d'équipes, vos règles, mais incluez-vous la formation des agents sur le droit de retrait, quand ils se considèrent dans une situation de danger grave imminent pour eux ou pour leurs collègues ou pour les entreprises qui travaillent avec eux ? J'attends votre réponse mais, si vous ne le faites pas, sachez que la CGT continuera de le faire et que nous considérons qu'avec toutes vos externalisations et sous-traitances, vous perpétuez aussi l'externalisation des risques pour abaisser les indicateurs propres à l'entreprise. Et j'attends les indicateurs d'accidentologie, de morbidité, etc. des entreprises sous-traitantes qui prennent des charges de travail des cheminots.

Donc, sur le droit de retrait, informez-vous les cheminots et l'EVS est-il un produit psychoactif pour vous ?

M. Olivier MARTY : Je vais répondre à la première question. Les EVS produits psychoactifs : non. Après, qu'il puisse y avoir des habitudes ancrées et auxquelles on tient, oui, et je m'arrêterai là.

Pour la partie droit de retrait ?

M. Florent GODALIER : Que ce soit les agents de l'infralog national, de l'entreprise ou des agents des infrapôles ou des infralogs régionaux, il n'y a pas de différence, c'est-à-dire qu'ils sont tous informés à la sécurité. Du coup, on leur reliste l'ensemble des risques auxquels ils sont concernés, dont le droit de retrait qui est un des principes fondamentaux en sécurité. C'est la même chose pour les formations. Si on organise des formations, par exemple pas plus tard qu'hier sur les extincteurs, si des agents des entrepôts sont présents, ils y participent aussi, et par là même aussi aux contrôles de sécurité, qu'ils soient agents des entrepôts ou des entreprises qui travaillent pour les établissements régionaux ou locaux. On ne fait pas de différence.

M. Dominique SENS (CGT) : Je fais très vite et, pour que les choses soient claires, je vais m'adresser moins à l'infralog national qu'au président de l'instance. Sur les EVS, pour que les choses soient claires, à la CGT nous considérons moins ceux qui profitent des EVS que celui qui distribue les EVS. C'est de même que pour les autres produits actifs : qui est le plus coupable, celui qui les vend ou celui qui les consomme ? C'est plus clair comme ça. Nous ferons donc la démonstration que vous abusez des EVS pour contrevenir aux règles évidentes de sécurité, et cela produit des accidents du travail.

M. Olivier MARTY : J'en prends bonne note.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Par où commencer ? Yammer, vous êtes franchement formidables ! Vive les technologies ! Encore hier, on a fait une tournée syndicale, vous savez les fameuses journées bonus dans le travail, soit sur les dossiers ou sur les tournées. À l'ère de Yammer, dans les locaux de l'infra-log national, sur la base arrière qu'on est allé voir, il n'y a aucun affichage, alors que l'affichage est obligatoire. On vous demande donc déjà, avant de commencer par Yammer, de faire ce que l'employeur est obligé de faire, c'est-à-dire d'afficher ce qui est obligatoire. Il faudrait commencer par ça.

Ensuite, les chartes logement, vous les faites passer via un mail, avec signature électronique : ce n'est pas grave, ils ne mettent pas la charte mais, allez, signez ! Changement de convention : on va changer quelques mots, mettre des mots importants, etc., on ne fournit pas le fond du texte, on fournit juste la page de garde, allez, signez là ! Vous voulez que je continue ? On parlait tout à l'heure de droit : le droit de retrait est un droit. J'en connais un autre de droit : le droit de grève ! Vous m'expliquerez, en termes de droit, ce que faisait le DET à Nantes pendant que les agents étaient en grève, à les menacer de passer par le privé si les mecs continuaient à se plaindre et à faire grève ? Pourquoi, c'est un droit. La remarque a été faite tout à l'heure, c'est bien ça, on joue avec les EPS, on joue avec la vie de ces agents-là, c'est-à-dire qu'en 6 semaines, 5 conventions ! Et on les descend au fur et à mesure, on descend, on descend ! On espère que ça ne descendra pas aussi bas que Sféris par exemple.

Ensuite – malheureusement, ce n'est pas fini –, sur les médicaments, je vous entends, vous êtes plein de bonne volonté. Pour l'instant, le seul affichage qu'on a vu, c'est pour celui qui fume un pétard ou celui qui boit de l'alcool. Il n'y a aucune affiche sur les médicaments. Peut-être à l'intérieur de votre établissement, peut-être ? Nous, pour l'instant, on n'a vu que deux sortes d'affiches : soit les cheminots sont alcoolos, soit ils sont drogués. Médicamentés, apparemment non. Si vous avez la démarche dans les établissements, tant mieux, parce que c'est à faire, il y a une grosse méconnaissance là-dessus. Par contre, c'est bien beau de mettre une affiche pour dire « attention aux médicaments » avec les petits triangles qui vont bien, mais l'agent, pour savoir si le médicament qu'il prend est bon ou pas bon, comment fait-il ? Avez-vous mis en place des notices, des numéros de téléphone ? Qu'avez-vous mis derrière pour que l'agent, lorsqu'il sort de chez son médecin ou qu'il s'automédicamenté, parce qu'on pousse de plus en plus les agents à acheter eux-mêmes leurs médicaments ? Il leur faut quelque chose. Les agents travaillent dans le sécuritaire, on travaille tous avec des consignes, des notices. Par contre, pour les médicaments, non. Il est à rappeler une chose, c'est que l'agent, s'il a un incident, c'est repris dans le RH, enquête FOH : s'il est positif au test salivaire via des médicaments, il est contrôlé comme positif, mais à tort. Il ne fallait pas que vous soyez positif, on vous plombe ! C'est comme s'il avait été drogué, s'il avait été alcoolisé. C'est pour ça que, de toute façon, cette RH, on ne l'a jamais signée au niveau national ; les déclinaisons locales, c'est pareil puisque vous accentuez sur petit deux problèmes alors qu'il en existe trois. Et le troisième est largement méconnu, il y a un gros travail à faire dessus et c'est ce qu'on a demandé : arrêtez les dépistages, les contrôles aléatoires, faites de la vraie prévention, aidez les agents en leur donnant une vraie notice et les personnes qu'ils peuvent appeler pour savoir si ce médicament est compatible avec la

conduite d'un véhicule ou pour le travail en sécurité. Peut-être que là, on commencera à faire vraiment de la prévention.

M. Olivier MARTY : Pour la partie locale, effectivement, il faut qu'on s'assure que le message est passé, et je pense à votre remarque sur l'affichage. Sur la partie prévention et médicaments, on se rejoint. La conscience et les efforts à faire pour prévenir les risques liés à la prise de médicaments sont un chantier conséquent, qui mérite de notre part d'être instruit, d'améliorer cette information. Le sujet est pour les médecins parce que c'est la compréhension de ce que peuvent être les conséquences des prises de médicaments peut varier par rapport à la nature des médicaments pris. On ne peut pas se contenter du repérage coloré qui est fait sur les boîtes par rapport à la conduite automobile, qui est déjà un premier élément d'appréciation. C'est donc un sujet qui dépasse largement le cas d'un établissement, qui est tout à fait général et sur lequel on essaye bien sûr de monter en prise de conscience et en information comme on peut le faire sur d'autres sujets. On est donc vigilants sur tout ça.

Je ne reviens pas sur les sujets généraux sur la vie de l'établissement, le sujet d'aujourd'hui étant de regarder les points de prévention par rapport aux accidents du travail. On aura l'occasion d'y revenir, je vous fais confiance.

Un petit complément ?

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Par contre, comme vous le stipulez, c'est pour ça qu'il est important d'avoir encore un pied ici en CSE sur le domaine de la prévention parce que, comme vous le dites, il y a des sujets qui sont très larges et qui ne sont pas à faire simplement dans un territoire. Il est donc très important de garder l'ancrage au niveau CSE de ces prérogatives des élus du CSE et nous serons extrêmement vigilants avec ça.

M. Florent GODALIER : Juste deux mots par rapport à ce que vous avez dit. Je tiens à dire que Yammer est vraiment un outil pour transmettre des informations mais pas pour nous décharger en disant : on vous l'a envoyé par Yammer. Yammer est vraiment l'outil qu'on utilise parce qu'il nous paraît le plus adapté. Si on prend le cas d'une base arrière, je peux vous dire que, sur une base arrière, je ne veux pas entendre parler de Yammer, puisque, sur une base arrière, vous avez tous les agents et vous avez la possibilité d'afficher. Donc qu'il n'y ait pas d'affichage obligatoire sur une base arrière, ce n'est pas normal et, quand c'est comme ça, je suis ouvert à toutes les informations parce que c'est un des premiers points que je contrôle quand je fais des contrôles sécurité. N'hésitez pas à me remonter ces informations.

M. Olivier MARTY : Merci. Encore une intervention de M. Gueluy. On va remercier Florent Godalier pour sa participation à l'infra-log national et on va commencer les débats avec nos autres intervenants.

Arrivée d'Éric Picquet, Michel Godenot, Dominique Legras, Sébastien Duval, Christian Tassin, Séverine Lardenois et Philippe Parisot à 17 h 10.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Est-ce que le M. Cosec qui fait ses valises peut répondre à une dernière question : faites-vous des challenges sécurité avec à la clé des pizzas, des bons cadeaux et des choses comme ça ?

M. Florent GODALIER : L'année dernière, on en a fait un assez conséquent, mais c'était en environnement. Après, les challenges sécurité... C'est-à-dire des idées de prévention par rapport aux accidents de travail ?

M. Olivier MARTY : La question est s'il y a un critère en nombre d'accidents de travail qui fait l'objet d'une attribution au challenge de sécurité.

M. Florent GODALIER : Non, ce n'est pas le cas. C'est si par exemple l'objectif de telle unité est de zéro accident, c'est ça ? Non, nous, on part du principe qu'il ne faut pas qu'il y ait d'accident.

M. Olivier MARTY : La réponse est non. Merci. On laisse s'installer les autres intervenants. On vous met des chevalets pour les identifier, donc Éric Fiquet pour l'infralog Nord-Pas-de-Calais, Michel Boudinot pour l'infrapôle Haute-Picardie, Séverine Lardenois pour l'infralog Lorraine, Christian Tassin pour l'infrapôle Champagne-Ardenne, Philippe Parisot pour l'infrapôle Est-Européen, Dominique Legras pour l'EIC Hauts-de-France et Sébastien Duval pour l'infrapôle Nord-Pas-de-Calais. Nous n'avons pas invité l'infrapôle Nord-Européen car il n'y a aucun accident dans la période.

Départ de Florent Godalier à 17 h 10.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Si, il y a le numéro 10 !

M. Olivier MARTY : Autant pour moi, j'ai fait un décalage de lecture de mon tableau, donc je retire ce que j'ai dit.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : On voit que vous maîtrisez bien le dossier, monsieur le président.

M. Olivier MARTY : Je retire ce que j'ai dit. L'infrapôle Nord-Européen était bien concerné par trois accidents mais, sur ces éléments-là, pour la même raison que pour l'infrapôle Normandie, s'il y a des éléments, on pourra faire le relais avec Madame Blanchart.

Je donne donc la parole aux élus qui souhaitent intervenir sur des accidents dans ces établissements.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : L'accident n° 7, il est dit qu'une formation au risque routier est prévue mais qu'il n'y a pas de place. Après le 10, pour lequel on n'a aucune information du pourquoi du comment : 36 jours d'arrêt, ça, on sait, mais on ne sait pas la date de l'accident, du recueil des faits. On ne sait pas si une enquête a été réalisée, ni les mesures proposées, ni les mesures réalisées. Après, je vais m'arrêter sur la première page parce que je pense que les autres collègues ont aussi... Dans l'accident 5, il manque des choses ; dans les accidents 103 et 113, il manque des informations, le 54, il manque des informations, le 60, le 63 et le 73.

M. Olivier MARTY : La fin de votre intervention était un peu rapide par rapport aux numéros que vous citez. Dans ceux que vous citez au début de votre intervention, vous avez un certain nombre d'accidents qui concernent l'EIC Hauts-de-France (le 7, le 103 et le 113) et vous avez cité le 10 qui correspond à l'infrapôle Nord-Européen. On va commencer par l'infrapôle Nord-Européen et on passera aux autres.

M^{me} Marjorie BLANCHART : Pour l'accident n° 10, sur l'infrapôle Nord-Européen, les renseignements ont été pris. L'agent a eu un problème cardiaque : opération et mise en place de stents. C'est pour ça qu'en termes de mesures de prévention, on ne met rien sur l'accident en lui-même.

M. Olivier MARTY : On va ensuite donner quelques éléments pour répondre aux questions posées sur l'EIC Hauts-de-France, donc sur l'accident n° 7 du 9 janvier concernant l'enquête, sur le 103 du 14 mars sur l'accident d'un sous-traitant et le 113 concernant Madame B.

M. Dominique LEGRAS : Bonjour madame, que voulez-vous savoir sur l'accident et sur la formation qui sera proposée ?

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : On n'a pas de date.

M. Dominique LEGRAS : Ça n'a pas encore été fait.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : En fin de compte, l'accident date de janvier et il n'y a toujours pas de date programmée ! A-t-elle été oubliée ? On ne sait pas.

M. Dominique LEGRAS : Non, elle n'est pas oubliée mais on a un programme annuel et, avec des personnes qui ont eu des accidents de voiture et des personnes qui utilisent souvent des véhicules de service, que ce soit les graisseurs, que ce soit les techniques ou d'autres personnels. Ça fait l'objet d'une programmation annuelle, donc elle aura une formation au maximum l'année prochaine.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Non, ce sera l'année prochaine puisqu'apparemment, là, c'est déjà complet.

M. Dominique LEGRAS : Oui, à moins qu'il y ait des désistements.

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Et vous ne pouvez pas prévoir dans vos plannings de formation des places libres pour des cas comme ça ?

M. Dominique LEGRAS : Si, on pourrait les prévoir, mais les autres personnes sont tout autant soumises aux risques d'accident...

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Mais avant, il faut mettre des places en plus.

M. Dominique LEGRAS : Des places en plus, oui, c'est une proposition. Mais ça veut dire que la place en plus ne sera pas attribuée à quelqu'un d'autre qui conduit et qui n'a pas encore bénéficié de cette formation. Donc, chaque place en plus qu'on va prévoir, s'il n'y a pas d'accident, sera perdue...

M^{me} Caroline LANTZ (CFDT) : Non, parce que, une semaine avant, vous pouvez très bien savoir s'il y a un accident ou pas et inviter d'autres agents qui utilisent les mêmes véhicules de service et qui ne sont pas prévus sur cette formation.

M. Dominique LEGRAS : Oui, mais une semaine avant, c'est très court pour commencer à prévoir de dégager quelqu'un pour le mettre en formation.

Ensuite, pour Christophe B., il s'agissait d'une personne qui intervenait dans le cadre d'un plan de prévention, tout ce qui était risque qui avait été détecté pendant l'accident. Les risques concomitants ont bien été analysés, l'agent s'est blessé au niveau de la tête en

montant l'escalier. On ne peut pas dire qu'il s'agissait là d'un risque concomitant. Les mesures qu'on prendra sont que désormais, pour les interventions de ce type, on précisera dans le plan de prévention, même s'il ne s'agit pas d'un risque concomitant, que le port du casque est obligatoire lorsqu'il faut partir dans des greniers. C'est à peu près la seule chose que l'on peut obliger à faire, c'est de prévoir dans les plans de prévention.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Excusez-moi, pour une bonne visibilité, pour nous en tout cas, ça aurait été intéressant de le mettre dans les mesures proposées, parce que, là, on a l'impression qu'il n'y a rien du tout en fait.

M. Dominique LEGRAS : Oui, c'est prévu. Une étude a été faite par la cellule qualité au travail qui s'occupe également des plans de prévention et c'est ce qui sera prévu lors du futur plan de prévention.

En ce qui concerne l'accident 113, il s'agissait d'un agent qui avait garé son véhicule de service sur les quais de la gare de Jeumont. Le poste est surélevé, il est accessible par une passerelle. Les agents n'ont normalement aucune raison d'aller sur le quai, parce qu'il n'y a pas d'intervention sur le quai dans le cadre de leurs fonctions. Là, en l'occurrence, la personne avait garé son véhicule pour, disons, garantir la sécurité de son véhicule, sous-entendant par là qu'il y a de l'insécurité en gare. On a fait une recherche et, en 2017, il n'y a eu aucun signalement dans la base CEZAR en ce qui concerne Jeumont. En 2018, il n'y en a eu que deux en tout et pour tout et, en 2019 également. C'était essentiellement du jet de ballast sur les installations, et également sur un agent SE ainsi que des coupures de câbles. Il y avait donc quand même apparemment un petit sujet mais on a demandé au responsable ainsi qu'aux agents de la gare de Jeumont de remplir la base CEZAR et de faire remonter tous les signalements qui pourraient avoir trait à la sûreté de manière à faire intervenir beaucoup plus la SUGE, étant donné que la SUGE se base sur la base CEZAR pour organiser ses tournées. Il n'y en a pas eu jusqu'ici, il y a donc une action qui a été conduite dans ce sens auprès des agents de Jeumont.

Ensuite, il y a une autre étude qui est en cours pour voir s'il est possible de mettre un parking d'environ deux places sécurisées près de la passerelle, ce qui éviterait ensuite aux agents d'avoir à aller sur les quais ou de mettre leur véhicule sur les quais avec tous les risques que ça pourrait éventuellement comporter.

Enfin, une formation a été proposée, mais qui n'a pas été faite par l'agent concernant la prévention des risques suite à des situations d'agression.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Encore une fois, quand on lit ce document, enfin quand je lis le document qui m'a été remis, car je n'ai rien d'autre, pour analyser les accidents du travail, qu'une agente s'est fait agresser, c'est quand même violent... Vous vous dites qu'il n'y a eu que deux remontées dans César et une avant il y a longtemps. Pour moi, c'est beaucoup quand on sait à quel point les plus sévères sont fastidieuses à faire pour les agents dont on sait que, la plupart du temps, ils ne le font pas. Quand je lis ce document, la solution, c'est une proposition de suivre la formation et j'ai envie de vous demander si vous êtes sérieux. Là, vous me parlez de places sécurisées, je vous entends un peu mieux, mais ce n'est pas ce qui est écrit sur le document. Je pense qu'il faut aussi comprendre que, pour l'agent opérationnel, la fiche César, sincèrement, c'est fastidieux, ça l'ennuie, il faut la remplir, il faut la transmettre. J'entends de votre côté que c'est la seule façon de faire pour monter là-

dessus, mais j'ai quand même envie de vous dire que, non, s'il y a des agents qui vous signalent une sûreté pour le moins dérisoire, et ça a l'air d'être le cas quand j'entends des jets de ballast sur un agent et sur les installations. Cette agression est pour moi d'une violence assez inouïe, franchement, eh bien il faut faire autrement : il faut mettre à la disposition des agents un petit cahier où ils peuvent noter quel jour et ce qui s'est passé, un truc qui soit plus facile, plus pratique et plus fluide, et charge aux DPX de relever ces informations-là, les compiler et en faire une analyse. Mais, dans la liste des documents qui nous est faite, vous l'avez probablement sous les yeux, je ne sais pas, mais je vois une agression physique qui est violente, avec destruction du véhicule d'un agent, et votre réponse, c'est : on lui propose une formation conduite à tenir en cas d'agression. Enfin, je frôle le malaise, je vous le dis !

M. Olivier MARTY : Sur votre intervention, la réponse a plusieurs niveaux et l'échange permet de compléter ce qui a été porté dans la base et figure sur le document. Il y a le premier niveau de bonne connaissance du risque de sûreté, qui passe par la base CEZAR et, effectivement, il vous appartient, en termes de sensibilisation et par l'encadrement, de bien s'assurer qu'on porte à la connaissance de la réalité des événements de sûreté. Donc ça, c'est une première démarche. La deuxième démarche est de regarder par rapport au risque sur le site s'il ne peut pas y avoir des démarches de prévention et de sécurisation, et c'est le sens de ce qui vient d'être expliqué, peut-être de regarder au niveau du parking si on peut faire quelque chose. La troisième démarche est de se dire que si, pour autant, on est confronté à un individu qui montre des signes de violence, il faut aussi se protéger soi-même : ça fait partie de la démarche mais évidemment ça ne peut pas suffire en soi. C'est dans ce sens-là qu'on doit se préserver dans une situation où on est face à un individu violent.

Il y avait d'autres AT que vous souhaitiez évoquer mais je n'ai pas noté avec autant de détails vos questions, mais j'avais aussi trois autres personnes qui souhaitaient intervenir...

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Juste encore une fois, excusez-moi, je termine et, après, je rends le micro, on est face à une agression qui a eu lieu le 27 mars et la proposition de formation est restée toujours une proposition. La formation n'a pas été dispensée à la personne.

M. Dominique LEGRAS : Il faut que la personne accepte aussi.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Est-ce le cas, est-ce la personne qui refuse ?

M. Dominique LEGRAS : Je n'ai pas d'élément, je ne peux pas vous dire pour l'instant.

M. Olivier MARTY : Il faut bien qu'on attende et il faut bien qu'on boucle si réellement elle ne souhaite pas la faire ou, si c'est un différé, il faut qu'on la programme.

M^{me} Vanessa L'HOMEL (CFDT) : J'ai un peu de mal à comprendre pourquoi vous ne vous posez pas les mêmes questions que celles que, nous, on se pose. En fait, j'ai un peu de mal à comprendre que vous puissiez nous remettre les documents en nous parlant d'une personne qui s'est fait agresser physiquement. Votre solution – et c'est vous qui la mettez par écrit et ça doit nous alerter – est de lui proposer une formation et, aujourd'hui, plusieurs mois après, vous n'êtes pas en capacité de dire si la formation a été effectivement proposée à l'agent, si l'agent l'a refusée ou acceptée, dans combien de temps on peut la mettre en place. On parle d'une agression physique quand même !

M. Olivier MARTY : Dont acte sur le renseignement : en amont du document qui aurait dû être complet et par rapport aux questions qu'on se pose, on ne se les pose évidemment pas uniquement sur le dernier point, et j'ai justement pris la parole pour le développer. On est attachés à chacune des étapes.

M. Pascal GUELUY (CGT) : S'il y a quelqu'un de l'EIC Île-de-France, je vais peut-être enfin avoir des renseignements concernant le courrier que Madame G. nous avait adressé au CSE. Il y a des choses que je ne comprends pas : quand je regarde le document, c'est quand même... Je rappelle qu'elle m'avait écrit pour que je transmette les infos au CSE. Elle avait été victime d'un accident le 1^{er} février et elle écrivait au mois de juin pour demander à son employeur de faire la déclaration. Je ne comprends donc pas que le recueil des faits soit daté du 26 avril 2019. Il faut savoir qu'au mois de juin elle réclamait encore qu'on lui fasse la déclaration. Ma question est donc : est-ce l'établissement qui a initié ou est-ce elle qui a envoyé les informations à la CPR ? Mais, surtout, est-ce le fait qu'elle ait eu des soucis avec son N + 1 qui gêne l'établissement pour faire, ou pas, sa déclaration ?

M. Olivier MARTY : Donc un petit point par rapport à l'origine du déclenchement...

M. Pascal GUELUY (CGT) : Excusez-moi mais, pour finir, vu qu'apparemment il y a contestation, je voudrais connaître la nature des réserves.

M. Olivier MARTY : En fait, c'est la caisse de prévoyance qui instruit le fait d'admettre ou pas...

M. Pascal GUELUY (CGT) : L'établissement peut émettre des réserves, c'est ça qui pose question.

M. Olivier MARTY : Pour tout accident, l'établissement peut émettre des réserves mais je vais laisser la parole côté établissement pour savoir comment a été initié cet accident.

M. Dominique LEGRAS : Concernant cet accident, il s'agissait de Madame G. qui a eu un malaise. D'après les éléments que j'ai, elle a été accompagnée au cabinet médical ce jour-là. Je n'ai pas la date de l'envoi du dossier à la caisse de prévoyance, je ne peux donc vous renseigner là-dessus. Je ne connais pas non plus le motif de son malaise, il y a le secret médical et je n'ai pas parlé à Madame G. pour lui demander pourquoi elle avait fait un malaise. Après, tout ce que je sais, c'est que la caisse de prévoyance a renvoyé le dossier et, pour l'instant, il n'est pas considéré comme un accident de travail par la caisse de prévoyance. C'est tout ce que je peux vous dire.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je suis très surpris parce que j'ai informé les élus du CSE et le président que cette dame m'avait écrit au mois de juin pour me transmettre le courrier qu'elle envoyait à son chef d'unité, dans lequel elle exprimait quand même – je ne vais pas vous lire le courrier puisqu'il y a des personnes à qui je l'ai déjà lu dans cette instance – que c'était suite à un entretien avec sa hiérarchie qui s'était mal passé, avec en plus des soupçons qui étaient posés par rapport au comportement inapproprié de son N + 1. C'est un courrier qu'elle a adressé à son chef d'unité pour demander que son AT soit enfin déclenché. Comment pouvez-vous nous répondre que vous n'êtes pas au courant ? Ou alors le DU ne vous dit pas tout, mais c'est un courrier avec accusé de réception.

M. Olivier MARTY : Dans les éléments sur ce sujet, au mois de juin elle sollicitait effectivement son établissement. Pour autant, la déclaration venant de l'établissement avait déjà été transmise le 26 avril, ce qui a été signifié à Madame G. Il y a peut-être eu un déficit de partage d'informations entre eux mais le traitement a réellement été réalisé. Après, la caisse de prévoyance a évidemment son mot à dire pour retenir ou pas les accidents.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je n'ai pas eu ma réponse sur les réserves émises par l'établissement. Le représentant de l'établissement doit les connaître, sinon il n'y aurait pas un différend entre la CPR et l'agent.

M. Olivier MARTY : Je ne sais pas s'il y a eu des réserves qui ont été émises par l'établissement, je ne peux pas me prononcer là-dessus. Là, on rentre dans des situations de ce que peut ou non émettre un établissement, et je généralise volontairement sur des réserves par rapport à un accident du travail, et ça, ça appartient bien sûr à l'établissement sans qu'on soit tenu d'aller retranscrire une appréciation propre à l'établissement, qui est destinée à la caisse de prévoyance. Je quitte volontairement ce sujet-là pour faire une réponse plus générale.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Bonjour à tous ! Vous avez de la chance, pour vous, ça va être assez court ! Je voudrais revenir aussi sur l'accident de travail n° 49 pour l'EIC Hauts-de-France. Il est repris ici dans les accidents de travail et la personne a encore le loisir de pouvoir faire appel, etc., et on se disait donc tout à l'heure qu'ici c'était repris comme accident de travail, mais que ce n'est pas repris le 9 à la CSCCT. Mettez-vous donc un peu en accord à l'EIC Hauts-de-France parce que, là, maintenant, il y a du monde qui vous regarde.

Je ne devrais pas le faire mais, pour répondre à la question de tout à l'heure sur le délai dans lequel elle aura sa formation : sur l'EIC Hauts-de-France, il faut compter à peu près 2 ans pour bénéficier d'une formation sur les risques face à la violence.

Après, l'infrapôle Picardie, on avait déjà posé la question ici mais ils n'osaient pas y répondre mais maintenant qu'on a le Cosec en personne, on va pouvoir lui poser la question. Au challenge sécurité de l'établissement, qui a été le grand vainqueur et le gagnant des 200 € sachant que ce sont des challenges qui sont tout simplement interdits, ce qui a été remonté au CHSCT par deux fois. Ça fait donc plus d'un an qu'on fait remonter ce genre de challenge au niveau du CHSCT et, à chaque fois, vous pouvez lire les PV, on nous dit qu'il est interdit de faire ce genre de challenge mais, a priori, vous, vous en avez le droit. Je voudrais donc connaître les résultats d'un challenge interdit ?

Également à l'EIC Hauts-de-France, et on va faire un peu plus large parce qu'on ne pourra malheureusement pas attaquer l'ensemble des questions, médaille d'or des accidents de trajet sur le premier semestre : sur 16 établissements, l'EIC Hauts-de-France est le premier à avoir autant d'accidents de trajet... Oui, 20, et je crois que le deuxième est à 16. Oui, c'est votre base mais aujourd'hui elle est en panne, mais quand on y va, ils présentent 20 accidents de trajet. Le deuxième établissement à faire moins bien en est à 16. Ça pose quand même des questions de savoir ce que vous allez mettre en place pour essayer de casser cette mauvaise dynamique. Comme on disait tout à l'heure, mais vous n'étiez pas présents, ça faisait partie d'une priorité du président de la SNCF, puisque la mortalité en termes d'accidents routiers est quand même la deuxième cause de mortalité au niveau de la SNCF. Je voudrais donc savoir ce que vous mettez en place rapidement sur le sujet. Ce qui

fait peur, c'est que, dans le courant de l'année, vous allez vous permettre de fusionner deux UO, ce qui va justement augmenter les trajets d'une certaine catégorie de population qui ont déjà beaucoup de kilomètres à parcourir. On est donc curieux de savoir ce que vous allez présenter par rapport à la première fusion et, sur la seconde à venir, parce que, déjà que les résultats ne sont pas bien terribles à ce niveau-là, si vous les accentuez en plus en écartant les UO, les postes de travail, etc., ça va devenir franchement compliqué dans cet établissement.

Voilà donc pour cette première intervention qui sera probablement la dernière.

M. Olivier MARTY : Avant de laisser la parole à d'autres pour répondre à votre intervention, certains intervenants ont des contraintes horaires. Séverine Lardenois va nous quitter dans quelques minutes, s'il y a une question qui la concerne, il faut donc la poser maintenant et, si ce n'est pas le cas, on va prendre la parole pour l'infrapôle Haute-Picardie et l'EIC Hauts-de-France, puis aux autres élus.

Je vous laisse donc dire quelques mots sur le challenge sécurité à l'infrapôle Picardie et sur la partie politique de prévention que l'EIC Hauts-de-France, le sujet du projet de fusion des UO sera, lui, en débat dans la plénière avec toutes ses composantes, et on y reviendra.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Ça concerne une pièce, monsieur le président.

M. Olivier MARTY : Mais j'ai noté votre préoccupation.

M. Michel BOUDINOT : Bonjour à tous. Je suis RQS de l'infrapôle Haute-Picardie. Pour revenir sur le challenge sécurité, il faut savoir qu'on a eu un certain nombre d'accidents de travail non négligeables. Le but était donc que l'ensemble des agents de l'infrapôle se mobilise pour mettre en évidence des sujets qui nécessiteraient des améliorations en termes de sécurité et santé au travail. On savait que des gens avaient des idées, on a souhaité les mettre en valeur. Le fait de transformer en challenge a permis à certains d'entre eux de s'exprimer plus facilement. On a d'ailleurs eu des résultats plutôt intéressants puisque l'équipe qui a remporté le challenge a été justement gravement touchée par un précédent accident du travail il y a quelques années. On a pu mettre en évidence que ce secteur était plutôt très intéressé et sensible aux accidents du travail. Je retiens bien entendu ce que vous avez dit sur la légitimité ou pas des challenges sécurité mais il n'empêche que ça nous a fait évoluer : la preuve est que nous sommes pour l'instant bien en deçà de notre objectif en termes d'accidents du travail à déclarer cette année puisque nous en sommes à 6 accidents cette année. On ose donc espérer que cet investissement, financier certes mais surtout moral, a permis à nos agents de s'exprimer et de trouver des solutions par rapport à leurs problématiques.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Excusez-moi, je suis obligé de réagir. C'est tout simplement pour cacher les accidents du travail. Imaginez l'agent qui a un accident de travail et qui est obligé de se mettre en arrêt, il casse toute la dynamique de l'équipe concernant les 200 € et, après, il se fait pourrir dans l'équipe. C'est pour ça que, nous, on interdit ce genre de challenge, c'est pour ça qu'on l'avait interdit au niveau du CNHSCT, qui est l'instance suprême au niveau de la prévention. Comment pouvez-vous mettre ça en place alors que ça vous est interdit au niveau national ? C'est donc une carotte pour cacher tout simplement les accidents de travail et certainement pas de la pure prévention telle qu'on peut, en tant que

préventeur et élu, en avoir la concession. Parce que vous savez très bien que celui qui va se casser la figure, qui va avoir une entorse à sa cheville, oh, mon Dieu, il n'a pas intérêt à le déclarer parce que, derrière, il se fait pourrir par l'équipe. Ça, c'est la réalité du terrain et, après, vous pouvez dire que vous avez de beaux camemberts ! Non, stop, stop, surtout qu'au niveau national on vous interdit de le faire. Monsieur le président, on est déjà intervenus sur le sujet, on vous fait remonter, et ce n'est pas le seul challenge qui peut exister, maintenant c'est tout. On va remonter au prochain CNHSCT comme quoi, sur l'infrapôle Picardie, ils ne respectent toujours pas les règles en faisant des challenges monnayables.

Départ de Séverine Lardenois à 17 h 45.

M. Olivier MARTY : Ce qu'on retient sur ce sujet, c'est que c'est effectivement important qu'on ne se retrouve pas avec l'effet inverse de ce qui est attendu qui est d'avoir une bonne connaissance des risques et de travailler sur la prévention. Ce à quoi on va s'attacher, c'est que, lorsqu'on souhaite utiliser la formule du challenge pour progresser, on soit sur des sujets qui fassent progresser la prévention, comme ça a pu être expliqué tout à l'heure sur le fait de récompenser le traitement complet d'une mesure de prévention, et non pas de s'arrêter juste sur un chiffre d'accidents comme vous l'exprimez. Par rapport à la coordination que l'on fait et que l'on va réaffirmer du côté de la zone de production, on va bien être sur ce sujet.

Un point rapide de réponse sur les éléments de prévention du risque routier sur l'EIC Hauts-de-France ?

M. Dominique LEGRAS : Au niveau des chiffres, nous ne sommes pas d'accord parce que j'ai 4 accidents de trajet en 2019 et non pas 20.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Notre plateforme à nous, ce sont les outils que l'on nous donne, les applications que l'on nous donne.

M. Dominique LEGRAS : Moi j'ai pris les déclarations, apparemment nous n'avons pas les mêmes sources. Ensuite, la lutte pour la prévention routière est constituée essentiellement par des formations Green plus Centaure, qui se passent à Hénin-Beaumont, pour toutes les personnes susceptibles de prendre un véhicule de service et pour les personnes qui ont eu des accidents de voiture essentiellement dans l'exercice précédent.

On a également mis en place des crampons, c'est-à-dire que dans les déclarations d'accidents du travail, on a une personne qui a glissé sur une plaque de verglas. Il faut savoir qu'on avait fait l'année passée une distribution de crampons à tous les agents de l'EIC.

[Brouhaha]

Des crampons ont été distribués à toutes les UO et, enfin, le dernier point contre les accidents de voiture est la mise en place des contrôles des psychotropes, quels qu'ils soient, c'est-à-dire qu'un agent qui sait qu'il peut être contrôlé sera certainement plus sérieux parce que si un agent était dans un état anormal, quelle que soit la cause, que ce soit suite à l'ingestion de médicaments, de produits psychotropes ou d'alcool, ça pourrait avoir bien sûr des conséquences bien sûr pour la sécurité lors de son travail mais ça a également des conséquences pour lui sur le trajet. Même si ce n'est pas la partie qui est citée essentiellement, c'est vrai que ça y participe également.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Est-ce que je peux rebondir sur le risque routier en Île-de-France ?

M. Olivier MARTY : La parole était à M. Sens. On va développer sur ce sujet-là et laisser une autre expression.

M. Dominique SENS (CGT) : Je vous remercie de votre patience aussi, messieurs, dames, d'avoir patienté si tard pour si peu de temps. Effectivement, les élus ont besoin aussi d'une grande patience devant certaines réponses. Je demande simplement, parce que l'heure avance, que, dans les CSSCT mis en place les débats soient plus efficaces, même si ça ne retire rien aux prérogatives des élus de l'instance, et je vous accorde, comme ça, vous n'aurez pas besoin de lire plus tard les comptes rendus quand ils seront votés – parce que je sais que vous les lisez – que la CGT a dénoncé le fait que les établissements Réseau des Hauts-de-France informent les élus de cette instance et les agents qu'ils deviennent pilotes pour la mise en place de notre méthode Dupont de Nemours. J'aurais préféré qu'il y ait plus de concertation. Nous dénonçons aussi la mise en place de challenges sécurité et qu'on fera ce qu'il faut pour que ça n'ait pas lieu.

Enfin, très vite, pourquoi lancer des challenges sécurité comme ça, mesdames, messieurs, alors qu'il existe, des choses, dans tous les établissements, comme ce qu'on appelait les conseils d'atelier à l'attention des salariés et les élus représentants du personnel qui sont là pour faire des propositions de prévention des accidents du rail et leurs propositions doivent être suivies d'effets.

M. Olivier MARTY : Monsieur le secrétaire ?

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Oui, monsieur le président, quand un élu ou un RS s'exprime, je voudrais que vous soyez attentif et je vous demanderais de stopper les conversations d'autant qu'il y a des choses à discuter.

M. Olivier MARTY : Alors ça s'adresse à l'élu qui s'est déplacé. Je vous redonne la parole.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Merci, monsieur le président, je vais faire lecture d'une résolution, que je vais vous demander de soumettre au vote. En fonction de ce qui sera répondu, on regardera comment on va réagir sur la plénière de jeudi. J'aurai après une question à vous poser concernant la réorganisation à Dunkerque.

Lecture d'une résolution

« Monsieur le président,

Lors de cette séance plénière, qui devait traiter d'un certain nombre d'accidents de travail, les élus constatent d'une part qu'il n'a pas été possible de traiter les dossiers d'accident, y compris les plus importants ; d'autre part que vous n'apportez pas les réponses nécessaires afin que les élus puissent avoir une analyse pertinente afin d'y apporter les mesures de prévention nécessaires.

Afin d'analyser et d'apporter les avis et préconisations de l'ensemble des accidents du travail sur le périmètre de l'ZP NEN depuis le début de l'année, les élus nous demandent de réunir la commission de prévention sous la responsabilité du coordinateur SSCT en y invitant deux RPX de ce SSCT dont le référent, ceci afin que chaque CSSCT puisse analyser, débattre et

proposer des mesures de préconisation adaptées à chaque situation. Les élus demandent que la commission de prévention soit réunie autant de fois qu'il y a de CSSCT afin de réaliser une analyse permettant des mesures de prévention de qualité. »

Je vous demande de bien vouloir faire voter cette résolution, monsieur le président. Merci.

M. Olivier MARTY : Je mets aux voix la résolution qui vient d'être lue par le secrétaire. Qui est pour ? 27. Qui est contre ? Qui s'abstient ?

La résolution est votée à la majorité par 27 voix pour et 6 abstentions.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Il vous a été posé une question ce matin concernant justement l'entrave au fonctionnement de cette instance, puisque vous avez commencé des entretiens exploratoires avant même d'avoir informé ou fait une information-consultation de cette séance. Je vous demande de bien vouloir nous apporter une réponse maintenant sur le sujet pour qu'on puisse également prendre une position aujourd'hui ou jeudi pour les suites données à ce dossier. Et je le répète, les informations-consultations se passent ici et non en bas dès qu'il s'agit d'une réorganisation.

M. Olivier MARTY : Sur ce sujet, la décision que l'on prend est de stopper et donc de ne pas poursuivre ces entretiens exploratoires tant qu'on n'aura pas pu présenter le dossier à la fois en CSE et dans la CSSCT correspondante pour que l'instance ait une bonne information du dossier. On donne donc suite à votre demande et on le mettra à l'ordre du jour à la fois du CSE et du CSSCT pour que l'information soit donnée à l'instance.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Je précise bien : d'abord aux élus CSE et ensuite à la CSSCT pour qu'ils puissent en discuter. C'est une sage décision, ça mérite encore de faire des courriers et des alertes répétées suite à des entraves.

Il nous reste 4 minutes, si vous voulez encore traiter un accident, monsieur le président ?

M. Olivier MARTY : La parole est à M. Judenne.

M. Renaud JUDENNE (CGT) : Je voulais vous interpellier sur l'accident n° 10, à l'infrapôle Nord-Européen. Il y avait aussi le 179, mais c'est un peu moins grave, parce qu'il n'y a pas d'arrêt de travail. Là, il y a quand même 36 jours et, en plus, il n'y a personne pour me répondre parce que ça ne va pas être vous, monsieur Marty, qui allez me répondre. Il y a eu un malaise d'un agent, qui a 56 ans. Il n'y a pas de date de recueil des faits. Résultat de l'enquête, il n'y a rien. Mesures proposées, il n'y a encore rien. Mesures de prévention prises, il n'y a rien. Et si je vous demande si c'est un agent qui fait beaucoup de nuits, vous allez me dire que vous ne savez pas. C'est quelqu'un qui fait des nuits depuis à peu près 30 ans, dont on sait que c'est néfaste ? Sauf que là, était-ce la première nuit ou la quatrième ou cinquième, la première, deuxième, troisième ou quatrième semaine de nuit ? Vous n'en savez rien ! Sur LGV, quand on travaille de nuit, on passe la VAS, la visite d'aptitude sécurité, et on a un électrocardiogramme. Qu'en est-il là ? Parce que s'il n'y a pas eu d'enquête, on ne sait pas et vous ne savez pas non plus. C'est le premier cette année mais ce n'est pas le dernier, il y en a eu un, mais ça n'apparaît pas dans le dossier parce que c'était fin mai ou début juin, je ne me souviens plus exactement de la date, donc en fait les nuits sont sûrement aussi en cause. Là, sur cet agent-là, est-ce que c'était la première fois ou la deuxième ou plus qu'il avait un malaise, on n'en sait rien. Et en tout début d'année, vous aviez aussi un document

sur les années 2017 et 2018 sur le nombre de RU, RP, RN, des congés annuels qui n'avaient pas été pris en 2017 et 2018, qui n'avaient pas été épuisés. Donc, là, est-ce que cet agent a pris tout ce qu'il devait prendre ? Ça, c'est de votre responsabilité, des DPI, des DPU et des DED, et de vous aussi. Est-ce qu'il a bien pris tous ses repos comme il fallait ?

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : J'ajouterai juste une question, qui est essentielle aussi, est-ce qu'on lui a supprimé des congés ?

M^{me} Marjorie BLANCHART : Concernant M. O., en fait la question a été posée tout à l'heure, il s'agit d'un malaise cardiaque. Cet agent avait besoin d'une opération qui a été mise en place 2 semaines après. Il s'agit en fait d'un problème médical et, non, je ne vais pas vous répondre sur le nombre de nuits et sur la quantité.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : Monsieur le président, il est 18 heures, je vais donc vous demander, comme les règles de fonctionnement l'imposent, de bien vouloir suspendre cette séance.

M. Olivier MARTY : Nous terminons donc notre séance d'aujourd'hui. La prochaine séance plénière est celle qui se tient jeudi à 9 heures dans la salle d'Euroalsace , à côté de la gare de l'Est.

M. Christophe ACHOUB (secrétaire) : La première question qui vous sera posée sera la réponse à la résolution qui vient d'être votée.

M. Olivier MARTY : Je m'en doutais. Bonne soirée à tous.

La séance est levée à 18 heures.