



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

Procès-verbal n°24

Réunion plénière du 28 août 2019

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

Intervenants : Dr. Isabelle LEHOUCQ-TON-VAN, Lionel MANGIN et Thibaud DEMAZURE

Représentants titulaires du Personnel du Collège Exécution :

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

Représentants titulaires du Personnel du Collège Maîtrise :

M.	ACHOUB	Christophe	CGT	IP Lorraine	Présent
Mme	GUILHERME	Isabelle	CGT	ILOG NPDC	Présente
M.	NEAU	Sébastien	CGT	EIC LORCA	Absent
M.	MUTEL	Jean-Marie	CGT	IP Normandie	Présent
M.	DE CLERCQ	Jean-Claude	CGT	IP Champagne-Ardenne	Présent
M.	CHERIFI	Mickael	CGT	IP Normandie	Présent
M.	LEROY	Adrien	UNSA-Ferroviaire	EIC HDF	Présent
Mme	MELONI	Delizia	UNSA-Ferroviaire	EIC HDF	Présente
M.	NOEL	Maurice	UNSA-Ferroviaire	IP Rhéna	Présent
M.	BERTRAND	Pierre	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Absent
M.	DURIEZ	Éric	SUD Rail	INE	Présent
Mme	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
Mme	DEMARES	Sophie	UNSA-Ferroviaire	IP Normandie	Présente
M.	SCHMITT	Pascal	UNSA-Ferroviaire	EIC LORCA	Présent
M.	RAWOLLE	Régis	UNSA-Ferroviaire	ILOG Lorraine	Présent
M.	THEVENARD BERGER	Benoit	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Présent
M.	DAIME	Laurent	UNSA-Ferroviaire	Dir. ZP NEN	Absent

Représentants suppléants du Personnel du Collège Exécution :

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

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Maîtrise :

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Cadre :

M.	DEGAND	Jérôme	CGT	ILOG National	Non convoqué
M.	CAILLE	Sébastien	UNSA-Ferroviaire	IP NPDC	Non convoqué
Mme	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	Non convoqué

Représentants syndicaux :

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

Réunion plénière ordinaire du 28 août 2019

1. DECLARATION CGT _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

2. DECLARATION UNSA-FERROVIAIRE _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

3. DECLARATION SUD RAIL _____ 13

4. DECLARATION SUD RAIL _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

A – APPROBATION DES PV DES CSE DU 27 FÉVRIER, 12, 20 (2) ET 21 MARS, 2, 10, 18, ET 25 AVRIL, 16, 21 ET 23 MAI, 11, 13, 18, 19 ET 27 JUIN (2), 2 J ET 4 JUILLET 2019 _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

B – FONCTIONNEMENT DU CSE _____ 57

B1 – ADOPTION DU REGLEMENT INTERIEUR DU CSE (POINT REPORTE) 58

B2 – DESIGNATION DES MEMBRES DES MEMBRES ELUS SUPPLEANTS DES CSSCT (sous réserve d'approbation du RI - POINT REPORTE) _____ 58

C – CONSULTATION DU CSE - NEANT _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

D – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

D1 – DELIBERATION DANS LE CADRE DE LA FORMATION CONFORMEMENT A L'ARTICLE L2315-61 DU CODE DU TRAVAIL **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

E – INFORMATIONS A L'INITIATIVE DU SERVICE **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

E1 - INFORMATION SUR L'AUTORISATION DE MISE EN MOUVEMENT DES TRAINS _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

1. DECLARATION CFDT _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

2. DECLARATION SUD RAIL _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

3. DECLARATION UNSA-FERROVIAIRE _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

4. DECLARATION CGT _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

E2 – EIC HAUTS DE FRANCE - EVOLUTION DE DUNKERQUE POSTE 8 **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

1. DECLARATION CGT _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

2. DECLARATION UNSA-FERROVIAIRE _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

3. DECLARATION SUD RAIL _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

4. RESOLUTION _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

E3 – INFORMATION SUR LA SITUATION TEMPORAIRE DES AGENTS RELEVANT DU CSE RESEAU ZP NEN SUIVIS AU CENTRE MEDICAL DE PARIS BUDAPEST (POINT REPORTE) _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

E4 - LES EVENEMENTS DE SECURITE REMARQUABLES DE JUIN ET JUILLET 2019 (POINT REPORTE) _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

E5 – INFORMATIONS TRIMESTRIELLES (POINT REPORTE) **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

F – QUESTIONS POSÉES PAR LES ÉLUS DU CSE ZDP NEN DU 4 JUILLET ET DU 28 AOUT (POINT REPORTE) _____ **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

La séance est ouverte à 9 h 05.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bonjour mesdames et messieurs. J'ouvre notre séance du CSE du mois d'août. Je présenterai dans un instant madame le docteur LEHOUCQ qui est à ma gauche. Je voudrais auparavant faire le point des suppléants éventuels dans les délégations, monsieur SENS.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, en plus des titulaires présents, Didier REYMANN est remplacé par Sylvain WAVELET, Aurélien ROBERT est remplacé par Laurent LANSIAUX Jean-Christophe FATOME est remplacé par Thierry REPILLET et Sébastien NEAU est remplacé par Antoine Di CARLO.

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

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : Pour l'UNSA-Ferroviaire, madame KAMMERER absente excusée, comme messieurs BERTRAND et DAIME, remplacés respectivement par messieurs COLLOTTE, MARQUISE et HALAS.

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

M. Alex MAUDUIT (SUD Rail) : Pour la délégation SUD Rail, Pierre GENEAU est remplacé par moi-même, MAUDUIT Alexandre.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Comme représentant syndical. Donc, pour la délégation CFDT ?

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Pour la délégation CFDT, Emmanuel STIEGLER est remplacé par madame Vanessa L'HOMEL.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Un petit mot sur notre nouveau médecin référent des CSE. Vous savez que le docteur Vincent GAY a cessé ses fonctions, l'entreprise a désigné pour être le médecin référent de notre CSE madame Isabelle LEHOUCQ qui est à ma gauche et qui participera à la séance aujourd'hui et je l'en remercie. Elle est médecin d'établissement à Lille, et à ce titre, elle a dans son périmètre deux établissements de notre CSE : l'Infrapôle nord-européen et l'établissement Infralog de Lille. De la même façon, j'excuse pour la journée d'aujourd'hui notre COSEC Marjorie BLANCHART qui avait une impossibilité. Je voudrais juste évoquer un fait très significatif avant de vous passer la parole pour les déclarations. Ce fait s'est déroulé depuis notre dernier CSE, c'est un accident dramatique qui a eu lieu sur notre territoire le 15 juillet dans la matinée, à Avenay-Val-d'Or, donc sur la voie banalisée entre Épernay et Reims, un véhicule a été percuté sur un passage à niveau par un TER. Les 4 personnes que transportait le véhicule ont été tuées, c'est un accident de passage à niveau d'une particulière gravité. J'indique qu'évidemment les équipes de tous les établissements concernés en l'occurrence, essentiellement l'Infrapôle Champagne-Ardenne et l'EIC Champagne-Ardenne ont été immédiatement à disposition des autorités publiques pour les éléments d'enquête en cours, etc. Elles ont eu également des travaux importants à faire, des travaux de vérification pour remettre en service le passage à niveau. À l'heure qu'il est, il y a sur ce passage à niveau une enquête judiciaire, une enquête

du BEA TT, et il y a eu une enquête interne et audit de la direction des audits de la sécurité. À ce stade, je suis prudent et je ne m'exprimerai pas plus, tout en signalant qu'à ce stade, nos investigations internes n'ont pas détecté de défaut de fonctionnement ou de maintenance qui pourraient être explicatifs de cet accident. Évidemment, ce que je dis là doit être confirmé, puisqu'il y a des enquêtes externes à la SNCF sur le sujet. Voilà ce que je voulais dire et je passe la parole à notre Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, deux points. Le premier, vous avez dit à l'ensemble des élus que l'inspectrice du travail, madame CHAMPAGNE a cessé ses fonctions et qu'elle est remplacée par quelqu'un d'autre je vous demanderais de bien vouloir communiquer le nom et les coordonnées de l'inspecteur du travail qui la remplace. C'est le premier point. Le second point, et je m'adresse particulièrement à l'ensemble des élus, en 2018, l'ancien CE national maintenance et travaux avait assigné la direction dans le cadre des gestionnaires d'infrastructures conventionnés. D'après vous, il y avait 3 lignes en Lorraine qui ont été données à des entreprises privées. Nous avons deux CHSCT qui n'ont pas été consultés, mais simplement informés et c'est la même chose pour le CE maintenance & travaux. Il y a eu des procédures qui ont été faites au niveau des CHSCT et au niveau du CE, le CE n'existant plus, nous avons délibéré ici même pour pouvoir suivre les procédures en cours dans le cadre de notre CSE. Ça a été la même chose pour les deux autres CSE Atlantique et Sud Est et c'est avec plaisir que je vous annonce que le juge nous a donné raison, puisqu'il demande la consultation de l'ensemble des CSE dans le cadre de ce dossier. On va faire une analyse et je vous enverrais le référé avec l'analyse de l'avocate. Il demande aussi de stopper justement tout ce qui est externalisation avec des amendes journalières tant que ce n'est pas respecté. Je tenais à vous dire qu'aujourd'hui, la direction est dans l'obligation de nous consulter.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur le Secrétaire, je vous repasse la parole. Sur le changement de poste de notre inspectrice du travail, madame CHAMPAGNE, effectivement, je confirme et nous n'avons pas à l'heure qu'il est le nom de l'inspecteur du travail qui la remplace et donc, nous le donnerons évidemment au CSE dès que nous l'aurons. Sur le deuxième point, je ne ferai pas de commentaire. Il y a effectivement une décision de justice qui est celle que vous avez exposée, Monsieur le Secrétaire et de la même façon que vous l'analysez, nous l'analysons aussi pour apporter des actions à engager. Monsieur SENS, vous avez demandé la parole.

M. Dominique SENS (CGT) : Oui, pour une déclaration liminaire CGT.

1. Déclaration CGT

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

Mesdames, messieurs, les élu-e-s, les représentants syndicaux, les représentants de la direction et assesseurs.

Cette plénière ordinaire du mois d'août s'ouvre sous de mauvais auspices. Comment pourrait-il en être autrement quand le salariat est méprisé à ce point ? Outre la période de congés bien mérités et gagnés de haute lutte par nos anciens, ce qu'il faut sans cesse rappeler à tous ceux qui essayent de refaire l'histoire, période qui devrait rimer avec vacances pour celles et ceux qui peuvent vraiment se les procurer de par leurs revenus. Constat unanime est cependant fait que les inégalités croissantes conduisent à ce que le monde du travail peut de moins en moins bénéficier de ce conquis social que sont les congés, y compris chez les Cheminots. La responsabilité patronale et gouvernementale est clairement posée dans cette situation, après une 4^{ème} année consécutive de gel des salaires pour les Cheminots, cela pèse d'autant plus cruellement sur le budget des familles cheminotes et leurs possibilités de se reconstruire une force de travail extrêmement sollicitée dans la période. Heureusement pour tous nos collègues, un accord majoritaire perpétue la solidarité mise en œuvre au niveau de notre comité central et, au travers des nouveaux CASI, permettant à un nombre croissant de collègues avec leurs familles de bénéficier de séjours de qualité dans des sites reconnus de tous. Les Activités Sociales et Culturelles (ASC) mises en œuvre trouvent cependant leurs limites dans l'attitude d'une direction refusant l'augmentation de la dotation spécifique, inchangée depuis sa création, hypothéquant ainsi l'accès au plus grand nombre aux installations actuelles, même avec les nombreux partenariats réalisés. Nos dirigeants seraient mieux inspirés d'utiliser aussi ce levier pour fidéliser le salariat dans chacun de nos métiers, surtout lorsque l'on observe les différentes sortes de départs au-delà de ceux à la retraite. Voilà, le mot est lâché ! Retraite ! Les retraites, les pensions de retraite, leurs niveaux et les conditions dans lesquelles il est légalement permis d'en bénéficier. Et voilà qu'un Haut-Commissaire à la Réforme des Retraites (HCRR) a été nommé (Jean-Paul DELEVOYE, ex-président du CESE) avec pour mission de mener des pseudos-concertations autour du slogan de campagne présidentielle : « 1€ cotisé vaudra les mêmes droits pour tous ». Le HCRR vient de publier un rapport portant un ensemble de préconisations à rebours de la réponse aux besoins de retraite. Selon ce rapport, les réunions de « concertation » qui se sont tenues donneraient au contenu un caractère par nature « conventionnel », terminologie qui s'emploie usuellement à l'égard des accords collectifs issus de la négociation. Or, comme l'a rappelé la CGT après chaque réunion avec le HCRR, les réunions qui se sont tenues ont permis pour la CGT de rappeler ses revendications et d'obtenir quelques éléments d'information pour nourrir l'analyse, mais elles ne peuvent en aucun cas être qualifiées de « concertation ». La CGT a analysé ce nouveau rapport et dénonce les objectifs de cette réforme qui sont donc multiples :

- *Sous couvert d'une « règle d'or », instaurer définitivement le report régulier et automatique de l'âge de départ en retraite.*
- *Faire payer par les salariés les retraites des professions non-salariées sous-cotisantes*
- *Inciter à la capitalisation en supprimant la réponse aux besoins de retraite par la « prestation définie »*
- *Diminuer les salaires en abaissant ou en reportant les cotisations sociales sur le contribuable.*

Pour toutes ces raisons et bien d'autres, La CGT appelle à la plus large mobilisation de tous les Cheminots. À commencer par la journée de grève et de manifestations du 24 septembre 2019. Quand certains espéraient surfer à Biarritz pour se disputer l'ordonnancement des pays les plus riches au travers de ce qu'ils appellent eux-mêmes le dernier G7, seules demeurent une pincée de piment local et quelques vagues déclarations d'intentions. Jugeons-en. Les inégalités sociales ne seront pas écornées et aucun virage écologique n'a

été amorcé. Les ravages de l'Amazonie conduits par un nouveau fasciste ne seront pas stoppés ! Le seul satisfait de cette débauche de pognon de dingue restant le capitalisme dans une économie mondialisée qui continuera à glisser vers une nouvelle crise entraînant avec elle la récession de pays entiers. Les cheminots de tous les pays ont alors raison de se mobiliser dans des actions convergentes pour l'avenir de leurs métiers et des Services Publics de leurs nations. À l'image du contre-sommet de ce « G7 », les Organisations syndicales européennes et mondiales s'organisent pour combattre la régression sociale et contribuent au ferment de politiques alternatives, combattant les logiques capitalistes, alliant le progrès social et l'exigence écologiste de développement durable, la solidarité entre les peuples du monde et le combat permanent pour la paix. Les cheminots du Groupe Public Ferroviaire (GPF) comme ceux de toutes les Entreprises Ferroviaires ont donc raison de s'unir pour peser ensemble sur leur avenir. Un avenir de coopérations et de complémentarités entre modes de transport plutôt que celui, mortifère pour le monde du travail, qu'est celui de la concurrence jamais libre et toujours faussée ! La CGT continuera d'informer les Cheminots des enjeux géopolitiques mondiaux qui pèsent largement sur les décisions européennes et nationales qui nous conduisent aux sacrifices de l'entreprise nationale SNCF notamment. C'est aussi par ce biais que nous portons nos revendications dans les négociations de la Convention Collective Nationale (CCN) du ferroviaire. C'est dans ce cadre que nous revendiquons que les métiers du ferroviaire, caractérisés à Réseau par une forte technicité, des savoir-faire spécifiques et de fortes exigences de sécurité qui doivent être strictement délimités et s'inscrire dans des filières cohérentes permettant notamment des parcours professionnels répondant aux attentes des agents qui ont fait et continuent à faire l'entreprise publique ! C'est pour cela que nous dénonçons la méthode patronale de classifications des métiers, dite méthode des critères « classants », véritable usine à gaz qui repose sur des critères largement interprétables et subjectifs équivalent à une classification individualisée remettant en cause les compétences et qualifications détenues par les salariés. C'est aussi pour cela que La CGT a refusé de se soumettre au dicta patronal pour ce qu'il fut du transfert de personnel en cas de mise en concurrence, mais peut être continuerez-vous à prétendre que sur ce point, les agents de Réseau ne sont pas concernés ? La CGT demeure opposée à la mise en concurrence, qu'en l'état de la législation européenne et en particulier du règlement Obligation de Service Public (OSP) n'est pas obligatoire. Dans cette négociation, La CGT n'aura comme seule boussole : pas de concurrence entre salariés. Pas de perte de droits ! Et voici qu'un rapport commis par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), dont nous ne sommes pas destinataires est évoqué dans les médias depuis mardi soir. Ceci sans doute pour préparer l'opinion publique aux diatribes politico-médiatiques concernant le régime particulier de protection sociale des cheminots dans la guerre de communication qui s'annonce pour la réforme des retraites. Le sujet est d'importance. Il ne doit pas être traité à « l'emporte-pièce », de façon polémique, sans aborder le fond. Les faits sont têtus. La responsabilité de l'État et de la direction SNCF est majeure. Pour rappel, l'EPSF est l'institution qui a validé la déréglementation ferroviaire depuis des années. Le système ferroviaire est face à des choix exercés par les gouvernements successifs et la direction SNCF qui visent à la recherche effrénée de baisse des coûts et à la casse de l'outil public qu'est la SNCF. La CGT réaffirme que la sécurité ferroviaire passe avant toute autre considération. Les référentiels, les textes réglementaires en vigueur, le statut des cheminots sont autant de garde-fous qui imposent des règles, des contraintes incontournables, des devoirs qui ne peuvent cohabiter avec la logique de réduction des coûts à tout prix. Les circulations ferroviaires en France restent globalement fiables et sûres grâce à l'investissement des cheminots de la SNCF qui font correctement leur travail dès lors qu'on leur en donne les moyens structurels,

organisationnels, fonctionnels et financiers. Les réformes en cascade (notamment 2014 et 2018), le recours massif à la sous-traitance, à l'externalisation, la casse des effectifs cheminots, le recours à l'emploi précaire, la stratégie du « tout business », sont les ingrédients de la mauvaise recette qu'ils continuent de nous servir.

Faisons la vérité des prix :

La réforme de 2014 prévoyait le recrutement de 500 agents par an jusqu'en 2020, pour faire face au défi de la régénération des voies. Cet objectif n'a jamais été réalisé. Pire, en 2018 nous enregistrons -285 agents pour l'entretien. Nous aurons l'occasion d'aborder ce point aujourd'hui lors des informations trimestrielles et la commission Emplois-Formations vous a sollicité également pour cela. Depuis 2014, la sous-traitance a augmenté de 35 % à la SNCF. En 5 ans, ce sont plus de 10 000 emplois de Cheminots SNCF équivalent temps plein, qui ont été confiés à la sous-traitance. La direction SNCF reconnaît que le recours à la sous-traitance représente un surcoût de 10 à 15 %. Le dernier contrat de performance État/SNCF Réseau prévoyait, notamment, la régénération de 1 000 km de voies. Pour exemple, seulement 800 km ont été réalisés en 2018. Sur ce sujet spécifique de la sous-traitance et les externalisations, je tiens à signaler l'excellent travail militant de La CGT qui a porté devant la justice l'obligation de consulter la représentation du personnel sur cette orientation dogmatique de destructions de nos savoirs et compétences. Le tribunal de grande instance de Bobigny, dans son ordonnance de référé du 1^{er} août, intime à la direction Réseau de suspendre toutes les décisions et mesures d'adaptation adoptées et/ou mises en œuvre ainsi que leurs effets relatifs à la pérennisation et à l'extension de l'externalisation des activités de maintenance et travaux, tant que le CSE de zone de production Atlantique, le CSE de zone de production Nord-Est-Normandie et le CSE de zone de production Sud-Est de SNCF Réseau n'auront pas été en mesure de rendre chacun leur avis éclairé sur la base d'informations complètes, loyales et écrites. Les exemples se multiplient d'augmentation des coûts et de travaux sous-traités qui ne sont pas rendus conformes, je n'en reprendrais qu'un aujourd'hui. Il s'agit de l'exemple retentissant, car repris par certains médias, du viaduc de Chaumont qui a vu des travaux d'étanchéité pour un coût de 3,6 Millions d'Euros en 2016, investissement nécessaire auquel se sont ajoutés 8,6 millions d'euros en 2018, mais annihilé par un bourrage trop profond ayant perforé l'étanchéité. Du coup, les finitions sur cet ouvrage d'art sont reportées à 2021. Dans le cadre de la réforme dite du « pacte ferroviaire » de 2018, le Gouvernement a fait le choix de concentrer les moyens sur les métropoles et d'abandonner les lignes régionales et de proximité. Pour l'heure, une question se pose : quelle stratégie sert ce rapport fantôme de l'EPSF ? A-t-il vocation à accélérer la casse de l'outil public SNCF, à justifier la réforme de 2018, à entériner l'éclatement de l'entreprise, l'ouverture à la concurrence et la fin du statut des cheminots ? Au contraire, celui-ci aura-t-il pour effet de stopper la dérive ultra libérale qui vise à en finir avec les Services Publics en général et avec la SNCF en particulier ? La Fédération CGT Cheminots réaffirme que la loi dite du « pacte ferroviaire », au-delà de son impréparation, ne répondra pas aux exigences d'un Service Public de qualité puisque la séparation de la SNCF en plusieurs sociétés anonymes va exacerber la stratégie du gouvernement et de la direction SNCF. Constante dans ses revendications depuis des années, la CGT exige que des moyens humains, matériels et financiers soient attribués au Service Public SNCF de transport de voyageurs et de marchandises afin de maintenir un haut niveau de sécurité sur les infrastructures ferroviaires. Monsieur le Président, disposez-vous de ce rapport de l'EPSF ? Pouvez-vous nous le communiquer. Le cas échéant comment allez-vous communiquer en interne comme en externe quand toute la famille cheminote est encore une fois odieusement attaquée ? Comment mieux imaginer la réalité vécue par tous nos collègues qu'en évoquant le conflit en cours à l'Infrapôle Nord Européen (INE) concernant l'astreinte. Vous savez que plusieurs

Valeurs de Ralentissement (VR) sont apparues depuis le début de l'année sur l'INE. Les agents d'astreinte doivent donc après leurs journées de travail, retourner de nuit assurer la reprise de nivellement. Non seulement sur leurs parcours effectifs, mais aussi, depuis le 5 juin 2019, sur l'ensemble de l'établissement. Une nouvelle consigne d'établissement « LL INE IN 0057 » relative à l'astreinte a été modifiée le 5 juin suite au refus d'un agent de Goussainville d'aller intervenir au PK 129 pour une reprise de nivellement de nuit (suite à VR) alors qu'il travaillait de jour et que sur son tableau d'astreinte le découpage géographique de l'équipe est du PK 2,972 au 49,650. Sur cette nouvelle IN, il est désormais écrit « pour les besoins du service, les agents peuvent cependant être amenés à prendre l'astreinte sur un autre secteur ou bien à intervenir sur tout le territoire de l'INE sur demande d'un dirigeant d'astreinte ». S'il y a une multiplication des VR sur la LGV, c'est bien la conséquence des différentes réorganisations que les agents ont subies depuis plusieurs années. La CGT dénonce que l'entretien des voies n'est plus réalisé conformément aux référentiels en vigueur. L'astreinte constitue la continuité du Service Public et ne peut mener une dégradation des conditions de travail et, en l'occurrence, de la non-prise en compte du risque routier par l'allongement inconsidéré des parcours d'interventions. La CGT revendique le recrutement urgent d'agents de toutes spécialités au regard d'une Gestion Prévisionnelle des Emplois et Compétences (GPEC) dans cet établissement, comme cela semble être une option retenue par la direction nationale. Cela doit absolument s'anticiper pour plusieurs années compte-tenu des départs connus et de la formation nécessaire aux habilitations à pouvoir assurer l'astreinte. Cette organisation de la production conduit à la recrudescence des Accidents du Travail et il semblerait, Monsieur le Président que vos courriers consécutifs à nos interventions, n'arrivent pas aux principaux intéressés, notamment les directeurs d'établissements et les RPX. Pire, cette inertie laisse place, comme nous le présentons, à des pressions inadmissibles sur les victimes d'AT, comme la demande d'explications remise à un collègue de l'Infralog Lorraine. Enfin, j'attends que vous nous indiquiez aujourd'hui les suites données à la demande de CSE extraordinaire dûment formulée le 12 août, par deux élus CGT consécutivement au projet de rattachement des agents Fret de DFCA du chantier « station-service » de Blainville à l'Infralog Lorraine. Monsieur le président cette déclaration liminaire pose plusieurs questions étant donné les événements s'étant déroulés depuis l'élaboration de l'ODJ de la plénière d'aujourd'hui, j'attends donc les réponses que vous allez nous apporter.

Merci de votre écoute attentive.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, monsieur SENS, y a-t-il d'autres déclarations ? Monsieur CATIAU.

2. Déclaration UNSA-Ferroviaire

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

Rapport confidentiel de l'EPSF : comme un nouvel air de dénigrement anti cheminot.

Il est notoire de dire que dans le ferroviaire, il n'y a pas de trêve estivale. L'été 2019 n'aura pas failli à la règle et l'actualité aura été dense. Il y a d'abord eu des conditions météorologiques que nous pouvons qualifier allégrement de dantesques tant le phénomène était inédit par la puissance de ses

éléments. Le premier satisfecit affiché par les dirigeants SNCF après la première canicule qui a duré du 25 au 30 juin dernier, dont vous, Monsieur le Président lors de la séance plénière du 4 juillet dernier, a été balayé en quelques heures. Un second phénomène météo encore plus puissant du 21 au 26 juillet, mais d'une intensité exceptionnelle a eu vite fait de malmener la production ferroviaire, mais surtout les organismes des individus. Tous les records de température ont été pulvérisés. Sur notre périmètre Nord-est-Normandie (et bien au-delà) ont été atteints 41,3° à Rouen, 41,1° à Reims, 41,5° à Lille, 38,9° à Strasbourg, etc. Selon les experts du Centre National de Recherches Météorologiques (CNRM), les canicules de cet été 2019 seront quatre fois plus fréquentes en 2040 c'est-à-dire demain ! La question est la suivante, quelle résilience attendre du mode ferroviaire alors que nos installations et notre plan de transport ne sont pas/plus adaptés ??? Même la ministre des Transports Élisabeth Borne en charge désormais du grand ministère de la transition écologique et solidaire s'était emparée du sujet. Le 28 juin dernier en gare de Paris-Lyon, alors qu'elle tentait de dissuader les voyageurs de prendre le train (sic !), une phrase suivante a été portée à la presse : « notre réseau ferroviaire n'a pas été conçu pour fonctionner avec de telles chaleurs ! » Autre coïncidence, alors que le point E1 de l'Ordre du Jour (ODJ) de cette plénière CSE ZP NEN aborde sous forme d'information « l'autorisation de mise en mouvement » validée par l'EPSF malgré les risques sécurité évidents, le journal LE PARISIEN divulguait quelques brides d'un énième rapport classé confidentiel sous la plume de l'EPSF avec le titre accrocheur : « fils électriques rongés, boulons manquants, l'alarmant rapport sur l'état du réseau ferré ». D'un côté, cet établissement public ferme sciemment les yeux sur une forme d'affaiblissement de la sécurité ferroviaire (la fin de l'autorisation de départ) et dans le même fait ses « choux gras » dans ce qu'il qualifie de « manquements à la sécurité » constatés à l'occasion d'une dizaine d'inspections faites sur le périmètre Atlantique. Semblable au rapport « Putallaz », la confidentialité de ce document n'a d'égale que sa portée médiatique ô combien forte ! Dans le même temps, ce bras armé de l'État et de Bruxelles omet de rappeler le passif constitué par les 40 années de retard pris dans le financement du réseau ferroviaire français. D'ailleurs et malgré une inflexion de cette tendance et toujours selon le même rapport « Putallaz », il manque annuellement 520 millions d'euros afin de contrer les phénomènes de vieillissement de la caténaire, des ouvrages d'art, de la signalisation et des appareils de voie ! Certes, l'État actionnaire apportera prochainement une dotation supplémentaire de 200 MILLIONS par an permettant de faire face aux enjeux de rénovation, mais un vide subsistera qui sera lourd de conséquences pour l'avenir d'une partie du rail français. Pour l'UNSA Ferroviaire, il eut été beaucoup plus constructif d'aborder sous une forme moins sensationnelle, voire polémique les enjeux liés à prochaine de la loi de finances 2020 et de son pendant permis par la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM), mais également des effets de l'actuel réexamen du contrat de performance qui appelle à des négociations (difficiles) entre l'Arafer et SNCF Réseau dans le but de réviser le mode de calcul des péages sur Lignes à Grande Vitesse (LGV). Si la dernière Loi portant réforme sur le ferroviaire a introduit la possibilité de modulation des prix perçus selon la rentabilité d'exploitation des lignes, l'Europe oblige de son côté à faire payer les Entreprises Ferroviaires (EF) selon l'usure réelle du réseau en y intégrant le POIDS par essieu. L'Arafer, quant à elle, souhaite que le chiffre d'affaires (CA) par train soit pris en compte pour déterminer le niveau du péage ! Bref, l'usine à gaz est « en marche », mais l'enjeu pour SNCF Réseau est surtout de ne pas de voir se réduire la manne financière constituée par le péage généré par les TGV qui s'élève à près de 2 Milliards d'Euros par an sous peine d'un déséquilibre financier encore plus aggravé ! Le 30 juin dernier, la dette accumulée par SNCF Réseau avait atteint les 51,6 milliards d'euros soit 3 milliards de plus ! Cette situation vient trancher avec les excellents chiffres de fréquentation du train en France avec des indicateurs au vert pour le TGV, le TER et le Transilien. Seule exception de taille, celle de FRET qui vit (ou plutôt survit) sous la menace d'une mise en faillite si le traitement de sa dette qui s'élève à 5,2 milliards d'euros n'est pas solutionné rapidement (avec reprise par la maison mère SNCF). Un risque systémique n'est pas écarté pour les autres EF FRET, car toutes confrontées à un environnement concurrentiel très dégradé face au tout routier, situation qui tranche avec les discours ambiants pro-environnement. La

seule certitude restera une nouvelle saignée dans les effectifs avec une énième réduction de 30 % annoncée sur quatre ans soit 1 800 agents annuellement ! Puisque nous parlons finances et surtout de son manque cruel afin d'atteindre l'objectif de la neutralité carbone d'ici 2050 affichée par l'État français, les enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques n'auront jamais été si prégnants. L'ancien et éphémère Président de la SNCF Loïc Le Floch-Prigent dans une interview récente donnée au magazine *Ville Rails & Transport* rappelle que l'introduction de la concurrence a créé un millefeuille administratif coûteux et aux résultats discutables. Ainsi, face au dogme de certains politiques et rien que pour le rail, ce ne sont pas moins de deux entités dénommées Arafer et EPSF qui ont été créées en 2009 et en 2006 avec des budgets annuels qui s'élèvent respectivement à 8,3 et 18 MILLIONS d'Euros. Évidemment, ces « quelques millions » sont prélevés sur les péages ferroviaires contribuant, certes modestement, à renchérir la facture finale des péages ferroviaires français réputés être parmi les plus élevés d'Europe ! D'aucuns pourraient dire qu'il s'agit d'une « goutte d'eau », mais reconnaissons que celles-ci donnent naissance aux ruisseaux qui à leur tour deviendront des rivières puis des fleuves de contraintes nouvelles ! Face aux accusations de négligences portées par l'EPSF, SNCF Réseau tente de se justifier et « reconnaît des tensions dans ses effectifs pour mener à bien les travaux de maintenance et d'entretien » (le Figaro du 22 août 2019) ! Heureusement, son actuel Président Patrick JEANTET, semble voir l'avenir ailleurs en se posant ouvertement comme candidat à la succession de G. PÉPY en omettant juste que la Loi 2018-515 du 27 juin 2018 ne lui permet pas de briguer la fonction, car détenteur d'informations confidentielles ! D'ailleurs, le cheminot lambda a dû se soumettre « un peu contraint et forcé » à la signature d'un Plan de Gestion des Informations Confidentielles (PGIC) afin que chacun applique cette déontologie à son propre niveau sous peine de sanctions disciplinaires, voire pénales ! Dans le genre « fais ce que je dis, mais pas ce que je fais », on a vu mieux ! Puisqu'il y a des symboles à abattre pour certains politiques, il n'est pas inintéressant de faire un parallèle avec les préconisations du Haut-Commissaire au Gouvernement portant sur une énième réforme des retraites, mais qui, cette fois-ci sera systémique avec une remise à plat complète et qui marquera la fin des régimes spéciaux dont celui des cheminots. Afin de redonner la juste place de la caisse de retraite SNCF dans notre beau modèle social français, nous reprendrons la page 5 du dernier rapport de la CPRP disponible sur internet. Il est rappelé que les ex-salariés relevant des régimes spéciaux représentaient 4 % de l'effectif de la branche vieillesse. La CPRP quant à elle constitue 26 % de ces 4 %. Les « privilégiés » de cheminots retraités représentent donc 1 % de l'effectif de la branche vieillesse en France ! Le taux de remplacement versé aux jeunes retraités SNCF s'élevait à 67,7 % du salaire d'actif. Le problème est ailleurs. La fonte des effectifs de ces dernières décennies malgré une sur-cotisation patronale significative supérieure de près de 10 % à une entreprise lambda. Comme bien d'autres régimes, cette situation a généré un profond déséquilibre de notre système de retraite, car autofinancé à hauteur de seulement 36 % (moins de 143 000 cheminots cotisant en 2017 face à 261 000 bénéficiaires retraités). En contrepartie, l'État apporte une subvention dite d'équilibre de près de 3,2 milliards d'euros non pas pour payer des « privilégiés », mais juste répondre aux besoins des pensions de réversion (84 000 personnes) et de retraites (177 000), d'invalidité, de perte d'autonomie, bref tout ce qui constitue la seconde partie de vie de près d'environ 261 000 personnes. Nous terminerons cette déclaration en adressant une pensée émue et notre compassion aux quatre victimes de l'accident dont 3 enfants au passage à niveau d'Avenay situé sur l'axe Épernay/Reims le mardi 16 juillet dernier alors qu'un TER survenait. Ce nouveau drame vient nous rappeler que la sécurité constitue dans le ferroviaire un combat permanent et non des rapports polémiques d'où qu'ils viennent. Je terminerai, Monsieur le Président, cette déclaration en vous demandant si vous avez éventuellement des informations sur les différences de traitement entre le drame d'Avenay qui a fait 4 morts, celui de Millas le 14 décembre 2017, il y a bientôt deux ans où 6 enfants ont laissé la vie, toujours sur un passage à niveau. D'ailleurs, la ligne Perpignan/Villefranche/Vernet-les-Bains où se trouve Millas est toujours fermée à la circulation, alors que SNCF, en particulier SNCF Réseau sort blanchi et le drame d'Avenay n'a pas signifié d'interruption de circulation. Donc, pourquoi une telle différence, le propos n'est pas

polémique, mais pourquoi une telle différence de traitement entre deux lignes. Si je vous pose la question, j'ai un droit de réponses.

Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, monsieur CATIAU, y a-t-il d'autres déclarations ? Monsieur MAUDUIT pour SUD Rail.

3. Déclaration SUD Rail

M. Alex MAUDUIT (SUD Rail) donne lecture de la déclaration suivante au nom de SUD Rail :

Monsieur le Président,

La délégation souhaite débiter cette déclaration par un sujet très important et incontournable : l'amiante. En effet, après le scandale sur l'Infralog National et ses RPM, ayant été exposés par négligence suite à un prélèvement s'étant avéré « faux négatif » selon les mots de la direction, nous apprenons maintenant que des centaines de nos collègues des ateliers de maintenance ont pu être en contact avec de l'amiante présent sur les wagons. La sécurité de nos collègues n'est même pas assurée, en effet, la direction préfère menacer les salariés de transférer leur activité au privé plutôt que de faire face à ses responsabilités. Alors qu'il a fallu près d'un an aux décideurs du ferroviaire pour exposer leur vision d'un Groupe Public Ferroviaire éclaté dans un système à 5 S.A. indépendantes, elles-mêmes redécoupées en activités. Ce sont les mêmes qui voudraient aujourd'hui liquider les droits sociaux et le statut des personnels en quelques mois assorti de la double peine d'une énième contre-réforme des retraites. Le fameux et fumeux rapport Delevoeye, qui recommande un âge pivot de 64 ans pour ne pas voir une décote appliquée. En clair, il va falloir travailler plus pour voir une retraite moins élevée, car cette réforme va conduire à une augmentation des cotisations sociales et une baisse de pension. Comment les salariés en horaires décalés, ceux exposés à la pénibilité, aux travaux de force vont pouvoir tenir jusqu'à 64 ans en assurant leur mission de service public ? Comme pour la réforme ferroviaire, les engagements de l'État sur les conditions d'emploi et maintenant des retraites des travailleurs du rail sont des leurres. À l'augmentation des cotisations retraite, à la baisse des pensions pouvant aller jusqu'à 20 %, la direction SNCF décomplexée vient y ajouter, avec son « pacte social d'entreprise », la saignée dans les effectifs cheminots, la paupérisation et la précarisation de l'ensemble des salariés du transport ferroviaire. Fort d'un constat d'une situation sociale catastrophique au niveau national et sans égal dans la branche ferroviaire, les composantes de la fédération SUD-Rail ont décidé de travailler dès maintenant à inscrire dans une dynamique toutes les forces qui refusent ces attaques antisociales. Pour ce faire, dès le 24 septembre, la Fédération SUD-Rail appellera l'ensemble des travailleurs du rail à une action de grève et de manifestations. Alors que le TGV à Amiens est annoncé en grande pompe dans la presse régionale, SNCF supprime au niveau national l'activité auto-train en décembre 2019. Doit-on y voir un lien de cause à effet, tant on rebat les oreilles avec le coût de ce type de ligne et celui de l'entretien des infrastructures existantes ? L'auto-train est une activité ferroviaire qui date de 1957. Ce service consiste à faire transporter des voitures sur des trains longues distances (particulièrement prisé par les personnes ne voulant pas faire de grande distance en voiture, notamment pendant leur départ en vacances). Ce service public a sûrement évité des dizaines de milliers d'accidents de la route depuis sa création. Par ailleurs, l'empreinte carbone de ce mode de déplacement a prouvé son efficacité en termes de rejet de CO2.

Mais ça, c'était avant que SNCF n'ait plus qu'un seul objectif, faire du business. En 1980, TAC transportait 200.000 véhicules, seulement 62.000 en 2016 et enfin 33.500 en 2018. Mais cette baisse de trafic a été complètement orchestrée par la SNCF. Une fois auto-train fermé et les terrains vendus, cette activité que l'on pourrait croire d'avenir sera définitivement condamnée. Loin de toute ambition de transport écologique, loin de considération en termes de baisse du nombre d'accidents sur la route, la SNCF va faire une grosse opération immobilière. Voilà les conséquences de la réforme du ferroviaire. Par ailleurs, la délégation SUD-Rail, trouve plus que dommageable que seul un rapport de l'EPSF (normalement confidentiel) ouvre les yeux du gouvernement et de la direction sur l'état détérioré du réseau et qui ne va pas aller en s'arrangeant. La délégation SUD-Rail se bat depuis des années pour l'embauche au statut de nombreux agents voies et SE (entre autres) pour entretenir le réseau. D'ailleurs, suite aux récentes annonces faites par le gouvernement, pouvons-nous espérer le sauvetage du lot 3 de l'Infralog National en trouvant les 200 millions d'euros manquant ? Mais le contexte actuel qui ne nous cache pas est plus à la suppression qu'à la création de postes, le manque d'attractivités des salaires, les conditions de travail et managériales de plus en plus agressive, sans parler de la fin de l'embauche au statut ne permettra pas de pouvoir recruter les compétences nécessaires pour entretenir et régénérer ce si beau réseau. Sans parler des amendements du Sénat qui préconise de transférer la gestion des petites lignes aux régions, va renforcer la détérioration du réseau. En effet, ces lignes indispensables à l'équilibre du territoire (fret et voyageurs) qui représentent 1/3 du réseau national, seront trop coûteuses à l'entretien pour les régions ce qui entraînera une fermeture ou une gestion par des entreprises privées qui seront plus intéressées par le profit que la sécurité. Encore un acte « climaticide » de plus, qui s'ajoute à la probable suppression du train des primeurs Perpignan-Rungis, suspendu jusqu'en novembre dans un premier temps, suite à sa circulation à vide vu que tout a été transféré sur la route, qui ne laisse plus de doute quant à la volonté de l'état. Pendant ce temps-là dans certains EIC, après avoir tenté en vain d'équiper les agents de réserve de téléphone portable afin de contourner le droit à la déconnexion en transformant ces agents en véritables « astreinteurs » permanents et gratuits, on réfléchit tranquillement à la mise en place de réserve « régionale », là encore en appâtant certains agents avec des EVS, produits hautement addictifs comme l'ont démontré nos collègues de la CGT, la direction va faire exploser les risques routiers en balançant sans vergogne ces agents aux quatre coins de la région pour pallier ici et là au manque d'effectif soigneusement organisé et entretenu par cette même direction. D'autant plus quand on voit comment la réserve est gérée dans certaines UO, on ne peut que craindre les effets dévastateurs d'une telle « super-réserve ». Un nouveau type de dérangement, le terme étant pour le moment inexact, est également apparu dans les EIC. La végétation, qui, chose parfaitement imprévisible, lol, s'évertue à prendre de l'ampleur entre avril et septembre, chaque année, se permet désormais de masquer la signalisation ferroviaire. Mais alors, comment considérer ceci ? Il n'y a rien de prévu dans nos consignes. Il est vrai aussi que les consignes SNCF ne prévoient pas que SNCF laisse son réseau à l'abandon. Alors ce sont des agents d'astreintes, qui viennent débroussailler plusieurs centaines de mètres de talus un dimanche soir. Le préventif n'est décidément plus le maître mot chez SNCF. D'ailleurs, même quand les travaux sont prévus de longue date et annoncés en grande pompe, comme pour la GOP Amiens-Rouen, la désorganisation est totale, comme vous avez pu le constater monsieur le directeur, entre erreurs, quasi-incidents, voire incidents, tout court, c'est 11 kilomètres de voies qui ne seront pas refaites. Parlons également du fonctionnement de ce CSE et de son accord de fonctionnement mort-né, bafoué à la première occasion par les directions locales voir la direction du ZP NEN directement. En effet, comment considérer le fait de ne pas convoquer dans les plus brefs délais les élus CSE à la

suite d'un accident du travail repris comme grave alors que c'est pourtant repris noir sur blanc dans l'accord de fonctionnement ? Et les HIS, pour lesquelles d'après vous le droit syndical n'a pas été modifié, comment se fait-il que nous n'ayons toujours pas de calendrier sur la plupart des établissements, malgré des engagements pris par vos services en DCI début juillet ? Même chose pour les DD de CSSCT qui doivent être déduits de 5h en remplacement d'une journée de service complète, il faut batailler becs et ongles localement pour obtenir l'application d'une parole donnée en haut lieu. Avez-vous vraiment envie que cette instance unique fonctionne, monsieur le directeur ? Enfin, parlons sûreté avec la recrudescence des événements sûreté dans nos emprises ces derniers mois, immanquablement liée à la paupérisation alarmante de notre pays et qui n'a sans doute échappé à personne. Intrusions, agressions verbales et/ou physiques, atteintes aux biens, dégradations, vols, traversées sauvages marquent parfois le quotidien des agents, avec il est vrai d'énormes disparités en fonctions des territoires. Même s'il est évident que les moyens alloués par l'entreprise à la sûreté sont insuffisants, notamment en termes d'effectifs terrain, il est regrettable que les moyens de signalement ne soient pas suffisamment connus des agents, ce qui arrange bien la direction, des chiffres minimisés lui permettant de justifier sa politique désastreuse en termes d'emplois. Et ce n'est pas en remplaçant les agents présents physiquement par des caméras, comme pour l'expérimentation de Tergnier dans la gestion des relais, que les choses vont s'arranger. Au contraire, nous allons au-devant de nouveaux types d'ennuis, avec les problèmes de droit à l'image entre autres jusqu'au plantage de l'Intelligence artificielle, façon Skynet, laissant entrevoir un futur à la Terminator. Pour SUD-Rail, seul le rapport de force pourra permettre d'influer sur la descente aux enfers sociale prévue à tous les niveaux et pour gagner de nouveaux droits pour les salariés dans un service public ferroviaire de qualité qui mêle sécurité, continuité territoriale et progrès social.

Merci de votre attention.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, monsieur MAUDUIT, monsieur OZENNE pour la CFDT.

4. Déclaration CFDT

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

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

La SNCF ne fait plus rêver, tel pourrait être l'intitulé de cette déclaration.

C'est assez déplorable à constater, mais notre entreprise ne fait plus rêver. Autrefois, dans un passé pas si lointain, travailler pour le chemin de fer donnait de la fierté. Appartenir à une corporation forte de valeurs ainsi qu'à une entreprise qui participe directement au développement du pays et de ses territoires procurait le sentiment d'être utile à tous. Le cheminot était respecté. Aujourd'hui à force de démantèlement de l'entreprise, à force de « SNCF bashing », à force de perte de repères, le cheminot ne se sent plus utile au pays ni fier de son travail. Pire encore lorsque notre ministre de tutelle saborde le navire SNCF avec sa réforme ferroviaire, dénoncée par la CFDT cheminots. Alors même que le pays compte environ 10 % de chômeurs, nous peinons à recruter de nouveaux agents malgré le fait que

certains de nos métiers sont en pénurie. Signe de désintérêt envers notre entreprise pour les citoyens, clients et usagers. Nous n'arrivons même pas à recruter un PDG, un capitaine, un leader, ceci bien qu'un cabinet de chasseur de têtes américain Heidrick & Struggles ait été mandaté par l'état. C'est vrai que ce qui est américain fait tellement mieux. Mais pas sûr qu'ils comprennent la finesse de la culture d'un EPIC français. En outre, les candidats ne se sont pas bousculés... C'est tellement plus gratifiant d'être à la tête d'une entreprise du CAC 40 pour s'enrichir personnellement en appauvrissant le pays. Notre PDG de SNCF Réseau, Mr JEANTET, seul candidat volontaire déclaré, serait déjà écarté, car considéré comme trop technocrate. Mr Nicolas DUFOURCQ DG de Bpifrance serait pressenti. Trouver le bon dirigeant semble être une mission impossible. À moins que les Américains ne sollicitent Tom Cruise. Trêve de plaisanteries ; recruter n'est pas le seul problème de SNCF aujourd'hui. Garder en son sein ses forces vives est vital pour notre fonctionnement. Or, vous semblez ne pas prendre la mesure des nombreux cas de départ de nos agents. Certains, démarchés par les Exploitants ferroviaires privés, d'autres, lassés de restructurations, de mobilité ou refus de mutations, changent de voie. La délégation CFDT a déjà dénoncé que les passerelles entre les différents services de nos EPIC n'ont jamais été autant virtuelles ! Quelles sont les réponses de notre entreprise face à cette hémorragie des savoirs ? Quelle est la réponse de l'entreprise face à un agent statutaire souhaitant démissionner pour rejoindre une EF qui paye mieux ? Mais revenons à l'actualité, Greta THUNBERG se rend en voilier à la conférence des Nations Unies à New York pour nous rappeler la nécessité de lutter contre le réchauffement climatique. Cette nécessité ne semble pas être prise en considération par les chefs d'État ou les dirigeants d'entreprise. Pourtant l'urgence est là et ces dernières semaines elle a encore montré que notre société et notre entreprise ne sont pas prêtes. Combien de retards suite aux déformations de voies, combien de trains touchés pas des incidents caténaires, combien de clients laissés en plan suite à des défaillances matérielles. La lutte contre le réchauffement climatique est globale, elle passe par des actions individuelles et des actions collectives. Notre entreprise a la capacité d'apporter une contribution significative. Pour cela, il faut favoriser le transport ferré dans tous les domaines, dans le voyageur avec les trains de nuits ou l'auto-train par exemple et surtout dans le fret avec le train des primeurs ou le ferroulage par exemple. Par ailleurs, il faut aussi revitaliser les lignes capillaires en offrant une alternative à la voiture individuelle dans les campagnes. Que des idées logiques et des services qui existaient, mais qui semblent loin des réalités de notre entreprise. Ceci est peut-être pour demain, mais dès aujourd'hui des actions concrètes peuvent être mises en place pour adapter notre réseau au changement climatique et aux fortes chaleurs en particulier. Par exemple, afin de lutter contre la dilation des voies, les italiens peignent en blanc les rails. Cette technique a même été testée en Suisse par l'école polytechnique fédérale de Zurich et permet de réduire de près de 7 °C la température mesurée au rail. Pour protéger nos appareils électriques et les unités centrales, la climatisation des salles à relais est nécessaire ! Ceci sans oublier le suivi de l'entretien des climatiseurs existants. Par ailleurs, en ce qui concerne les installations caténaires la ventilation mécanique forcée pourrait être une solution simple et rapide à mettre en œuvre sur les IA ou les Disjoncteurs. En effet, les conséquences de l'explosion d'un appareil d'interruption ne sont pas ici à démontrer. Au-delà du risque humain, déjà très grave, les conséquences sur les circulations ferroviaires sont immenses. Notre ZP a d'ailleurs été confronté directement à cela cet été. La transition est ainsi toute trouvée avec le récent rapport « secret » de l'EPSF paru dans le journal le Parisien. Les journalistes, en manque de

scoop en ce mois d'août, ont saisi cet os à ronger pour en faire leurs choux gras. Je ne vais donc pas revenir sur les nombreux articles qui en découlent ni sur les analyses des pseudo-spécialistes interviewés. En réalité, ce rapport nous le connaissons déjà ! Et dans cette instance, nous avons déjà eu de nombreux débats « stériles » sur l'état du réseau. Oui, la dotation de l'état en matière de régénération a augmenté significativement, oui les chantiers se sont multipliés. Mais la délégation CFDT le répète, la maintenance courante reste difficile, les problèmes de fourniture de pièces sont courants par exemple. Et bien entendu, le bât blesse surtout dans les effectifs disponibles pour relever tous les travaux. Partout, le seul mot que nous entendons est « réduction » d'effectifs. Ou encore « augmentation », mais pas des moyens, non, augmentation des périmètres d'intervention. En bref, nous n'avons pas assez de bras pour assurer un service optimal. Ceci sans compter sur la formation nécessaire qui est longue. Les anciens qui partent avec le savoir et les jeunes qui ne sont pas encore assez formés, voire qui démissionnent, et nous nous retrouvons avec des carences de maintenance importante ! Avec la politique clairement annoncée de réduction de coûts chez SNCF réseau, rien ne va s'améliorer ! En effet, notre PDG souhaite digitaliser Réseau pour mieux l'entretenir, je ne connais aucun drone capable de chercher une souris qui ronge des câbles. Seule une tournée d'entretien permet de détecter ces défauts ! La ministre, comme à son habitude, annonce dans l'urgence des mesurette pour calmer les médias. Mais dans les faits, dans le fond, quelles mesures seront prises par SNCF réseau pour corriger les points relevés par l'EPSF et quelles mesures seront prises pour l'emploi ? En résumé, les défis à relever pour notre monde sont immenses. Nous sommes confrontés à des défis qui dépassent le seul cadre d'une entreprise. Pourtant il est nécessaire de prendre notre part à l'édifice. Replacer l'humain au cœur du système semble incontournable pour la délégation CFDT.

Merci pour votre écoute et vos réponses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, monsieur OZENNE. Beaucoup de questions et c'est normal, compte tenu des différents évènements qui se sont produits depuis notre dernier CSE. Je vais m'efforcer d'apporter des réponses courtes à ce qui concerne la SNCF, évidemment, pas sur des sujets sur lesquels nous n'avons pas de possibilité d'expression d'entreprise. Monsieur CATIAU, je commence par ce qui a été évoqué par plusieurs : le dramatique accident d'Avenay, je dois dire que vous posez une question que tout le monde s'est posée. Pourquoi un accident qui dans ses conséquences humaines est finalement très proche avec la mort de 3 enfants de ce qu'on a connu à Millas n'aboutit pas aux mêmes conséquences ? Je ne me hasarderai pas à répondre à cette question dont vous remarquerez qu'elle ne nous appartient pas et qu'elle appartient essentiellement à l'évaluation qu'ont faite les autorités judiciaires de cet accident ; je donne deux éléments d'appréciation qui valent ce qu'ils valent. Premier élément, dans les constatations faites localement, une a été relevée et je ne la commenterai pas plus avant, mais je donne le fait qui est que la barrière d'entrée dans le sens où venait le véhicule a été retrouvée pliée. Il est impossible de dire à ce stade de dire par quelle voiture elle a été pliée. Il faut une enquête d'investigation. Un fait est que la barrière d'entrée a été pliée dans le sens où venait la voiture. Le deuxième fait – même si ça vous étonne – c'est que cet accident est survenu après celui de Millas, c'est-à-dire après qu'il y ait eu plusieurs années de débats, d'interrogations, de révélations autour de l'accident de Millas et des rapports, ce qui fait qu'à mon sens, je vous le dis comme je le pense, le contexte dans lequel les faits ont été reçus par l'opinion

certainement, mais aussi peut-être, par les autorités judiciaires n'était pas le même avant Millas et après Millas. Je ne m'exprimerai pas plus, au-delà, ce sont des conjectures et il ne faut pas en faire, je crois qu'on est simplement ramenés par cet incident à tout ce qui est rigueur de notre politique de passages à niveau, en particulier diagnostic routier à faire avec les gestionnaires de voirie, celui-ci avait été effectué en février 2019 – de tête – et bien sûr, une politique rigoureuse de surveillance et de maintenance des passages à niveau. Deuxième élément lié à la sécurité, la publication par *Le Parisien* d'éléments d'extraits d'un rapport EPSF. Première chose : à ma connaissance, dans tous les gens très nombreux qui ont commenté ce rapport, seul le journaliste du *Parisien* l'avait. Beaucoup de gens ont commenté parfois très abondamment des informations qu'ils n'avaient pas. Deuxième chose, ce que l'on en sait pour les contacts effectués, puisque le journaliste est venu voir la SNCF en disant : « *voilà, je détiens un document qui dit ça et ça, je vais publier un article, qu'avez-vous à dire ?* ». Les éléments que vous retrouvez dans l'article du *Parisien* et ensuite dans la bouche d'Olivier BANCEL, notre directeur opérationnel production viennent de la sollicitation du journaliste. Ce qu'on en sait, il s'agit d'un rapport qui fait le point de toutes les inspections techniques auprès des contrôles opérationnels réalisés sur la zone atlantique. Je donne tout de suite les éléments de contextes qui évidemment n'ont pas été donnés pour en garder l'aspect sensationnel. L'EPSF réalise toute l'année, partout sur la SNCF et dans les autres entreprises ferroviaires des audits et des contrôles. Il a intensifié après les accidents de Brétigny et de Denguin sa politique de contrôle opérationnel, c'est-à-dire qu'il va carrément faire des mesures de paramètres de voies, d'aiguilles, il va inspecter les installations des services techniques, mesurer lui-même les isolements, constater l'état de certains centres techniques et il compare ses constatations avec celles que font les équipes SNCF. Je donne un commentaire tout à fait clair là-dessus, c'est une très bonne approche qui peut et doit nous aider, nous, SNCF Réseau à augmenter l'efficacité de notre surveillance et de nos contrôles. Il faut être clair, grâce à l'EPSF, nous avons augmenté les niveaux d'exigence sur ce que nous appelons les recos 6 – recommandations 6 – post-Brétigny qui sont des vérifications de paramètres techniques après opérations de maintenance faites indépendamment de l'équipe qui a fait la maintenance. Nous avons augmenté notre exigence sur le suivi des défauts, sur les temps de traitement des défauts. Nos audits ASNO qui deviennent maintenant les audits nationaux de sécurité (ANS) en intégrant l'ASNO de sécurité ferroviaire et l'audit de sécurité du personnel sont eux-mêmes de plus en plus exigeants. Au global, je dis très clairement que l'EPSF contribue par ses contrôles à une amélioration – on dit aussi une « sévèrisation » - du niveau de contrôle de la sécurité technique. C'est très bien ainsi. Dans chaque opération d'audit ou de contrôle du personnel, l'EPSF fait des retours qui sont classés. Certains de ces retours sont classés « écart majeur ». Je me réfère à un document qui est public, publié, je crois, sur le site de Réseau, accessible au public qui est le rapport de sécurité de SNCF Réseau pour l'année 2018. En 2018, il y a eu non pas un écart majeur sur la zone atlantique, mais 53 écarts majeurs sur l'ensemble de Réseau. Un écart majeur n'est pas une occurrence rare, je dirais même qu'il y a beaucoup de contrôles et d'inspections de l'EPSF qui se traduisent par un écart majeur. Ce n'est pas réjouissant, ça veut dire que l'EPSF a trouvé quelque chose sur laquelle nous allons devoir travailler et ce n'est pas en même temps une constatation de type catastrophique, puisque nous avons nous-mêmes des sites de contrôles et de surveillance d'installations et que l'EPSF met en évidence dans un certain nombre de cas que nous ne sommes pas allés très loin dans certains cas, soit que nous n'avons pas corrigé assez vite

les choses, soit ils sont parfois en discordance avec les valeurs que nous avons retenues. Tout ça, c'est de la discussion pour les spécialistes et les experts qui alimente l'amélioration de notre processus de contrôles et de surveillance. Quand je dis ça, c'est évidemment une discussion entre professionnels que nous avons. Vous sortez ça du contexte, vous expliquez que les personnes ont parcouru 14 000 km de voies, évidemment faux, impossible, ils ont effectué des contrôles par sondages dans une partie du réseau atlantique qui lui-même représente cette longueur de voie. On a trouvé un écart majeur, j'ai remis ça dans le contexte des écarts majeurs que l'EPSF attribue à SNCF réseau pour une année. On a trouvé des câbles rongés, on a trouvé un boulon manquant, un boulon sur combien ? Y avait-il un danger immédiat ? Aucune de ces situations n'a été caractérisée comme point bloquant qui aurait amené à suspendre l'exploitation. J'estime qu'on doit avoir nous-mêmes une approche beaucoup plus pondérée d'un tel rapport qui consiste à dire qu'ils ont trouvé un certain nombre de choses qui nous incitent à améliorer notre processus de contrôle et à surveiller un certain nombre de points sur lesquels la réaction n'a éventuellement été assez rapide. Je dis pour que ce soit clair pour tout le monde que suite à Denguin, à ce stade, nous n'avons pas trouvé de solution exhaustive pour la protection contre les rongeurs. Les collègues du CSE ici présents le savent très bien. Il y a des endroits où même les protections mises en place suite à Denguin se sont avérées inefficaces ou pas suffisamment efficaces et nous devons repasser avec une nouvelle génération de produits ou de traitements pour mettre les guérites ou les centres de signalisation totalement à l'abri des rongeurs. Les choses dans leur contexte professionnel s'éclairent à mon avis tout à fait différemment et ce rapport ne méritait vraiment pas une telle publicité. Ce rapport n'est ni plus ni moins confidentiel que tous les documents de rapports que nous envoie l'EPSF, ce sont des documents que ni l'EPSF ni nous-mêmes ne publions, mais je rappelle que nous avons un certain nombre d'éléments de sécurité qui sont publiés. Vous pouvez par exemple trouver sur ce qu'on appelle l'open data de la SNCF toutes les lettres d'envoi des audits ASNO de nos établissements, vous pouvez trouver la liste de tous les incidents notables sur le réseau et vous trouvez bien sûr le rapport sécurité dont j'ai fait part qui donne par exemple pour l'année 2018 dans plusieurs pages l'analyse de tous les contrôles et audits de l'EPSF et des suites que nous avons données. Au rebond de ça, nous avons eu un rapport sorti de son contexte, exploité avec un cheminot anonyme, qui lui-même fait le rapport avec Brétigny et Denguin, pour vous dire que rien ne s'est amélioré, ce qui, évidemment est matériellement faux, il y a eu un travail considérable d'amélioration de la sécurité fait depuis, on peut s'inscrire totalement en faux sur ces propos. Des termes comme « écart majeur » sont donnés en pâture à l'opinion sans tous les éléments critiques que je vous ai donnés. Si vous mettez ça dans une actualité creuse où le G7 n'avait pas encore fait la une des médias, vous obtenez ce qu'il s'est passé. J'ai suivi évidemment cette crise médiatique d'assez près et en 36 heures, tout était retombé, il n'y avait plus aucune mention du sujet. Il a évidemment causé un épisode très dommageable pour l'image de Réseau et l'image de professionnalisme de tous les cheminots de Réseau, parce que je pense que ce qui a été dit était évidemment en contradiction avec la politique de sécurité que nous menons. Il ne faut pas non plus surévaluer ce rapport, au sens où la retombée médiatique a été exactement de la même vitesse que la montée, c'est-à-dire, très rapide. Pour donner un peu d'éclairage sur les suites que l'entreprise entend y donner, on a deux dimensions, la première est évidemment de suivre d'encore plus près la façon dont nous donnons suite à certaines recommandations aux constats de l'EPSF. Il faut que nous fassions sur des sujets précis des mesures postes

Denguin et autres, mais nous avons aussi à travailler sur une politique de transparence et d'explications jusqu'à ce qu'on ne puisse plus faire des choux gras – pardonnez-moi l'expression – en matière journalistique avec des informations aussi courantes que celles qui figuraient dans ce rapport. Ensuite, vous abordez différentes questions, je vais reprendre beaucoup plus rapidement. La canicule, là encore, ça nécessite un jugement équilibré. Nous avons eu 2 semaines de très fortes températures, une en juin touchant plutôt le sud de la France avec des records de température et une en juillet avec des records dans le nord de la France, dans laquelle notre zone de production était directement concernée. Oui, ces 2 semaines marquent une affection très forte dans la régularité des trains, elles ont été également « sollicitantes », pour les équipes, je pense notamment pour les équipes qui travaillent sur le terrain ou dans certains postes d'aiguillage qui ne sont pas encore climatisés. Pour ce deuxième sujet, nous avons fait des efforts qui se sont traduits dans certains cas par l'annulation de chantiers, on a arrêté une journée par exemple – pour ne prendre que cet exemple la GOP Amiens – Serqueux. Nous avons adapté les horaires de travail, nous avons appliqué l'ensemble des mesures que nous avons adopté au dernier CSE pour nous efforcer de limiter la pénibilité de cette période sur nos agents. Sur les installations, je reconnais comme vous qu'on a des points faibles en définitif. Nous avons notamment un certain nombre d'interrupteurs anciens sur sous-stations, notamment dans l'est sur lesquels il faut gérer la sécurité et on y travaillera après la période de canicule, je dirais à froid, pardonnez-moi l'expression – pour essayer d'éviter les conséquences que peuvent avoir des explosions d'interrupteurs. Pour le reste, si je reviens au résultat global, deux constats. Si on prend un indicateur qui est le plus agrégé probablement de toute la ponctualité sur tout le réseau, c'est la ponctualité à 5 minutes de tous les trains circulant arrivant au terminus. Si on prend cet indicateur, on a une série assez ancienne, puisqu'on a une série semaine par semaine qui remonte à 2011. Sur les 9 dernières années, les 2 semaines de canicule s'inscrivent dans les points les plus bas, mais ne sont pas les points les plus bas de la série 2011 / 2019, semaine par semaine. Ce sont de mauvaises semaines en régularité, mais pas les pires qu'on ait connues dans les décennies passées. Ça veut dire que certes, nous avons des difficultés dans ces périodes de canicule, mais qu'en même temps, le système réagit plutôt mieux ou moins mal qu'il a pu le faire dans le passé. Évidemment, ça ne nous dispense pas d'efforts. Deuxième constat, quand la canicule est passée, le système reprend sa dynamique. Vous savez qu'en 2019, elle est très bonne sur la régularité, ça se mesure sur H00 et sur le mois d'août, sur tous les trains qui partent sur la ZP NEN à H00, nous devrions être très proches des 90 % qui sont l'objectif. Nous l'avons dépassé pendant une partie du mois d'août, il n'est pas certain qu'avec la reprise, nous le dépassions encore, mais nous devrions être très proches ou peut-être même à 90 et si je reprends le même indicateur que je citais, la ponctualité de tous les trains arrivant à moins de 5 minutes, elle est de 3 points supérieurs en cumul à celle qui a été l'année dernière à la même période. La plupart des activités ont des résultats supérieurs de plusieurs points : 3, 4, 5 points à ceux qu'ils étaient. Ces deux semaines de canicule n'ont donc pas cassé la dynamique d'une année 2019 qui est très bonne pour la régularité des trains qui dans la séquence 2011 / 2019 se situe la plupart du temps soit sur le plus haut, soit très proche du plus haut que ce que nous avons eu dans les années précédentes. En même temps, il faut être prudent sur ce jugement, nous avons eu un hiver plutôt clément, etc. les effets du réchauffement climatique se sont gérés dans les deux sens : facilitent la vie d'hiver, mais les spécialistes nous disent, multiplient les canicules. Ensuite, je reprends d'autres interventions, je ne commenterai pas les discussions en cours

sur Infrapôle Nord européen sur l'astreinte, je comprends qu'il y a des débats pour les conditions d'intervention. Ce que j'en comprends, c'est qu'il n'est évidemment pas question de faire intervenir les agents d'astreinte à grande distance de chez eux. Je pense que la question se pose plus dans des zones frontières entre deux parcours d'astreinte, c'est ce que j'en ai compris. En tous cas, c'est au directeur d'établissement de traiter ce sujet avec ses équipes. Il y a eu des questions posées sur une demande faite d'un CSE extraordinaire pour des questions de risques psychosociaux, monsieur ACHOUB, je vous passerai la parole, je termine.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je ne voulais pas vous couper...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Excusez-moi, il faut reprendre nos bonnes habitudes. Donc, un CSE extra a été demandé par deux membres de ce CSE pour des questions de risques psychosociaux à gérer, suite à un projet de transfert d'activités logistiques de fret SNCF à Réseau à Blainville. Il doit y avoir en cette fin de mois d'août une réunion qui fait le point de ce projet entre les deux entités fret et Infralog Lorraine et nous avons indiqué que nous attendions le contenu de cette réunion qui doit statuer notamment sur les conditions de ce transfert s'il doit se faire, la date, etc. avant de pouvoir donner réponse à ce CSE exceptionnel. Sinon, nous n'aurions pas eu de matière. Des questions sur les péages, sur les comptes de l'entreprise. Là-dessus, je n'ai pas d'éléments nouveaux, nous sommes actuellement en train de travailler sur les péages 2021. C'est la direction générale clients et services qui va proposer une grille tarifaire, donc nous avons là-dessus des recommandations de l'Arafer et je reconnais évidemment qu'elles sont assez difficiles à mettre en œuvre. Nous visons en gros – ce n'est pas le cœur des responsabilités de la ZP – trois grandes qualités sur les péages : une certaine simplicité et lisibilité, vous savez que certaines catégories de péage par lignes, par tranches horaires, par catégories de trains, c'est bien compliqué, nous visons à ce qu'ils soient incitatifs – préoccupation principale de l'Arafer – à développer le trafic sur le réseau. Il ne peut pas être quelque part trop élevé et il faudra dans certains cas les adapter à de nouveaux entrants, sinon il n'y aura jamais de nouveaux trafics, etc. a contrario il faut, je crois que les déclarations l'ont rappelé, il faut qu'ils rémunèrent Réseau et qu'ils permettent à Réseau d'avoir les ressources pour entretenir les réserves aussi de Réseau. Donc, c'est un peu une quadrature du cercle et les débats que je connais sur les tarifs de 2021 font qu'on va proposer encore des évolutions de certains tarifs pour s'efforcer de répondre à ces différentes qualités. Sur la loi LOM, vous avez un peu suivi les événements pendant l'été. Cette loi a été votée dans des termes différents par le sénat et par l'Assemblée. C'est important, je pense, sur un point que soulevait notamment l'intervention de monsieur MAUDUIT, le sénat a voté sur une version plus « libérale » de transfert de lignes à faible activité aux collectivités qui en feront la demande, alors que l'Assemblée a retenu un mécanisme qui est quand même plus impliquant pour les collectivités et qui laisse à penser qu'elles ne s'y lanceront pas sans mûre réflexion. Il va y avoir une commission mixte qui devait trancher et aboutir à un texte de compromis avant les vacances. Le compromis n'a pas été trouvé et donc le sujet revient à la rentrée et on ne peut pas dire à l'heure qu'il est les termes dans lesquels la loi sera votée, donc je m'abstiendrai de tout pronostic là-dessus, puisque ce sont des tractations dont nous ne sommes pas tenus informés entre les 2 assemblées et le gouvernement qui peuvent permettre de savoir. C'est seulement quand on aura la loi qu'on pourra regarder de plus près ce qui peut concerner la demande que feraient les collectivités pour se faire transférer des lignes à faible trafic. Je

crois que ça a été dit dans l'intervention, je le confirme, je serai très étonné que ce soit un phénomène massif, parce que ça consiste à prendre des responsabilités et les régions en ont beaucoup d'autres. À commencer celle d'organiser le trafic TER sur cette ligne, il n'est pas certain que les régions veuillent de façon importante se transformer en gérants d'infrastructures. Le sujet du remplacement des agents par des caméras à Tergnier a été évoqué, on y reviendra. À ma connaissance, il ne s'agit pas du tout de remplacer des agents par des caméras. Le problème qui a été posé à Tergnier a été posé par des entreprises ferroviaires notamment fret qui demandent des voies pour son activité qui au total des demandes excède la capacité actuelle du site. Un travail important a eu lieu en 2018 et 2019 avec l'ensemble des utilisateurs du site dans lesquels il y avait Infrarail et l'Infrapôle Picardie, fret SNCF et des utilisateurs non SNCF. Des solutions à court terme ont été trouvées, mais à long terme, il faut trouver d'autres solutions à Tergnier pour pouvoir développer encore le trafic de ce site. Il y a plusieurs pistes, une piste qui consiste à regarder la zone du poste C, je crois, le poste D. L'exploitation de cette tête de faisceau donc, mais avant toute chose, il a été acté avec l'ensemble des entreprises ferroviaires qu'on ferait un constat objectif de l'utilisation des voies du site. Pour ce constat objectif, on a retenu une technologie qui permet de prendre une photo toutes les 5 minutes et avec cette photo et un système de reconnaissance des formes des wagons – en aucun cas de reconnaissance faciale –, il s'agit d'être capables de faire un suivi de l'utilisation réelle des voies. Pourquoi ? Pour pouvoir donner aux entreprises ferroviaires une image réelle de l'utilisation des voies. On soupçonne qu'on fera des sous-utilisations de certaines voies, des voies utilisées de façon très limitée dans le temps, mais retenues pour 24 heures, soit utilisées par un ou deux véhicules en tête de faisceau et retenues sur toute leur longueur, etc. L'idée est qu'en objectivant l'utilisation des voies, de pouvoir mieux obtenir un consensus de l'ensemble des utilisateurs du site sur l'affectation des voies. Voilà ce qu'on peut dire à Tergnier, il ne s'agit absolument pas de surveiller qui que ce soit, mais uniquement de mesurer l'imputation des voies. J'ai noté beaucoup d'autres sujets, il y en a certainement sur lesquels vous pourrez souhaiter revenir. Voilà ce que je voulais vous dire dans un premier temps, je passe la parole à monsieur ACHOUB, ensuite monsieur PINOT, monsieur SENS et monsieur VUILLAUME.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur LARRIEU, je réponds juste à la phrase que vous avez dite tout à l'heure sur les parcours d'astreinte ça, je ne peux pas l'entendre. Aujourd'hui, le patron, le directeur, c'est vous, personne d'autre et si à moment donné il y a une réorganisation des parcours d'astreinte avec tout ce qu'on connaît, parce que je rappelle quand même la doctrine depuis plusieurs années et d'éviter d'allonger les parcours, en particulier vis-à-vis des accidents routiers, il y en a eu quand même certains, je vous le rappelle. Il y a un certain nombre d'éléments à prendre en compte, des parcours de reconnaissance, voir si c'est possible, etc. Si aujourd'hui il y a une modification, c'est bien dû à un effet de personnel, aux ressources d'avant, parce que celui qui décide les CO sont gardées secrètement au tiroir – je vous le rappelle au passage. À moment donné, je vous rappelle aussi le fait que quand ce sont des modifications de l'organisation opérationnelle, ça passe obligatoirement aussi par au minimum une information/consultation de cette instance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur ce point, monsieur ACHOUB, vous avez raison de dire que j'ai l'autorité sur le directeur d'établissement. Pour le reste, au quotidien, vu la multiplicité des sujets à régler sur notre zone de 11 000 personnes qui fait un tiers du territoire français, il est évident que les directeurs d'établissement ont une large délégation manifestée

par un courrier de délégation de ma part sur l'organisation de leurs établissements et que c'est dans ce cadre que j'ai indiqué que je faisais confiance aux directeurs d'établissements pour trouver des solutions sur ces questions de parcours d'astreinte.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous réponds juste que s'il y a des modifications de l'organisation du travail, il faudra aussi passer par cette instance. Là, c'est vous qui en êtes responsable, ce n'est pas le directeur.

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

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : C'est gai, le retour des vacances ! Monsieur le Président, on ne vous croyait pas aussi susceptible, dès que ça touche l'image de la SNCF, vous avez pris à peu près un temps de parole de $\frac{3}{4}$ d'heure.

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

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Dès que ça touche les cheminots de votre secteur, vous avez pris à peine 5 minutes de temps de parole. Alors, vous êtes là pour qui ? vous êtes dans cette instance pour qui, Monsieur le Président ? Pour votre image ou pour le bien-être des cheminots ? On va revenir un peu sur l'ensemble des questions pour lesquelles vous n'avez pas voulu répondre. Vous n'avez pas voulu répondre sur le fonctionnement de cette instance. Un accident grave, qu'en est-il ? On est élu du CSE, ça fait partie de nos prérogatives en tant qu'élu CSE. Qu'en est-il ? Ensuite, caméras, comment se fait-il qu'on n'ait pas eu de présentation ici même ? qui nous dit que les caméras ne prennent pas en photo le visage des cheminots ? Tant qu'il n'y a pas eu de présentation, Monsieur le Président, on n'en sait rien. Y a-t-il eu une déclaration à la CNIL ? on ne sait pas et encore plein d'autres interrogations sur ce style de caméras installées. Il ne faut pas oublier que c'est une expérimentation qui a échoué sur d'autres chantiers fret et que là, c'est une nouvelle expérimentation et quand on expérimente quelque chose sur un chantier sur le périmètre de notre zone de production, il serait peut-être bon de nous en aviser autrement que par des ICP. Vous n'êtes pas revenu non plus sur une date pour l'information sur un nouveau système que vous voulez mettre en place sur un projet de création de réserve établissement. Il semblerait que par rapport aux distances que pourraient parcourir certains agents de réserve qu'une information ici même s'impose pour que ça puisse être débattu un minimum. HIS est un droit syndical qui appartient aux agents et qui appartient aux organisations de pouvoir en tenir à partir du moment où l'entreprise fournit – à défaut d'accord – 6 dates aux organisations syndicales. Ensuite, les organisations syndicales, si elles souhaitent tenir ces HIS, elles doivent prévenir au minimum 7 jours avant de les tenir, sauf que les 6 dates, il faut les avoir, Monsieur le Président. On a fait une DCI cet été, les choses devaient se mettre en place, les choses ne sont toujours pas modifiées. Certains établissements n'ont toujours pas fourni la moindre date et d'autres continuent à fournir des dates qui sont complètement erronées sur des périodes de 2 heures, etc. C'est encore du grand n'importe quoi. Ce serait bon ton de répondre à ces problématiques, Monsieur le Président, parce que c'est depuis le premier CSE qu'on pose des questions sur le sujet, depuis janvier, ce n'est pas grave si ça va vite. Vous avez remis à l'ordre du jour un ESR du mois de juin qu'on n'a pas eu le temps de traiter le 4 juillet en séance, par contre, il n'y a pas eu que ça qu'on n'a pas eu le temps de traiter. Il me semble qu'il y avait une information sur le projet de création UO Artois Hainaut, c'est passé à la trappe ? Quand comptez-vous nous donner l'information, parce que

quand on lit les réponses aux questions par rapport à ce CSE, on apprend que les entretiens exploratoires ont été effectués, les entretiens d'orientation ont été effectués, mais pour que tout ça soit mis en place, il me semble que dans le RH 910, les organisations syndicales doivent avoir connaissance d'un tel projet, une présentation pour qu'un travail en amont soit effectué. Ça ne vous intéresse pas ? Les cheminots sur le terrain, ce n'est pas grave si vous faites n'importe quoi, que vous ne respectez pas les instances représentatives du personnel. Donc, on aimerait bien aussi avoir une date, l'arrêt des entretiens exploratoires et d'orientation, parce qu'il faudra tout reprendre à zéro, parce que nous, une fois qu'on a l'information, on va voir les cheminots, donc ils ont aussi le droit d'être accompagnés. Si on va aux entretiens, les cheminots n'ont pas eu l'information, on n'a pas pu faire notre travail syndical, Monsieur le Président. Vous ne respectez pas les instances représentatives du personnel. Vous n'avez pas utilisé non plus les dispositifs du RH 0805. On rappelle quand même que des périmètres changent, des délocalisations de sites, déménagements de deux sites sur un seul, ça amène pas mal de sujets, de questions et de travail syndical. Ce n'est pas grave, c'est un établissement, à la limite, vous êtes totalement d'accord avec cet établissement, puisque cet établissement est l'un des seuls qui n'ont fourni aucune date d'HIS, mais vous en êtes tout à fait d'accord, Monsieur le Président. C'est quand même un établissement qui a essayé d'imposer des téléphones portables à des agents de réserve pour avoir des « astreinteurs » gratuits, vous n'avez pas réagi non plus sur le sujet. C'est toujours le même établissement toujours le même qui travaille sur un projet de réserve établissement, c'est le même établissement où on met des caméras sur le site de Tergnier et c'est le même établissement où il y a le projet de fusion Artois Hainaut, ça commence à faire beaucoup, Monsieur le Président. Sinon, on fait une seule instance, vous auriez un CSE EIC Hauts-de-France et on remplissait nos journées. Vous avez de très bons testeurs là-bas. Ensuite, vous avez parlé de chaleur, tout va bien. Tout va bien en effet, quand on supprime les trains, ils ne risquent pas d'arriver en retard. Ce serait bien de dire aussi, si ça s'est à peu près bien passé, H00, tout va bien, mais combien de trains ont été supprimés pendant ce temps-là, Monsieur le Président ? Ce n'est pas pris en compte dans vos chiffres de retard. Il faut quand même rappeler qu'il y a eu de nombreux retards au départ de nos gares, au départ de notre réseau et à l'arrivée, il y avait plus de 5 heures de retard. Des trains faisaient Lille Lyon avec plus de 5 heures de retard, les usagers de notre réseau qui arrivent avec 5 heures de retard dans une gare complètement fermée aux voyageurs avec des personnes qui attendent dans la rue pour savoir quand leur famille va arriver, puisqu'ils n'ont plus aucune information, puisque la gare était fermée. On parle quand même d'une gare comme Lyon. Vous allez me dire que ce n'est pas votre périmètre, ce n'est pas votre problème. Comme vous vous êtes permis de parler justement du rapport de l'EPSF de l'Occitanie, nous, on se permet de remonter un peu plus haut et d'aborder ce problème. Après, vous émettez des doutes sur le fait que les régions reprennent l'ensemble du réseau, l'ensemble exploitation maintenance, sachez que des régions – peut-être qu'il n'y a que la nôtre – qui parlent de reprendre toute la gestion des cars et la SNCF la perdrait, Monsieur le Président. Ce n'est pas rien s'ils reprennent avec une propre gestion et non plus via SNCF, il va sans dire qu'ils vont certainement regarder de plus près ce qu'ils peuvent faire en cars ou en train, s'ils sont capables de reprendre une telle charge, connaissant Xavier BERTRAND, ça ne lui fera pas peur d'en reprendre certaines totalement à sa charge et a priori, dans l'Est, ça ne leur fait pas peur non plus. Voilà pour les premières interventions, monsieur de Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il y a beaucoup de sujets.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : C'est de votre faute, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Certainement !

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Vous auriez fait une présentation caméras Tergnier, on n'en parlerait pas, on aurait eu l'occasion d'en parler ici. Vous nous auriez parlé d'une information réserve établissement, on n'interviendrait pas là. Sur les ESR, vous en avez oublié 2, Monsieur le Président. Au mois de juillet, les 2 ESR, on ne les a pas, si vous considérez que ce ne sont pas des ESR quand il y a des signaux bouffés sur notre secteur. Je ne sais pas si vous considérez ça comme des ESR, qu'il y ait deux carrés de mangés en juillet.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On reviendra sur les ESR, monsieur PINOT, il y a des critères très précis. Je redis ici, mais j'en parlerai quand on abordera ce point de l'ordre du jour, ce n'est pas la ZP qui classe l'évènement ESR ou pas. Très rapidement, je surveille ma montre, je n'ai évidemment pas passé 45 minutes, on regardera, mais j'ai dû prendre de l'ordre de 20 minutes de temps de parole au total sur les réponses sur l'image SNCF et contrairement à 5 minutes sur les cheminots. Je crois qu'il faut être sur des choses objectives. Par contre, ce que je veux dire est que je considère que l'image de la SNCF, je le dis crûment, ce n'est pas l'image de ces dirigeants, ce n'est pas mon image, je considère que quand il y a un certain nombre de propos quand il y a un certain nombre d'accusations, tout à chacun dans le corps social peut se sentir mis en cause et notamment nos collègues de Réseau sur leur rigueur et sur leur sérieux d'entretien du réseau. Si je dis ça, c'est pour en avoir parlé avec beaucoup de collègues à l'époque où ce fameux rapport a été repris par Le Parisien. Il y a des questions sur lesquelles je vais passer la parole à Olivier MARTY sur des questions plus de fonctionnements ou des questions plus RH. Je considère à ce stade qu'il peut y avoir des réflexions dans les établissements qui ne sont pas dans la sphère de discussion de ce CSE. On verra le moment venu s'ils aboutissent à des restructurations telles qu'il faille les évoquer au CSE. Pour moi, c'est le cas d'une discussion sur une réserve d'établissement dont je n'avais pas connaissance – pour être très clair – pour moi, ça fait partie des réflexions internes à un EIC. Est-ce que tu peux évoquer Olivier quelques sujets qui ont été évoqués par monsieur PINOT ?

M. Olivier MARTY : Oui, juste quelques points sur le dossier concernant les UO de l'EIC Hauts-de-France qui n'avait pas pu être instruit lors du CSE précédent. C'est un dossier qu'on proposera à un ordre du jour dans les mêmes conditions que l'on n'a pas fait aujourd'hui pour des questions d'agendas, d'ordonnancement de nos dossiers, mais le sujet reste tel qu'il est pour l'instruction en CSE qui ira jusqu'à la consultation de l'instance. Il n'y a pas d'évolution à l'avenir pour le gérer. Pour mémoire, ce dossier est ancien dans son initialisation et il avait déjà fait l'objet d'une information officielle au lancement du dossier dans les instances qui existaient en 2018, c'est ce qui a permis aussi d'aborder le volet de l'accompagnement humain dans l'établissement en respectant les règles. Sur les autres points, la question que vous avez soulevée sur l'accident de travail, bien sûr, comme tout accident, il y a un avis immédiat qui est fourni où il peut y avoir la coche d'accident grave mise, cela est déjà arrivé dans le passé, qu'une fois l'analyse faite, on ne conserve pas ce classement et du coup, ça change les données. C'est ce qui se trouve être le cas dans cet accident, même s'il n'y a pas

eu de mail immédiat de correction, il n'y a pas eu de classement comme évènement de sécurité remarquable sur cet accident.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pardon, évènement de sécurité remarquable, si, mais pas accident grave.

M. Olivier MARTY : Non, pas d'évènement de sécurité remarquable, il n'y a pas sur cette situation de conservation de notre part du caractère accident grave, il y a eu beaucoup d'études là-dessus.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il faut être précis sur ce point, parce qu'il est proposé dans les sujets d'information comme ESR sécurité ferroviaire et pour être tout à fait d'accord avec ce que dit Olivier MARTY, il n'a pas été reconnu comme accident grave au sens accident du travail.

M. Olivier MARTY : Sur les HIS, les choses ont été exprimées, ça fait partie du dialogue syndical. Les HIS se programment à la demande des organisations syndicales. Il peut y avoir une coordination, des étapes communes en coordination, c'est une facilité qui n'a pas un caractère obligatoire et il n'y a pas à ma connaissance de demande officielle HIS. De ce côté, la facilitation qui peut être faite, les établissements restent autonomes dans leurs organisations. Voilà les points sur lesquels je voulais revenir.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il y a beaucoup d'interventions, je propose de donner la parole à monsieur SENS, puis nous avons noté monsieur VUILLAUME, monsieur OZENNE, monsieur JUDENNE, monsieur MUTEL et monsieur PINOT a redemandé la parole, on la lui redonnera.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, dans ma liminaire, il y avait plusieurs questions comme la GPEC ou sur la stigmatisation représentants du personnel ou de Cheminots et pas d'explication de votre part. Sinon, je pourrais développer sur tout ce qui est entrepris par l'externalisation et la sous-traitance, parce que bien sûr, on doit visiter le site de Réseau. On va avoir des informations qui sont disponibles au grand public. Comme dit dans la liminaire CGT, il y a eu un effort financier de fait et ce qui avait été annoncé n'a pas été atteint, ça, il faut le reconnaître aussi et trouver des palliatifs, pourquoi ça n'a pas été atteint. Déjà, c'est insuffisant et on reproche jusqu'au bout des choses qui ont des répercussions sur l'emploi c'est ce que je vous ai dit. Sur l'astreinte, le Secrétaire vient de dire sa façon de voir sur le fonctionnement du CSE effectivement, il y a eu une consigne d'établissement qui a été modifiée unilatéralement. Ce n'est même pas en séance CSSCT 2, aucune annonce, aucune info. Ça, c'est inacceptable et ce n'est pas un conflit que vous pouvez circonscrire sur un seul établissement, en l'occurrence un établissement qui n'aurait pas fait avancer les choses. Sur ce que je vous ai dit du jugement consécutivement à l'action des caméras, le CE maintenance et travaux, je vous entends parler d'indicateurs partagés entre l'EPSF et vous. Qu'est-ce qui vous empêche, si vous disposez d'indicateurs partagés, identiques de nous les fournir ? C'était ma question, si vous avez des rapports de l'EPSF, est-ce qu'on pourrait les avoir aussi ? Le deuxième tiroir de cette question, c'est : quelle communication allez-vous faire en externe et en interne ? Pas seulement ici, ma fédération a déjà sorti son avis sur le rapport fantôme et vous, employeur, par rapport aux cheminots qui en prennent plein la gueule en famille, chez des amis ou ailleurs. Ça, ça, cela peut jouer sur leur psychique aussi. Mise en ligne d'indicateurs partagés sur la ZP Atlantique, vous savez bien qu'à travers mes questions,

c'est d'avoir aussi ce qu'il se passe aussi sur la ZP NEN. Quand dans mon intervention je vous parle de valeurs de ralentissements atteintes sur l'INE en l'occurrence, des signes quotidiens des cheminots critiquant, ils sont toujours en train de courir à gauche, à droite sur des zones d'évolution rapide, sur des valeurs de ralentissement, si ce n'est pas pire. Ça, c'est de jour et quand ils sont d'astreinte, ils finissent leur journée et ils continuent de nuit. Ça, je pense que même le médecin référent ici présent pourrait donner son avis sur cette organisation du travail qui va détériorer les conditions de santé des agents de la zone de production. Je finis ma seconde intervention sur ce thème, je vous ai parlé aussi de GPEC et vous ne m'avez pas confirmé que vous entendez au moins côté direction muscler et systématiser la GPEC. J'aimerais bien travailler avec vous sur des questions prévisionnelles des emplois et compétences pluriannuelles compte tenu des pertes connues et des besoins en référence au cadre d'organisation qu'a rappelé le Secrétaire de l'instance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je réponds peut-être aux points et s'il y a des interventions ultérieures sur les points auxquels j'ai répondu, je vous remercie d'adapter votre intervention à ce moment-là. Sur le dernier point GPEC, monsieur SENS, nous avons une GPEC qui est faite avec les moyens actuels, sinon, on ne serait pas capables de dire là où il faut embaucher, ne serait-ce que publier des avis d'embauche. La GPEC est un travail que la DRH de SNCF Réseau a décidé de prendre en compte de façon très sérieuse et intensive et de muscler. La réponse à votre question passe probablement par le fait de donner une information à une occasion ou une autre sur le travail de GPEC qui est fait par la direction de la DRH de SNCF Réseau et ensuite, on regardera ce qui peut être décliné sur notre ZP. Je dirais que nous, on pratique la GPEC comme on la pratique depuis des années sans laquelle aujourd'hui, nos établissements ne fonctionneraient pas – il faut être clair – et en réfléchissant par exemple comment les métiers vont évoluer dans la durée, quel impact ont les nouvelles technologies, etc., sont à l'heure actuelle plutôt pilotés par la DRH Réseau et nous, nous aurons à voir avec elle ce qu'il faut mettre en œuvre. Je n'ai pas commenté plus que ça le viaduc de Chaumont, on sait que c'est un dysfonctionnement majeur, ce que vous avez rappelé, la perforation de l'étanchéité par un bourrage trop profond, c'est une chose qui a annihilé l'effet des travaux qui avaient été faits sur ce viaduc et ça, c'est un défaut d'entreprise, comme il y en a et qui est repris, qui sera totalement repris, vous l'avez rappelé. Là-dessus, il y a un certain nombre de prestations qui ne sont pas au niveau et il y a des dispositifs – y compris contractuels – là-dessus. Il faut qu'on soit attentifs, il peut y avoir des malfaçons quand c'est la SNCF elle-même qui exécute. Il y a des questions globales de rigueur et d'exigences dans le cahier des charges et de surveillance de chantier. Je ne commente pas plus ce que j'ai dit sur l'INE, pour moi, la question doit pouvoir trouver sa solution au sein de l'établissement. Vous notez que j'ai été informé du sujet, ça ne veut pas dire qu'on s'en désintéresse, mais je répète que la ZP ne peut fonctionner qu'avec une large délégation aux établissements, et à l'intérieur des établissements, à la main du directeur. Sur la question de la communication SNCF, suite à l'article du *Parisien*, c'est très délicat. Je ne sais pas que vous dire. Plus vous communiquez en externe, plus vous accédez le sujet qu'il y a quelque chose de grave, que la SNCF est obligée de se défendre. La caractéristique de ce genre d'infos qui sortent dans la période creuse où les médias n'ont rien à se mettre sous la dent et dont je répète qu'en 36 heures, elle est entièrement retombée, c'est que la plupart du temps, on souhaite de nous-mêmes ne pas aller réalimenter. Par contre, sur la communication interne, je suis d'accord, je sais qu'il y a une réflexion en cours sur la façon

de communiquer, ce n'est pas simple, parce qu'il faut déjà qu'on se mette d'accord pour expliquer ce qu'est un écart majeur, la façon de les traiter, etc. je ne reprends pas mon exposé, mais d'ores et déjà, nous considérons que les rapports de l'EPSF eux-mêmes gagneraient à mettre plus en évidence le lien entre leurs observations et la sécurité. Est-ce qu'ils nous font des observations qui amènent des risques élevés ou immédiats, etc. ? Ça n'est pas toujours trié. On a un peu de mal à communiquer, je ne peux pas vous en parler aujourd'hui, mais il y a une réflexion en cours sur une communication interne à la SNCF. Sur les constats qui sont faits, je dirais qu'ils sont un peu partout pareils sur toutes les zones. Globalement, l'EPSF constate – ça a été fait sur Atlantique - une amélioration de la politique de maintenance côté SE, ils la trouvent stable côté voies la plupart du temps et pour moi, c'est totalement distinct du fait de savoir si on a des valeurs de ralentissement qui apparaissent quand passe IRIS sur une LGV. C'est une autre question, c'est une question de maintien du nivellement ou chaque LGV a des caractéristiques propres et une histoire et nous avons dans la durée à améliorer le nivellement sur LGV Nord Européenne qui commence à vieillir, c'est une ligne qui commence à vieillir maintenant et le fait qu'apparaissent des valeurs de ralentissement, pour le coup, je ne fais aucun rapport avec les constats de l'EPSF. Si nous ne prenions pas en compte des valeurs de ralentissement, a fortiori des valeurs d'arrêt, nous serions dans notre tort et évidemment nous devrions là-dessus complètement changer notre approche. Quand apparaissent des valeurs de ralentissement sur des relevés d'IRIS, on fait les reprises de nivellement. La question qui se pose est : est-ce qu'on a des zones dans lesquelles ça apparaît de façon trop fréquente, des zones trop sensibles, etc. C'est une question technique un peu complexe. Je laisse la parole à monsieur VUILLAUME et on fera éventuellement un deuxième tour si je n'ai pas répondu globalement à certaines questions.

M. Nicolas VUILLAUME (CGT) : Je vais vous parler un peu de la région lorraine. La CGT est intervenue auprès de l'établissement Infralog Lorraine qui s'occupe sur des chantiers renouvellement de quais. Il y a plus de 3 semaines au niveau d'Infralog Lorraine qui gère les chantiers, parce qu'il y a des usagers qui se tordent les chevilles et qui tombent carrément sur le quai, parce qu'il n'y a que du ballast, de la crasse qui n'est pas damée. L'établissement a pris la mesure de mettre un cadre le matin pour voir si le quai est utilisable. Comment le cadre va savoir si le quai est utilisable et qui vient voir l'après-midi pour voir s'il est toujours utilisable ? on a demandé de mettre une personne tout le long du chantier. L'établissement n'a pas voulu faire le nécessaire. Depuis une semaine, les quais de la gare d'Hagondange sont en travaux par le même établissement Infralog Lorraine. Le train s'arrête en dehors du quai sur la zone de chantier, le quai est coupé par un grillage limitatif, parce qu'il s'arrêtait dans le chantier lui-même. Les usagers traversent dans les voies, alors que les voies sont circulées, parce qu'ils ne peuvent plus accéder sur le quai. Malgré notre intervention, l'établissement ne fait rien. C'est pour la première chose, après, vous nous avez répondu pour les agents qui devaient arriver au dépôt de la Log Lorraine pour le fret, je ne sais pas, ça fait 3 semaines que le CSE extra a été demandé, vous nous dites que vous n'avez aucune information. Au niveau du fret, le nécessaire n'a pas été fait, au niveau de la ZP, ça n'a pas été fait que ce soit d'informer les RPX, ni la CSSCT, ni le CSE. Les documents ont été faits, on va dire correctement, parce que ce n'était pas correctement au niveau du fret. On attend avec hâte que vous fassiez le CSE extra pour ça. Vous avez parlé de la canicule, que vous avez préservé les agents parce que vous avez annulé des chantiers et tout ça, moi, je prends

sur la région lorraine, pleine canicule, 6 heures, 19 heures sans coupure, c'est ça préserver les agents, Monsieur le Président ? Je vous le demande, parce que c'est arrivé, je peux aussi remonter l'information, on est intervenus au niveau de la CSSCT, rien ne s'est passé sur l'établissement. Le Président de la CSSCT au 4, je crois qu'on devait faire une réunion par trimestre, il faut m'expliquer pourquoi il n'en a programmé que 3 cette année, je ne sais pas s'il a eu un problème quand il a compté, mais il en manque une. Au niveau des informations, les RPx demandent des informations au niveau du pôle RH de l'Infralog Lorraine, le pôle RH nous balance : allez voir au niveau de la CSSCT, on leur a fourni. On va voir à la CSSCT, ce n'est pas fourni, on leur demande de nous fournir les informations, ils ne veulent pas. On pose une DCI pour avoir les informations, on refuse de nous les donner et tout ça, parce qu'en apprenant sur un flash qui est distribué à tous les agents sur l'établissement, on met des informations à tous les agents, les informations que la CGT demande. On ne nous les fournit pas à nous, on fait de la rétention d'informations. J'aimerais bien avoir des explications sur le sujet. Pour le moment, ce sera tout. Il y a aussi la mise à pied de l'agent qui a eu l'accident du travail sur Infralog Lorraine. Je crois qu'il va prendre une mise à pied, normalement, une demande d'explications, ça ne doit pas être une sanction, mais ça a été vendu avant qu'il y ait une demande d'explications qu'il allait avoir sa mise à pied.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous êtes très bien informé, en tous cas, beaucoup mieux que moi.

Mouvements dans l'assemblée.

Attendez, sur ce dernier point, je crois qu'il est très hasardeux quand une demande d'explications est remise, de préjuger du niveau de sanction.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : C'est déjà une sanction.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Non, je ne suis pas d'accord. Vous savez, monsieur PINOT, je reconnais cette expression de votre part, mais vous savez que nous ne sommes pas d'accord. On en dit juste un mot, la demande d'explications par rapport à l'idée de sanction c'est avant tout une garantie en droit, une garantie pour l'agent. Il existe des systèmes sans garantie, on en voit malheureusement fonctionner de temps en temps. La demande d'explications est une garantie pour l'agent de se voir exprimer un certain nombre de faits et de pouvoir présenter ses explications écrites sur ces faits. Je répète qu'il y a dans le monde des systèmes qui fonctionnent autrement et on qualifie généralement ça de justice expéditive.

Protestations dans l'assemblée.

M. Nicolas VUILLAUME (CGT) : C'est bien la première fois qu'on voit qu'il y a une demande d'explications, alors qu'un agent a subi un accident du travail.

Attendez, demande d'explication et accident de travail, on a eu l'occasion de s'exprimer là-dessus, il y a une erreur matérielle qui a été pointée qui est que la remise d'une demande d'explications n'a en rien à apparaître dans une opération d'accident du travail et encore moins comme mesure conservatoire. Ce n'est pas de cet ordre-là. Ceci étant, un accident du travail n'exclut pas le fait qu'on ait a posteriori à comprendre un certain nombre de choses. Je suis d'accord avec vous, ce n'est généralement pas une procédure de demande d'explications, mais on ne peut pas exclure des cas dans lesquels on soit appelés à

demander à un agent ses explications. Je redis que ça ne préjuge en rien du fait qu'il y a une sanction et s'il y a une sanction, ça ne préjuge en rien de son niveau.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : C'est bien, vous l'avez dit, c'est là-dessus que je rebondis, une mesure conservatoire, la demande d'explications, ça n'existe pas. Le problème, c'est que l'établissement n'est pas à son coup d'essai, il va falloir qu'il se calme là-dessus, parce que ce n'est pas comme ça qu'on fait la production. Vous êtes en train de créer des discussions, vous avez été interpellé par un élu qui lui-même interpellait l'inspection du travail sur le sujet, d'ailleurs, je vais vous envoyer le courrier d'intervention des élus. J'ai l'impression que les accidents du travail, c'est olé, ola. On ne prend pas assez en compte les causes des accidents – pas que celui-là -, on a quelques exemples où on voit des choses, je vous rappelle qu'on a fait une analyse des accidents où à moment donné, il y avait une échelle en cause, on avait dit qu'il fallait retirer l'échelle et la ranger. Ce n'est pas ça, à moment donné, il faut prendre en compte plus sérieusement les accidents de personnes. Aujourd'hui, aller demander des demandes d'explications, c'est du jamais vu. J'ai 20 ans de CHSCT derrière moi, je n'ai jamais vu ça. Effectivement, certains établissements avec leurs directeurs à leur tête se permettent beaucoup de choses. Je vous ai dit que j'allais vous écrire à ce sujet, ça va être fait.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur le Secrétaire, j'en prends bonne note et je ne peux que souscrire au fait que notre instance et maintenant les CSSCT doivent vraiment rentrer dans une logique de prévention. Je suis le premier à dire que nous avons encore cette année et en 2018 trop d'accidents du travail, trop d'accidents de travail sur la ZP et que donc, la logique de prévention n'est pas facultative, elle est indispensable. Monsieur VUILLAUME, je ne suis pas capable de commenter dans le détail un certain nombre de sujets qui se sont produits sur un établissement particulier. On note les sujets, on les verra avec le directeur d'établissement...

M. Nicolas VUILLAUME (CGT) : Si vous voulez, je peux vous les fournir.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Oui, mais je crois qu'il faut qu'on fasse attention...

M. Nicolas VUILLAUME (CGT) : Il va falloir qu'on travaille correctement sur l'établissement, parce que ça ne va pas, je vous le dis. Les réunions RPX, depuis juin, aucune n'a été faite. CSSCT, on vient, on enlève des réunions, on met des demandes des explications avec des sanctions directement avant de mettre la demande d'explications. Les agents qui font des heures, on fait une intervention auprès de l'établissement pour qu'il fasse le nécessaire pour protéger les usagers qui prennent le train. Que fait l'établissement ? Rien du tout. Que veut l'établissement, ils attendent qu'un usager tombe dans les voies et qu'il soit percuté par un TER ou un TGV ? C'est ce que l'établissement cherche ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai pas du tout la même lecture.

M. Nicolas VUILLAUME (CGT) : Aucune mesure, Monsieur le Président. La seule mesure, c'est de mettre un cadre le matin pour voir si les quais sont utilisables, ce n'est pas possible, je suis désolé.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : À ma connaissance...

M. Nicolas VUILLAUME (CGT) : Les gens partent en vacances, ils ont des valises avec des roulettes, il n'y a rien, le ballast n'est même pas damé, Monsieur le Président, c'est une honte.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai entendu votre sujet sur les travaux de la gare d'Hagondange. Évidemment, on vérifiera, mais pour moi, l'établissement s'est saisi de ce sujet. On n'est pas ensuite d'accord sur les mesures qu'ils ont prises. Sur les CSSCT, je rappelle que nous avons conclu un accord au milieu de l'année. On n'a jamais dit qu'il y aurait 4 CSSCT au rythme du trimestre à partir du moment où on a conclu un accord en milieu d'année, simplement, vous savez aussi qu'un certain nombre de Présidents de CSSCT ont d'ores et déjà décidé de faire des réunions supplémentaires, ce n'est pas non plus limité. Je dirais que chaque CSSCT va trouver son rythme, l'important est qu'elles puissent rentrer dans les sujets, et notamment – je me réfère à l'intervention précédente du Secrétaire – de pouvoir entrer dans l'analyse des accidents du travail qui surviennent sur le secteur.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : On avait dit qu'au vu de l'ensemble des questions qui devaient être traitées dans ces instances, il était sage de faire des réunions supplémentaires, parce qu'il y a ces délais qui permettaient de faire 4 réunions sur l'année. Aujourd'hui, on n'est pas là pour faire de la surenchère de réunions, mais il faut quand même régler des problèmes en cours qui ne sont pas réglés, je vous le rappelle.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je crois que sur ce dernier point nous sommes d'accord, ce n'est pas très différent de ce que j'ai dit, il peut y avoir besoin de réunions supplémentaires justement. Monsieur OZENNE.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Oui, Monsieur le Président, déjà, je vais commencer en disant qu'après 4 liminaires qui ont chacune un certain nombre de questions, en tant que Président, ce n'est pas forcément évident de répondre à toutes, néanmoins il y a un certain nombre de questions pour lesquelles je n'ai pas eu de réponse. J'avais parlé des problèmes de recrutement, vous avez vaguement évoqué la GPEC au niveau RH national, OK. En ce qui concerne le départ des agents, on a l'impression qu'on ferme les yeux là-dessus. On a des agents qualifiés qui vont voir ailleurs. J'ai cité le cas d'une entreprise ferroviaire concurrente. Il y en a qui changent de vie complètement, parce qu'ils sont dégoûtés de notre entreprise. Que fait-on pour retenir les agents ? Pas un mot sur la succession du PDG, monsieur Guillaume PEPY, certes, ce n'est pas une question d'actualité là-dessus, mais pas un mot. J'étais presque un peu surpris, vous avez parlé suite au rapport de l'EPSF que SNCF Réseau suit le plus près possible les recommandations, OK. Mais avec quels moyens, on n'arrête pas ici en séance de vous signifier qu'il y a un problème au niveau des effectifs. On n'a pas suffisamment d'agents, comment est-ce qu'on peut suivre ? C'est peut-être un peu hors sujet par rapport à notre CSE, vous avez parlé, j'ai retenu ça, il y a un travail en cours sur le coût des péages mené par l'Arafer et SNCF Réseau et j'ai noté adapter le coût des péages aux nouveaux entrants, c'est bien, on va se tirer une balle dans le pied pour laisser entrer nos concurrents par rapport à nos collègues de SNCF Mobilités. J'avoue que j'ai un peu de mal à comprendre. Je n'ai pas très bien compris par contre en ce qui concerne les HIS, ça, c'est monsieur MARTY qui avait évoqué le fait que ce soit les OS qui devaient demander le calendrier, qui doivent solliciter les établissements pour avoir des HIS, je n'ai pas très bien compris. Il me semblait que le fonctionnement normal était de 4 dates minimum par an, fournies par les établissements, si je pouvais avoir un éclaircissement, je vous remercie. Je vais quand même terminer par une note positive, Monsieur le Président, il y a eu beaucoup

de SNCF bashing, vous avez pris beaucoup de temps pour défendre l'entreprise et c'est quand même relativement rare de la part d'un dirigeant, surtout de votre niveau de défendre autant l'entreprise. Je voudrais quand même vous remercier pour ça.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie et en même temps, je dois être désolé si vous ne considérez pas que les dirigeants défendent l'entreprise, on y passe beaucoup de temps et d'énergie. Départs des agents, monsieur OZENNE, je n'ai pas de point particulier à vous donner aujourd'hui, c'est évidemment quelque chose qu'on suit. Il y a deux types de départs, tout ce qui se passe dans la période de recrutement où des agents dont nous sommes obligés de mettre fin au contrat par insuffisance de résultats, et des agents qui s'aperçoivent dans certains cas au bout de simplement quelques jours que ce n'est pas le bon emploi. On est attentif à ça plutôt sur le volet recrutement et le départ auquel vous faites allusion, c'est le départ de gens qualifiés. À ce stade, je n'ai pas d'alerte massive, mais on suit toujours ça. On est toujours fragiles en zone frontalière – c'est bon à savoir – quand on est à côté d'autres réseaux qui peuvent proposer des conditions salariales plus intéressantes à des gens qualifiés de chez nous, ça, c'est permanent. Évidemment, avec l'ouverture globale du secteur, on devrait constater ce qui a été constaté un peu partout, c'est-à-dire qu'il y aura davantage de gens qui quitteront une entreprise pour une autre. Évidemment, il reviendra à la SNCF de s'assurer que son offre en termes salariaux, mais aussi intérêt du travail, carrière, etc. sont adaptés, faute de quoi on pourrait perdre nos meilleurs éléments. Ça concerne surtout SNCF Mobilités, évidemment, SNCF Réseau est beaucoup moins concerné, peut l'être par rapport à des entreprises de travaux ou autres, des entreprises qui voudraient faire des métiers dans la sphère infrastructure. C'est un sujet permanent qu'il faut qu'on s'efforce de suivre. Il faudra l'intégrer dans les réflexions de ce qu'on appelle le pacte social, c'est-à-dire de la capacité qu'on aura demain à faire un certain nombre de réglages en termes salariaux. Aujourd'hui, un agent qui est au statut et qui vous dit : on m'offre mieux ailleurs, qu'est-ce que vous pouvez faire ? Je pense que vous serez d'accord avec moi pour dire qu'aujourd'hui, le statut ne prévoit pas beaucoup de possibilités, sauf comme on dit familièrement de tordre. C'est une réflexion qui est devant nous. Aucune déclaration sur la succession du Président, parce que le Président de cette instance n'a rien à dire sur un processus qui se passe entre le gouvernement et un certain nombre de personnes qui peuvent être pressenties. Je n'ai pas plus d'infos, je pense, que qui que ce soit qui lit les journaux. Comment on suit les recos EPSF, de façon générale, les recos se bornent à nous rappeler nos référentiels applicables. C'est la question globale qui est de savoir comment on priorise les activités de maintenance pour faire dans ces activités ce qui est prescrit. L'EPSF met juste le doigt sur des sujets pour lesquels elle considère que nous-mêmes nous ne sommes pas forcément en règle avec nos propres normes. Péages des nouveaux entrants, ce n'est pas une info, je dis simplement que le système de péage doit permettre aux nouveaux entrants d'entrer sur le marché et notamment le reproche souvent fait de dire des systèmes de péages très élevés, par exemple pour le TGV ne permettent pas à une entreprise de démarrer une circulation TGV. Je n'ai pas plus d'éléments là-dessus, mais c'est un des sujets. HIS, je crois qu'on a donné les éléments, voilà ce que je pouvais dire là-dessus. Monsieur JUDENNE.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Excusez-moi, Monsieur le Président, je reviens sur les HIS, monsieur MARTY, je n'ai pas compris votre réponse.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Si on n'a pas compris, je demande à Olivier MARTY de reprendre la réponse.

M. Olivier MARTY : Les HIS sont demandées par les organisations syndicales et donc organisées par les établissements. Il y a une possibilité de coordonner en concertation en début d'année un calendrier pour toute l'année, cette possibilité n'est pas obligatoire. Si elle se fait, tant mieux, parce que ça facilite et c'est en ce sens qu'on a fait le rappel aux établissements.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je prends de fait la parole, je vais vous demander juste de faire une pause, il est 11 h 10, Monsieur le Président et il y a des personnes qui ont besoin de se détendre.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On reprend à 11 h 25, c'est bon ? Merci.

La séance est suspendue de 11 h 10 à 11 h 33.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Mesdames et messieurs, je vous propose de reprendre notre séance après cette pause. Nous avons noté les demandes d'intervention suivantes : monsieur JUDENNE, monsieur MUTEL, monsieur PINOT, monsieur SENS, monsieur GUELUY, monsieur BONNESOEUR, je passe la parole à monsieur JUDENNE.

M. Renaud JUDENNE (CGT) : J'ai bien noté que vous vouliez qu'on adapte nos interventions, par contre, je ne suis pas convaincu de la réponse que vous avez faite sur l'Infrapôle nord-européen en ce qui concerne l'astreinte. Je voulais rebondir sur plusieurs choses, parce que vous avez dit qu'il fallait voir ça avec les établissements. On a fait une demande de concertation immédiate le 18 juillet avec nos camarades de SUD, on a été reçus par le DET qui nous a fait des réponses qui ne sont pas tout à fait les mêmes que les vôtres. Déjà, on avait fait la demande d'audience, parce qu'ils ont sorti une IN que j'ai là dont monsieur SENS a fait l'allusion dans sa déclaration, surtout, dans l'IN, il est bien stipulé que pour des besoins de service : « *Des agents peuvent cependant être amenés à prendre l'astreinte sur un autre secteur et intervenir sur tout le territoire de l'INE* ». Donc, quelqu'un qui sur demande. Ça fait à peu près 300 km, je me vois mal aller à Lille en intervention, je ne vois pas non plus les agents de Lille sur Goussainville, ça, c'est du n'importe quoi en fait. C'est pour ça qu'on est allé voir le DET pour lui dire. Vous avez dit effectivement que la voie était donc ce n'était pas choquant qu'il y avait des VR. Ce n'est pas le fait de dire qu'il y a des VR qui nous choquent, c'est surtout cette IN qui nous dit qu'on peut aller partout finalement. Lui, il n'a pas dit que ça finissait, par exemple dans les réponses, il nous dit que les VR sont apparues sur la zone de travaux. Vous voyez ce que je veux dire. Donc, les VR sont apparues sur la zone de travaux, soit voie 1 en lien avec les opérations réalisées, donc sur des travaux où finalement la voie est pire qu'avant, soit voie 2, c'est ce qu'il dit, parce qu'il est difficile d'avoir des coupes sur cette voie, à cause des travaux. Là, on ne s'est pas bien compris. Il y a d'autres réponses qu'il nous a faites : « *Cependant, un arrêt maladie à l'UP travaux a conduit certaines informations à être analysées en retard et à contribuer à la création d'une VR* ». Donc, dès qu'il y a un malade, il peut y avoir une VR, donc ça aussi, c'est surprenant. Donc, voilà, en fait, on est allé voir le DET, on en a parlé et finalement, on peut dire, non, on pourra... Alors qu'en fait, l'IN date du 5 juin 2019, ils ont refait ça le 5 juin 2019, ils ont refait ça en 2019, parce qu'en fait, comme il y avait des PK, il y a quand même des PK référents dans l'IN et nous, c'était un agent de Goussainville qui a refusé d'aller au

PK 129 parce que dans l'IN, c'est marqué 49 650 le pont est après, et c'est Longueau, après, c'est Arras et après, c'est Lille. En fait, il n'y avait pas les travaux. Donc en fait, c'est plutôt un peu parce qu'il y a eu des disputes au téléphone avec le CUP, monsieur VANDENBERG, et puis, à mon avis, c'est surtout parce qu'il a voulu se venger un peu, avoir le dernier mot, maintenant, c'est je vais où je veux quand je veux, en fait. Ce n'est pas plus de VR par-ci, par-là, ce ne sont pas seulement des VR suite à des travaux, parce que je suis intervenu dans mon astreinte au PK 14, au PK 14, il n'y a pas eu de travaux encore. Ce n'est pas dû aux travaux, ce n'est pas vrai, pour quel délire de vieillissement, et là, il n'y a pas de souci, on est allés, il y avait une VR, pas de souci, sauf qu'il y a plein de VR sur voie une et voie deux sur pratiquement toute la ligne. Ils posent des problèmes, notamment de personnel. Ce n'est pas parce que ça vieillit, je répète bien, on est allé voir le DET, il a fait un peu comme vous, ça lui est passé par-dessus et en fait, là, on vient vous interpeller parce que c'est grave, parce qu'on parle de sécurité, il y a d'autres gens qui sont allés de Goussainville au PK 118 où ils ont mis deux heures aller et deux heures retour pour travailler sur le terrain à peu près une heure. On parle de la santé des agents, on parle d'accidents et compagnie. Il s'est démarqué là aussi, il faut une autorisation, faites attention, il ne faut pas que ce soit un danger, donc, il est demandé aux agents de ne pas se mettre en danger, notamment lors de déplacements en voiture. C'est du scoop ! De toute façon, j'ai dit à mes camarades, si jamais on est appelé au 118, 119, on s'arrêtera sur l'autoroute, on fait une sieste de deux heures, trois heures, quatre heures s'il le faut et comme ça, ça finit par aller. C'était surtout cet IN-là, suite à de nombreuses VR, des VR aujourd'hui, mais demain, ça peut être les caténaires pour des agents circuits électriques, il peut y avoir des agents de Lille ou d'Arras qui descendent sur l'interconnexion côté Jablines et puis après, il peut y avoir aussi un incident, un deuxième incident technique et les agents voies sont sur Jablines en train de faire un nivellement parce qu'il y a une VR et l'agent du service électrique. Il nous apparaît important et c'est pour ça que je voulais vous interpeller pour vous dire que l'on n'a pas rien fait, pour l'instant, on en est là. Il faut en venir à voir le directeur, parce que ce n'est pas possible. Et s'il faut des droits d'alerte...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bon, ça me paraît clair, monsieur JUDENNE, je ne méconnais pas le fait qu'il y a eu des interventions sur cette IN du 5 juin, je répète que ce sujet doit trouver sa solution au sein de l'établissement dont le directeur a toutes les délégations pour organiser son astreinte et sa maintenance et je m'assurerai simplement avec lui que ce problème se solutionne effectivement.

M. Renaud JUDENNE (CGT) : Ce n'est pas ce problème, c'est surtout ce paragraphe qui pose problème.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai noté qu'il y avait un sujet et une IN dans lesquels vous êtes en désaccord, j'ai bien noté, avec ce paragraphe...

M. Renaud JUDENNE (CGT) : On ne peut pas aller faire 200 km en voiture aller et 200 km retour pour une VR ou pour autre chose, d'ailleurs.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'avais pas compris que ce soit l'esprit, mais je referai le point avec le directeur d'établissement là-dessus, voilà ce que je peux dire. C'est lui qui dans ce domaine-là organise l'astreinte sur son établissement. Monsieur MUTEL.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je voudrais souhaiter la bienvenue à madame LEHOUCQ, notre nouveau médecin référent et je voudrais dire bienvenue dans un monde de brutes. Mais, blague à part, un monde, une entreprise, un territoire, un établissement où la vie au travail est de plus en plus pénible et où il se passe trop de choses. Des ESR, des accidents du travail, des sujets d'amiante, d'astreinte et des réorganisations à la pelle, des risques psychosociaux qui augmentent, du travail de nuit trip nombreux et au bout du bout, un mal-être qui grandit dans l'entreprise, à tel point que les agents la quittent et démissionnent. Vous venez un peu pour prendre la température et l'ambiance sur le territoire et là, vous comme nous, on a beaucoup de travail pour essayer que tout ça s'améliore. Je reviendrai sur deux sujets, le sujet de l'astreinte et ce n'est juste pas possible. On ne peut pas écrire, je reviendrai sur ce que mon camarade Renaud JUDENNE, on ne peut pas écrire qu'on peut intervenir sur tout le territoire, ça fait plus de 200 km, il n'y a qu'à écrire qu'on peut intervenir sur toute la ZP, tant que vous y êtes. Donc, ce n'est juste pas possible, et je ne souhaite pas qu'il y ait un accident, parce que derrière, vous allez être en difficulté, même devant un tribunal, s'il le faut. L'astreinte doit être tenue réglementairement avec des tableaux réglementaires au moins à 6 personnes et au moins toutes les 3 semaines, minimum. Il y a des décisions dans de nombreux secteurs, des décisions d'inspection du travail. Il y a des mises en demeure, on a les documents, attention à ce que vous faites avec l'astreinte. Ce n'est pas une menace, c'est un conseil, je vous invite vivement à revoir votre copie. Ensuite, sur les accidents du travail, il n'est juste pas possible la pression que vous mettez sur les agents, on ne peut pas convoquer les agents dans le bureau du DET, parce qu'il y a eu un accident du travail. On ne peut pas mettre une demande d'explications à un agent parce qu'il a eu un accident du travail, ce n'est juste pas possible. Un agent qui a eu un accident du travail, en premier lieu, c'est une victime. Donc, de quoi est-il victime ? Il est victime de l'organisation et l'organisation du travail, c'est vous qui la mettez en place, c'est vous qui êtes le responsable et une demande d'explications, ce n'est pas une garantie. Si c'est une garantie, nous, on va mettre l'extension garantie, l'extension garantie, ça va être la CGT et sinon, on va mettre le service après-vente, le service après-vente, ça va être aussi la CGT dans les commissions, dans les CSSCT. Puisque je parle CSSCT, vous devez aussi en tant que Président de la ZP propulser tout ça, il faut impulser et pour que les commissions se saisissent de tout ce qui traîne depuis le 1^{er} janvier, et il y en a un paquet. Aussi, la prévention, parce qu'on passe notre temps à discuter des réorganisations et de ce qu'il se passe, mais on ne fait pas de prévention. Ça, c'est aussi votre rôle, d'impulser la prévention. Là, normalement, au mois de septembre, on devrait commencer à parler de l'année 2020 et donc à prévoir des programmes d'amélioration des conditions de travail pour l'année 2020. Ça, ça se travaille dès maintenant. Déjà que vous avez 6 mois de retard, ce sera difficile d'anticiper l'année 2020 et de faire tout ça. Vous avez du boulot au niveau de la prévention, monsieur LARRIEU, et ça, c'est votre rôle, vous devez impulser autre chose. Quand vous répondez que c'est le DET qui gère machin, bref, ce n'est pas ça. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur MUTEL, vous êtes dans votre rôle de coordinateur CSSCT pour nous faire ces rappels. Sachez que je les prends tout à fait sérieusement, et en particulier qu'on va voir avec les DET et les présidents de CSSCT qu'on passe bien dans cette logique de prévention et de préparation de l'année 2020. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Monsieur le Président, tout simplement, je pense que sur ce que les collègues de la CGT dénoncent sur la nouvelle IN, vous avez un peu la mémoire courte, Monsieur le Président. Le Temps Réel n° 70 qui est sorti, ce Temps réel a été dénoncé en disant qu'il y a de nouvelles prescriptions sur le risque routier qui vont être prises, dont SNCF Réseau n'avait fait aucunement part envers les préventeurs que pourraient être les grandes organisations syndicales via les anciens CHSCT, je vous conseille de relire, même s'il y a beaucoup de choses qui ne nous conviennent pas et qu'il y a encore beaucoup trop de risques en termes routiers, c'est un minimum par rapport à ce challenge, de le relire un peu, de le fournir aux établissements, s'ils ne sont pas capables d'ouvrir le mail, qu'ils reprennent certaines prescriptions sur lesquelles nous ne sommes pas intervenus, mais si vous faisiez vraiment de la prévention sur la ZP NEN, sur lesquelles nous pourrions être acteurs en tant qu'élus et de fait, préventeurs sur la sécurité. Voilà, c'est juste un petit rappel. C'est bien de faire de la communication, mais ce serait bien de l'appliquer a minima sur ce que vous comptez faire comme préconisations aujourd'hui. C'est un petit rappel qui était, il semble, nécessaire. Monsieur MARTY, les élus CSE SUD Rail aimeraient que vous respectiez ceux que vous appelez vos collaborateurs. Là, aujourd'hui, on va considérer que ce sont nos collègues et il est normal les défendre, madame ici présente, madame RAULT et la RS qui est à côté qui ont participé à la DCI en tant que direction et nous, en tant qu'organisation syndicale. Certaines mesures ont été prises, on vous demandera de les respecter, monsieur MARTY. Peut-être que l'espace-temps congés a été plutôt large pour votre part, vous n'avez pas eu le temps peut-être d'ouvrir le RCC qui a été signé par l'organisation SUD Rail et par la direction de la ZP NEN, on vous demandera de vous conformer au RCC, sinon, vous mettez en doute la valeur de la signature de madame RAULT ici présente. Pour rappel, la direction indique que chaque établissement en concertation avec les organisations syndicales se doit d'organiser ces réunions conformément au statut. Vous avez été interpellé par plusieurs organisations syndicales, on a attendu que le tour soit fait et on revient sur vos propos, monsieur MARTY. Le statut, il y a un RH qui en parle, vous devez vous y conformer, de plus, lorsque c'est cosigné dans un RCC. Il faut arrêter de toujours remettre les choses en cause, de vous faire mal comprendre, parce que nous, on vous comprend mal, mais après avoir passé plusieurs coups de fil en établissement, les établissements comprennent mal aussi. Au bout d'un moment, on pensait que c'était les établissements qui ne jouaient pas le jeu, mais a priori, ils commencent aussi à en avoir marre de mal comprendre les choses de votre part ou de vos services. De plus, vous dites que les organisations syndicales n'ont fait aucune demande concernant les HIS, je vous rappelle que dans les termes repris dans la DCI, nous demandons l'ensemble des calendriers HIS des 16 établissements. Si ça, ce n'est pas une demande, vous allez m'expliquer comment la formuler. En plus de ça, vous faites partie des deux établissements où vous êtes franchement mauvais élève. C'est-à-dire qu'il n'y a déjà pas eu de concertation avec les organisations syndicales, chose qui vous est obligée et la réglementation prévoit que s'il n'y a pas d'accord entre la direction et les organisations syndicales, c'est ensuite la direction qui détermine les dates et charge aux organisations syndicales 7 jours avant de préciser si elles vont tenir les HIS ou pas dans les dates qui nous sont fournies. Donc, on vous demande juste de relire le statut RH concerné et de vous y conformer. Il n'y a rien de plus simple quand même pour la lecture au niveau du statut et au niveau du RH. Monsieur le Président, on vous demande de statuer, de nous laisser pouvoir faire les HIS si on tient à les faire, d'être conforme à la réglementation, c'est-à-dire d'organiser les réunions avec les organisations

syndicales et non pas les RPx, parce qu'on peut être représentatif dans un établissement tout en n'ayant pas de RPx tel que ça a été mis en place et cosigné entre certaines organisations syndicales et vous, en tant que direction. Donc, ça regarde les organisations syndicales pour la mise en place d'HIS avec la direction. Donc, on aimerait bien que vous nous fournissiez, Monsieur le Président ou monsieur le RH l'état des HIS de votre établissement, parce qu'on aimerait bien tenir aussi des HIS sur votre établissement. Conformément à la DCI, nous avons demandé l'ensemble des dates des 16 établissements, donc vous ne pouvez pas répondre aujourd'hui qu'il n'y a aucune demande à ce sujet. Ça, c'était pour le premier point. Sur le point information des caméras à Tergnier, Monsieur le Président, j'ai participé à l'ICP, il nous a été remis beaucoup de documents. C'est fort intéressant, ça enlève pas mal de doutes, mais je suis le seul à être informé, parce que j'ai participé à l'ICP. En toute intelligence, il aurait été bien ici même en CSE de montrer – ça ne dure pas une heure -, vous savez monter ça aux entreprises privées, vous savez expliquer, on n'est pas plus bêtes en tant qu'élus CSE, on pourrait bénéficier de cette présentation et savoir à quoi ça sert et d'enlever pas mal de doutes par rapport à des questions qu'on pourrait soulever et des réponses que vous pourriez obtenir. Surtout que vous parlez d'agents, vous mettez quand même en place un système de caméras, un agent pourrait faire ce travail-là si vous avez des doutes sur l'utilisation. C'est un site, oui, qui est surexploité et vous essayez de trouver un système d'organisation pour que ça se passe au mieux et de pouvoir absorber le trafic, les manœuvres, etc. qui peuvent avoir lieu sur ce chantier. Tant mieux qu'il y ait beaucoup de trafic, mais un humain pourrait faire ce travail, Monsieur le Président. À défaut d'humain, vous mettez une caméra et a minima, vous pourriez nous en faire une présentation ici même. Ensuite, je vais revenir sur le fonctionnement de l'instance par rapport aux accidents graves. Bien contents qu'on ait dénoncé ça dans notre déclaration et qu'on puisse en discuter, bien contents d'apprendre qu'a priori, ce n'était pas considéré comme accident du travail grave suite à une analyse. L'analyse n'a pas été partagée, je vous rappelle quand même que suite à un accident grave, le comité doit être réuni, une analyse doit être faite, donc faite conjointement et peut-être en effet à l'issue de ça, ça peut être transformé en non-accident grave. Mais l'analyse n'a pas été partagée et n'a surtout pas été faite avec des élus. On ne va pas revenir sur la défense que des cheminots de Réseau semblaient vouloir faire, Monsieur le Président, je vous rappelle que quand vous étiez Président du CE circulations, vous n'avez jamais voulu défendre les cheminots quand ils étaient accusés sur TF1 de bénéficier de 60 jours de congés. Je resterai sur le fait que pour défendre les cheminots, c'est plutôt l'image Réseau que vous voulez défendre, mais certainement pas les cheminots qui subissent de plus en plus, vous pouvez le voir dans les accidents de travail, je ne sais pas si vous avez l'occasion de regarder un petit peu les différents accidents de travail, c'est pour ça qu'on avait demandé une commission sûreté, que de plus en plus d'agressions cheminots Réseau par des extérieurs. Également revenir sur la honte de faire une déclaration, même si un courrier a été fait, il est important de rappeler ici, sur la honte sur un accidenté du travail, de lui remettre une demande d'explication, alors que vous dites que c'est pour rassembler des éléments par rapport à l'accident de travail. Je vous rappellerais quand même qu'il y avait la date retenue du 28 août où une analyse avec les accidentés du travail devait être faite. Je pense que c'est en ce lieu, lors de l'analyse que les explications peuvent être fournies et non pas une demande d'explications. Je ne sais pas si vous avez eu la réponse du DPx, je coirs que je vous ai répondu, je vous ai mis en copie. Vous stigmatisez quand même l'agent, comme quoi il a fait un accident de travail qui l'imputait

pleinement. Donc, par rapport aux accusations du DPx, la demande d'explications devient une sanction. Quand c'est douteux, quand on pose des questions, qu'on veut réellement savoir, en effet, une demande d'explications, c'est une demande d'explications, mais quand c'est ciblé, parce qu'on a l'intime conviction que l'agent a fait quelque chose de travers, qu'il a tort, là, ça devient une sanction et c'est ça que la Cour de cassation ressort. Donc oui, par rapport même au DPx, il était chaud le DPx, mais il a bien fait d'être chaud, parce que ça, ça nous sert d'élément de preuve, comme quoi la demande d'explications est bien une sanction par rapport à ce qu'il a indiqué dans son mail. En effet, nous, on a un doute et ce n'est même pas un doute, ça va devenir une certitude, pour vous, il y a beaucoup d'accidentés du travail, non, vous ne faites pas le nécessaire en termes de prévention, et oui, vous mettez la pression sur les agents. Preuve en est avec cet agent, preuve en est avec un élu qui est ici même, qui a subi lui aussi des pressions, parce qu'il a osé déclarer un accident de travail suite à un choc émotionnel par rapport à des personnes extérieures à l'entreprise qui sont venues l'agresser, qu'il a eu des reproches, des menaces faites par le DPx. Alors oui, quand on est capable de faire ça à un élu, alors oui, on est capable de faire ça à un agent qui n'est pas protégé. Il va peut-être falloir remettre du sens dans la prévention et arrêter de cibler les agents par des demandes d'explications, par des agressions verbales, parce que derrière, il y a eu des déclarations d'accident du travail d'effectuées. Voilà pour le moment, on reviendra dessus.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, monsieur PINOT. Il faudra qu'on s'efforce, les autres aussi, d'être économe dans le temps de nos déclarations, j'ai noté que je ne régule à ce stade pas trop les durées d'intervention, mais il faudra qu'on regarde dans le fonctionnement de l'instance comment on peut progresser collectivement là-dessus. Bon, je vous assure qu'Olivier MARTY, il ne m'a jamais été rapporté qu'il ne respectait pas ses collaboratrices ici présentes et si c'était le cas, j'y mettrais bon ordre. Pour être sérieux, il y a un texte de relevés de conclusions concertées qui fait foi. Vous avez vous-même donné un peu, je crois, la clé du sujet, c'est qu'on ne fait pas au mois d'août forcément tout ce qu'on fait dans l'année quand tous les responsables sont rentrés. Sur les caméras de Tergnier, je note, on regardera s'il est nécessaire de donner une info, vous avez donné un certain nombre d'éléments. Sur les accidents de travail graves, je me suis trompé tout à l'heure dans votre intervention. Il s'agissait de l'accident dégageant tardif d'une équipe à Corbehem sur des questions de reprise de bourrages et moi, je vous ai répondu sur le heurt d'une pelle à Somain, donc les deux choses qui ont été dites, et je ne comprenais pas pourquoi on était en déphasage avec ce que disait le DRH, les deux choses dites sont vraies, Somain sera traité dans les ESR, et pour Corbehem, après analyse, il n'a pas été retenu comme accident du travail grave. La coche grave cochée – on en a parlé plusieurs fois ici – dans la première alerte est à prendre comme une alerte, mais il faut évidemment aller voir. Vous savez qu'il y a régulièrement des accidents du travail pour lesquels la coche grave peut être retenue soit par erreur matérielle – c'est arrivé -, soit une première analyse permet de ne pas retenir cet accident comme accident du travail, ça a été fait dans ce cas. Donc, je note les messages en termes de prévention. Je vous repasserai la parole, monsieur SENS, monsieur GUELUY et monsieur BONNESOEUR.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, plusieurs interventions, la première, ce que je vous propose, Monsieur le Président. Sur l'INE, vous assurez qu'il n'y avait pas eu d'information ou de débat dans la CSSCT, la 2 où mon camarade Laurent LANSIAUX est

réfèrent dans l'instance. Je vous propose que les membres de cette CSSCT sollicitent le Président pour qu'il y ait une information, qu'il puisse y avoir un débat contradictoire pour trouver les solutions de production et d'assurer l'astreinte à apporter. Des solutions qui peuvent être apportées par les représentants du personnel. Donc, une CSSCT extra, la CSSCT 2 en l'occurrence, voilà ce que je vous propose. Vous disiez tout à l'heure : « *Vous êtes bien informé* », bien informé, ce n'est pas l'objet du débat, ici dans cette instance, on doit ouvrir le débat, on doit se faire confiance sur les informations dont on dispose, rapport de l'EPSF ou autres. Il y a eu plusieurs interventions qui ont stigmatisé que des Présidents de CSSCT à qui vous avez donné pouvoir et compétence – on verra - on vérifiera s'ils les ont vraiment dans leurs décisions. Je voudrais rappeler ici que ce n'est pas vous, Monsieur le Président, qui allez décider seul et encore moins les Présidents des CSSCT qui peuvent décider seuls des sujets qui doivent être traités dans leurs instances ou ici même ou, de façon complémentaire, traités d'abord en CSSCT pour aider les débats ici, c'est bien le sens de l'accord que la CGT a signé. Je veux finir par..., non, je ne finis pas là-dessus. Sur GPEC, je prends aussi la balle au bond. Faisons d'après GPEC à partir des 4 organisations et pas seulement des cas d'organisation d'astreinte, ça, ça renvoie à ce qu'il se passe à l'INE, on sait très bien que c'est la même chose dans les autres établissements équipement. Il y a une nouvelle notion qui est apparue, le cadre d'organisation d'astreinte qui n'est maîtrisé que par les directeurs d'établissements et qui n'a pas été consulté – à ma connaissance, en tous cas – pas par le CE. On sait que les recrutements de l'année prochaine se décident maintenant, alors comment on va se mettre d'accord rapidement sur le niveau de recrutement dans chaque spécialité dans chaque établissement. Je pense qu'on a du grain à moudre ici et je répète que je reste convaincu que la commission emploi/formation ne doit pas se limiter à ce que les consultations sur l'emploi se passent bien. Dès le départ, on vous a proposé de se servir de ce que proposait la loi, y compris à travers la commission de programmation pour avoir un peu plus de grain à moudre sur le niveau de l'emploi. Je détaille dans chacune de mes interventions là-dessus. Alors, je termine cette intervention sur le jugement du tribunal suite à l'excellent travail de mes camarades de la CGT dans le CE Maintenance et Travaux. Je voudrais simplement, Monsieur le Président, le jugement du 1^{er} août est exécutoire et s'impose immédiatement à la direction, que des mesures d'adaptation chez SNCF Réseau, donc, mesures avec déclinaisons locales et régionales s'agissant de la pérennisation de l'externalisation – la sous-traitance en général – et les conséquences sur l'emploi sur le périmètre de l'établissement maintenance et Travaux qui doit faire l'objet d'une consultation de notre instance CSE zone de production Nord Est Normandie. Tout à l'heure, j'ai employé le mot « stipule » pour ce jugement et dans ce jugement – que vous avez – le tribunal ordonne, c'est un autre mot, le mot « ordonner » est celui qui est approprié, le tribunal ordonne la suspension des décisions déjà prises et mises en œuvre, y compris sur l'externalisation, tant que les CSE concernés – dont le nôtre – n'auront pas été en mesure de donner un avis éclairé sur la base d'informations complètes, loyales et écrites. Je ne vais pas vous rappeler les sommes décidées pour l'astreinte s'il y a infraction, mais je pense que le délai pour constater l'infraction est dépassé. Ce tribunal ordonne, interdit à la SNCF Réseau l'application de toute décision sur l'externalisation. Là aussi, avec une astreinte en cas d'infraction de son côté. Je voudrais très clairement des réponses sur les dispositions prises sur la ZP NEN concernant l'externalisation, l'interdiction de la développer et les dates de consultation prévues. Merci de me répondre clairement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je commence par ce point, monsieur SENS. Je vous ai répondu, je vous ai fait la meilleure réponse que je peux faire aujourd'hui. Nous avons eu récemment communication de ce jugement, vous avez noté qu'il y a effectivement un certain nombre d'obligations à la charge de SNCF et donc, nous sommes – avec les juristes – en cours d'analyse de ce jugement et donc, je ne peux pas vous dire aujourd'hui quelles seront les décisions qui seront prises, mais je vous confirme que nous en avons bien connaissance. Sur les CSSCT, je crois qu'au fur et à mesure qu'elles tiendront des réunions, on verra le rodage des modes de fonctionnement. Je crois que l'accord, les modes de travail disent bien ce qu'il en est entre CSSCT et CSE, sur le point particulier de l'astreinte, je pense que la question est de savoir si ça doit être traité en CSSCT 2, ça appartient à l'établissement et d'autre part à cette CSSCT, donc je ne m'exprimerai pas là-dessus. Je suis étonné de la notion CO d'astreinte, personnellement, je ne la connais pas.

Mouvements dans l'assemblée.

Il ne faut pas lever les bras au ciel, personnellement, la notion de CO d'astreinte, je ne la connais pas. Je pense voir ce que vous voulez dire, c'est que dans un certain nombre de métiers et de sites, les CO sont dimensionnés par les nécessités de pouvoir tenir l'astreinte, c'est-à-dire que dans certains cas, en toute rigueur, on pourrait envisager de répartir les effectifs autrement, mais il faut tenir des cycles d'astreinte. Cette préoccupation n'est ni plus ni moins valable et prise en compte par les établissements, c'est-à-dire faire en sorte que les organisations qu'on met en place permettent de tenir l'astreinte pour le budget 2020, comme pour les budgets précédents, il n'y a pas de nouveauté. Ceci étant, ce sont des sujets sur lesquels on peut avoir un débat plus approfondi en commission emploi/formation, je souhaite qu'il y en ait une qui puisse se réunir dans les prochaines semaines. Voilà ce que je peux dire, monsieur SENS, sur ces éléments. Monsieur GUELUY.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Oui, Monsieur le Président, pour la CGT aussi. J'avais plusieurs points à aborder. Le premier est sur le traitement des AT. Je vais rebondir sur votre déclaration sur le traitement des accidents de Corbehem. Je suis très surpris qu'il ne soit pas retenu, parce que cet été, je suis intervenu en tant qu' élu auprès de l'établissement concerné, chose que je ne fais pas souvent. J'ai même contacté madame RAULT, parce qu'il se passait quand même des choses - que je vais vous relater - en plus, en m'appuyant sur des documents d'entreprise. Vous nous dites qu'il n'est pas retenu comme ESR, mais il y a des choses que je ne comprends plus. J'ai demandé à avoir officiellement la définition des accidents graves retenue par Réseau, il y a deux agents qui ont failli passer sous un train, ça correspond tout à fait, il faudra m'expliquer comment ce n'est plus interprété comme ça. J'ai reçu les rapports de 4 agents concernés sur 5 – il y en a un qui a décidé de ne pas aller voir un médecin, c'est son droit – et ces rapports sont cochés accidents graves. Je suis désolé, c'est le document de l'entreprise, ça a été retenu. Pour la petite histoire, ces rapports, il a fallu que j'insiste et que je râle fortement auprès du RH de l'établissement qui n'était même pas au courant que les agents étaient partis voir le médecin du travail. Au bout de 4 ou 5 jours, je ne voyais pas justement les rapports qu'on met dans la tablette que vous nous avez fournie et j'ai posé des questions. L'établissement a rattrapé le coup, il se retrouve avec 4 déclarations d'accidents du travail, c'est dommage, ils sont en plein challenge sécurité sur les AT. Mais, vous nous dites que ce n'est pas retenu, mais quand même quand on lit ce qui est dans ce rapport, c'est pareil, c'est l'employeur qui remplit, je le rappelle. Les agents ont

beau faire leur déclaration tous seuls, c'est la hiérarchie qui remplit maintenant avec le CAP. Il est quand même marqué, je vais le lire, parce qu'au moins, ce sera inscrit au PV, vous pourrez justifier comment ça se fait que ce ne soit pas retenu comme ESR. « *Exposé des faits. Une opération de relevé des ZEP et débutée à l'avance en gare de Corbehem à proximité immédiate du PN 99. Suite à cela, l'équipe de 5 agents entreprend de caler la traverse de bois à l'aide de bourrage autonome. À l'approche d'une circulation sur la voie contiguë, l'annonceur utilise sa trompe en puissance. Dans un premier temps, elle n'est pas entendue par l'ensemble de l'équipe. L'annonceur répète son annonce de façon insistante. L'agent se trouvant dans l'entre-voie se redresse et voit le TER très proche. Son réflexe est de traverser la voie 2 pour aller sur la piste. Il est rattrapé par un de ses collègues qui le tire en arrière, qui lui sauve la vie donc. Il en lâche la bourreuse qui passe sous le train. Mesures conservatoires mises en place...* ». Voilà, c'est quand même l'employeur qui précise bien qu'il y aurait pu avoir des conséquences graves. Comment, alors que c'est inscrit dans les documents de l'entreprise, ce n'est pas retenu, il va falloir nous l'expliquer ? Je pense qu'on essaye de baisser la gravité et à ce point-là, la CGT a demandé une DCI dans cet établissement, parce qu'il y a eu celui-là, il y a eu beaucoup d'incidents du travail. Quand on va en DCI dans cet établissement, on tombe sur monsieur GEORGES, qui lui considère qu'il n'y en a pas plus que d'habitude. Déjà, il nous annonce qu'il y en a 9, alors qu'on a été obligés de le couper tout de suite en lui disant que déjà il n'est pas trop au fait de ce qu'il se passe dans son établissement, déjà en mars, il y en avait 15. On voit déjà le niveau, c'est quand même dommage. Se retrouver devant une organisation syndicale et déclarer qu'on n'a que 9 accidents de travail, alors que si on compte à fin juin, on en est peut-être au triple, voire 4 fois plus, ça relève de ce qu'on pense de la prévention dans cet établissement. Il cite aussi : « *On n'est pas pire que le BTP* », quel exemple ! Monsieur le Président, de temps en temps, je titille, je fais exprès. On est rentrés dans la boîte à peu près à la même époque. Il y a eu une époque où la SNCF, c'était le top du top, citée en exemple partout. À un moment, vous expliquez qu'on est au même niveau que les autres. La réalité, c'est que maintenant, les inspecteurs du travail nous disent qu'on est en dessous des autres. Stop, vous direz que ce n'est pas vrai, mais les contacts qu'on a avec eux, franchement, combien de fois les inspecteurs du travail me disent que les salariés dans les PME sont mieux traités que les cheminots. C'est la réalité de ce qu'on vit à la SNCF. Par contre, ça pose un problème, il a fallu que j'insiste pour que les cheminots aient le droit de déclarer un accident de travail, c'est la réalité et là, on attaque le droit. Tout à l'heure, vous parliez des garanties statutaires, oui, c'est le chapitre 9 du statut, mais tout ce qui est accident du travail aussi, c'est aussi du statut, alors il ne fait pas avoir de géométrie variable, des droits qui soient existants aux statuts dans tous les cas. Quand on se rappelle par exemple ce que PEPY déclare depuis des années sur le chapitre 6 et ce qu'il pense de notre système de rémunération et d'avancement, là, c'est de la géométrie variable. Donc, sur le droit des cheminots, ne pas faire une déclaration, ce n'est quand même pas normal. Je suis désolé, il faut arrêter de cacher les accidents du travail, surtout quand ils sont graves. Là, on a quand même 4 agents qui sont déclarés graves et vous nous dites que ce n'est pas un ESR dont on doit parler dans cette instance, je ne comprends pas. On avait un autre cas sur lequel on vous avait sollicité, ça concernait un harcèlement suite à une enquête, elle est à votre disposition. Je vous ai déjà interpellé là-dessus, l'établissement a refusé de communiquer les conclusions, alors que j'avais assisté – à la demande de l'agent – à la première réunion. On nous répond que ça va être traité en CSE. C'est à monsieur LARRIEU, ça a été dit, l'enquête a été transmise à monsieur

LARRIEU et c'est à monsieur LARRIEU de la traiter en CSE. Ils ne veulent pas en parler en établissement, je vous ai interpellé et je n'ai toujours pas de nouvelles. Pareil, les réponses de monsieur MARTY, SUD Rail a à juste titre demandé comment ça se fait qu'on ne nous remette pas à l'ordre du jour l'EIC, l'UO Artois Hainaut. Il me semblait – et on avait tous compris – que si l'ordre du jour n'était pas terminé, il fallait le reporter. Je ne comprends pas que monsieur MARTY fasse référence à ce qu'il s'est passé dans l'établissement avant 2018. Si le point était mis à l'ordre du jour de la réunion précédente, c'est que vous l'avez jugé important, pourquoi il ne nous est pas représenté là. Ça laisserait entendre qu'à chaque fois qu'on ne va pas finir l'ordre du jour d'une réunion, on n'en reparle plus et ce n'est pas l'esprit de la loi. Là-dessus, j'attends des explications. Sur l'emploi, monsieur JEANTET chante partout qu'on embauche 2 200 à Réseau. Je pense que vous n'allez pas contredire les chiffres, même dans des revues du BTP, il s'en vante. Par contre, fin juin, la CGT Cheminots a posé une DCI sur le sujet et on n'avait même pas 400 embauches. Comment faites-vous ? Parce que dans les établissements, je me balade, je vais voir le DPx tout seul et notamment sur des attachés opérateurs qui finissent en formation en septembre, on ne leur annonce pas qu'ils vont être embauchés, alors ils s'inquiètent. Peut-être pourrez-vous nous rassurer là-dessus. Sur les demandes d'explications, je le rappelais, c'est dans le statut. Ce n'est pas la sanction, mais c'est la première chose qui peut permettre à un agent d'être sanctionné plus tard. C'est mal perçu, c'est normal après un accident du travail, il y a d'autres moyens de faire de la prévention que de claquer une demande d'explications aux gens. Dans cette DCI, on avait mis en troisième point dans les établissements, comment mettez-vous en application, êtes-vous informés des votes et résolutions que les agents ont faits en CSE ? Non, alors, c'est délicat. Stéphane GEORGES lors de la DCI dit : on est au courant de rien. J'espère que vous n'allez pas nous répondre que vous attendez les sorties de PV avant de leur communiquer, parce que s'il y a des résolutions qui ont été posées en février, il ne faut peut-être pas attendre, vous voyez ce que je veux dire, il y a un problème à ce sujet. Si on va voir des DET en leur demandant des comptes sur des résolutions, il y a un trou dans la raquette. Dernier point, je n'allais pas intervenir là-dessus, mais vous m'avez vu réagir sur les CO d'astreinte, je pense que là, vous rigolez, c'est de la provocation. Vous ne pouvez pas être à votre niveau de responsabilité sans savoir ce qu'il se passe justement dans les établissements. Ça a été mis en place à l'Infrapôle Nord-Pas-de-Calais, s'il faut citer les noms des DET et du RH qui l'ont fait, c'était une innovation présentée il y a au moins 5 ou 6 ans, avec l'espoir que ça se développe ailleurs. Nous ça fait 5 ans qu'on galère dans les établissements justement sans renforts, parce qu'on nous renvoie à chaque fois à cette fameuse nouvelle théorie du CO d'astreinte qui a retiré l'emploi dans l'établissement, alors que ce n'est pas applicable ailleurs. N'essayez pas de nous faire croire que vous n'êtes pas au courant. Je ne comprends plus, vous négociez des CO, vous donnez, je ne vais pas dire des ordres, mais c'est quand même vous qui décidez dans les établissements de ce qu'on va embaucher ou pas, il me semble, et ne pas connaître le CO d'astreinte qui est en application dans un établissement, je n'y crois pas du tout.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, monsieur GUELUY, là, je ne pourrai pas vous convaincre. Je vous ai dit que dans tous les établissements, et notamment, ça concerne l'établissement M&T, le dimensionnement des effectifs doit tenir compte du besoin d'assurer les sites d'astreinte. Ça donne dans un certain nombre de cas un minimum pour le CO. Vous me parlez d'une notion de CO d'astreinte dont vous me précisez qu'elle est propre à un

établissement, et bien voilà, je vous confirme que je ne connaissais pas cette notion, et maintenant que je la connais, j'en discuterai avec beaucoup d'intérêt avec le directeur d'établissement. Très rapidement, sur l'emploi, l'ordre de grandeur que j'ai est qu'on avait embauché à Réseau plus de 800 personnes déjà à fin juin. Ça veut dire que l'ordre de grandeur, la trajectoire, il y a souvent beaucoup d'embauche à l'automne avec les sorties de cycles de formation, etc. je pense qu'on est dans les ordres de grandeur que vous avez pu indiquer. Sur les UO, je confirme ce qu'a dit Olivier MARTY. Le sujet qui n'a pas pu être traité à la dernière réunion sera avec le Secrétaire reprogrammée au plus tôt. J'espère qu'on puisse positionner ce sujet au CSE de septembre et qu'on puisse le traiter. Ce n'est pas contradictoire avec le fait que nous considérons que l'information sur l'existence de ce projet de réorganisation avait commencé sous les anciennes instances. Ce sont deux choses.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Non.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est votre lecture, monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Montrez-nous les documents, alors.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, on verra ce point-là. Je n'interviens pas sur le sujet, vous dites un cas de harcèlement qui va être traité en CSE. Je crois qu'il y a deux choses différentes : il y a l'aspect d'enquête éthique qui est adressée au patron de la ZP en tant que hiérarchique, c'est autre chose que dire traitée en CSE. Il peut y avoir des choses traitées en CSE, mais le sujet qu'a voulu certainement l'établissement, parce que pour moi, ça n'est pas autre chose, c'est le rapport de l'enquête destiné au patron de la ZP. Enfin, l'incident de Corbehem, on ne peut vous dire que ce qui a été pris comme éléments d'analyse, il a été pris que oui, c'est un dégageant tardif qui pouvait présenter un risque pour les agents, on est absolument d'accord là-dessus, mais un dégageant tardif dans lequel la chaîne d'annonces a fonctionné, même si ça amène évidemment des tas de questions. S'il faut évidemment le traiter comme un événement sécurité, qui a fait l'objet d'un traitement renforcé au niveau de l'établissement et de la direction sécurité de la ZP pour en éviter le retour, parce qu'effectivement, je confesse avec vous qu'il y avait une situation de risque. Mais la chaîne d'annonces a fonctionné, la preuve, le collègue a été suffisamment vigilant pour se rendre compte qu'à sa première sonnerie de trompe, les agents ne dégageaient pas et les collègues ont rattrapé leur collègue qui avait mal compris les consignes de garage, parce qu'il pouvait se garer de l'autre côté et non pas traverser devant le train annoncé. Voilà les éléments qu'on peut donner là-dessus. Monsieur BONNESOEUR.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Monsieur le directeur, pour la CGT.

1. Déclaration CGT

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

Monsieur le directeur, suivant votre intervention, la CGT n'est nullement en accord avec votre réflexion sur le statut qui sera fort restrictif pour nous : à l'entreprise de modifier et d'améliorer le statut avec les organisations syndicales et les partenaires sociaux pour le rendre plus

attractif et plus reconnaissant pour les cheminots et cheminotes. Monsieur le directeur, le statut n'est nullement un frein, une chance pour la SNCF dans la fidélisation du personnel. C'est plutôt la politique RH de non-reconnaissance des compétences et donc, d'achat des cheminots et des cheminotes avec des EVS le véritable problème. D'ailleurs, monsieur le directeur, quid des EVS dans la convention collective. Arrêtons les déqualifications de postes et approfondissons les compétences des cheminots et cheminotes avec un vrai développement de carrière et une vraie reconnaissance managériale et salariale. Le statut est une chance pour l'entreprise de fidélisation des cheminots et cheminotes ainsi qu'un gage de compétence et de sécurité. Pensez-vous par exemple qu'un gel des salaires depuis 4 années consécutives est motivant ainsi qu'une non-reconnaissance des savoir-faire pour les cheminots et cheminotes pour les compétences et la sécurité ? Pensez-vous que d'attendre 14 ans sur un niveau est motivant, par exemple ? Pensez-vous que les remplacements de certains postes en qualification est motivant ? N'est-ce pas la politique RH et managériale mise en œuvre par l'esclavagiste moderne qui est le vrai problème ? Toujours plus, toujours moins. D'ailleurs, quid de l'absentéisme grandissant, des démissions en explosion et d'un niveau d'embauche, car l'entreprise n'attire plus ? De plus, les causes d'une certaine démotivation des cheminots et cheminotes ainsi que d'une fatalité pour eux et un manque de sens. Pour la CGT, le statut est un gage de sécurité du personnel, des circulations et de la fidélité pour la SNCF. À vous de mettre un sens au travail et un bien-être pour les cheminots et cheminotes et nullement un mal-être, comme nous le constatons tous les jours.

Merci, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bien, monsieur BONNESOEUR, je ne commenterai pas les considérations générales de RH et de statut, évidemment, je ne peux en aucun cas cautionner le fait que l'entreprise soit en quoi en que ce soit un esclavagiste moderne. Je regrette ce terme, je pense qu'il est vraiment exagéré par rapport aux différents qu'on peut avoir qui sont normaux entre les organisations syndicales et une direction d'entreprise sur un certain nombre de sujets, on n'est pas forcé de se traiter d'esclavagiste. Juste un point, quand j'ai évoqué le statut, je pense qu'on peut tous être d'accord là-dessus, les questions de débauchages de personnes, notamment de personnes qualifiées par une entreprise qui lui offre un salaire supérieur, il ne faut pas croire que ce ne serait que chez nous ou a contrario, qu'on serait exemptés. Ça existe dans toute la vie économique française, entre toutes les entreprises, vous le voyez chacun autour de vous chez des artisans, dans des entreprises. Je dis simplement qu'aujourd'hui, ce qui se passe dans une entreprise classique, quand quelqu'un a une offre plus attractive d'un concurrent, vous avez le choix soit de le laisser partir, ce qui est le bon choix dans un certain nombre de cas, parce que la personne doit aussi pouvoir vivre sa vie et faire ses choix et vous avez aussi le choix de faire une offre concurrentielle. Vous me direz comment aujourd'hui, en dehors d'un exercice de notation, quand un collaborateur vient vous voir et vous dire ça, vous m'expliquerez comment, dans le respect des mécanismes du statut vous pouvez faire ce que j'appelle une offre concurrentielle. Pour être tout à fait rigoureux, dans certains cas, on peut dire à la personne : ton itinéraire de carrière t'amènera à prendre une qualification dans telle perspective, mais ce sont des cas qui ne sont pas généraux et c'est uniquement en sens-là que je ne fais aucune critique du statut en tant que tel, je constate simplement que la grille de rémunération du statut n'est pas forcément aujourd'hui la mieux adaptée pour répondre au débauchage d'un agent. Il faut l'avoir en tête, il n'y a aucune critique, aucune espèce de

remise en cause du statut dans mon propos. Monsieur PINOT avait demandé la parole, puis monsieur COLLOTTE et madame l'HOMEL.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Suite aux reproches précédents de votre intervention, Monsieur le Président, je vais essayer de faire court. Si vous ne voulez pas qu'il y ait autant de sujets sur la table, faites le nécessaire, Monsieur le Président, ça dure depuis le 1^{er} janvier. Vous en êtes en partie plus que responsable. Monsieur le Président, on vous écoute, on essaye de s'en sortir avec la tablette, malgré un manque de formation. Sur l'accident grave du 22 juillet, mis à part si vous avez une super info, monsieur MARTY va nous la fournir, mais aujourd'hui, 28 août, 12 h 27, sur la plateforme, c'est toujours pris comme accident grave. Où se trouve la vérité ? dans la bouche de notre DRH de la ZP NEN ou sur la plateforme des préventeurs ? On aimerait bien avoir la réponse, parce que quand vous cochez par erreur accident grave ou quoi que ce soit, on a toujours un mail qui nous dit de faire attention, coché par erreur. Depuis le 22 juillet, nous n'avons reçu aucun mail comme quoi c'était une erreur. Aujourd'hui dans la plateforme, pour les 4 agents, c'est toujours pris comme accident grave. Qui nous ment ? La plateforme ou ici même en instance auprès des 35 élus du CSE ? Pour la délégation SUD Rail, on aimerait avoir la réponse, c'est un sujet suffisamment important pour bénéficier de la réponse. On trouve dommage également en allant sur cette plateforme d'apprendre qu'il y a encore eu un accident repris comme grave hier et qu'à ce sujet, le 28 août à 12 h 28 maintenant, nous n'avons toujours pas reçu de mail nous informant qu'hier, il y a eu un accident retenu comme grave. On n'invente pas, c'est sur la plateforme. Ce sera de pis en pis une fois qu'on aura été correctement formés, je pense que les sujets seront encore plus abondants, malheureusement, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT, je...

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Par contre, ici même, il est dommage que vous n'ayez pas fait l'information auprès des élus du CSE comme quoi ne serait plus repris le nom, le prénom de l'agent ayant subi un accident ainsi que son numéro de CP. Il est dommage qu'un petit mail de prévenance, un petit mot ici même ou un petit courrier nous étant adressé pour nous informer de ces modifications suite peut-être à des problèmes de RGPD. Depuis tout à l'heure, vous essayez de jouer quand même sur les mots, on vous connaît très bien, vous êtes un très bon politicien quelque part, monsieur LARRIEU. Il y a accident grave et accident grave en termes de conséquences humaines, mais accident grave sécurité, il faudrait peut-être arrêter de jouer entre les deux, parce que pour nous, c'est distinct. Après, j'espère que vous n'allez pas outrepasser la loi. Il y a un sujet porté par vos soins, information fusion UO Artois et UO Hainaut, des questions qui ont été portées à l'ordre du jour et qui ne sont toujours pas traitées. Donc, on ne va pas reporter ces informations et ces questions sur un CSE à venir, ça ne veut pas dire que vous allez remettre des questions, on ne va pas en finir, Monsieur le Président. Puisque vous êtes sûr de vos propos, la délégation SUD Rail aimerait avoir le document datant de 2018 qui fait une présentation de la fusion, parce que si vous avez ça entre les mains, ça aurait échappé aux anciennes IRP, que ce soit CHSCT ou DP, parce que les seules informations qu'on ait pu avoir, c'est un projet de fusion.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On regardera ce point, monsieur PINOT, vous me parlez d'un accident grave hier, il se trouve que je ne l'ai pas en tête, on pourra évidemment regarder tout de suite. Je ne vous accuse pas du tout de mentir là-dessus, je vais regarder. De la même façon, il peut y avoir à la date qu'il est encore une discordance entre ce que dit

la plateforme et ce qui vous a été dit, sans qu'on vous mente. Il faut qu'on regarde et qu'il ne faut pas se faire sur des sujets comme ça des procès d'intention. Sur la disposition qui consiste à ne plus mettre le nom et prénom dans les accidents du travail, est-ce que ça a été communiqué ?

Olivier MARTY : Un mail à tous les élus le 22 août.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Donc, le 22 août, il y a eu un mail à tous les élus indiquant cette nouvelle disposition qui effectivement...

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Non, ce n'est pas un mail, Monsieur le Président qui ne nous est pas parvenu, c'est tout simplement une question que j'ai posée et une réponse que j'ai obtenue sur le fait qu'on trouvait bizarre qu'il n'y ait plus le nom. C'est suite à une interpellation de ma part sur une alerte, même le médecin du travail posait la question du pourquoi.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : OK, ce n'est pas forcément contradictoire, monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Oui, mais il a fallu vous interpellier pour bénéficier d'une réponse. Ce n'est pas venu directement de vous.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté et sur les UO, je prends la question. Nous avons encore, on a un petit problème d'emploi du temps. Monsieur le Secrétaire, j'ai envie de vous proposer, si on veut gérer les sujets de cet après-midi qui sont nombreux, et vous avez noté qu'on a des sujets importants à traiter, on a le sujet sur l'autorisation de mouvement, le sujet sur la réorganisation du poste 8 de Dunkerque, etc. La demande d'intervention de monsieur COLLOTTE et de madame L'HOMEL, est-ce qu'on pourrait les prendre rapidement, je donne les éléments de réponse que je peux donner, après quoi on fait la pause, de façon à attaquer cet après-midi sur l'ordre du jour ? Êtes-vous d'accord, Monsieur le Secrétaire ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, je vous ai demandé la coupure, parce qu'il commence à faire tard, après, je ne vois pas d'opposition à condition que ce soit rapide, on ne va pas aller déjeuner à 14 heures. La seconde chose, pour les sujets importants, je crois que ce qui a été dit jusqu'à présent est aussi important, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Excusez-moi, il n'y avait pas de jugement de valeur sur le fait que ce que nous avons dit ce matin n'était pas important. D'ailleurs, pour avoir montré dans mes réponses l'importance de certains sujets. Ceci étant, j'attire simplement l'attention sur le fait qu'il faut qu'on puisse vraiment aborder en début d'après-midi le sujet. Monsieur COLLOTTE et puis madame L'HOMEL et on fera la pause.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Par rapport à une question sur la projection, qu'il y aurait en fin d'année qui n'est pas catastrophique, puisque les grosses périodes d'embauche sont sur la deuxième partie de l'année, ce n'est pas forcément ce qu'on a remarqué les années précédentes. Par contre, vous citez le chiffre de 800 embauches, alors soit vous vous êtes trompé, soit je n'ai pas les mêmes infos, la situation de l'emploi au premier trimestre indiquait 84 embauches, celle du deuxième trimestre, nous avons un

document indique 65 embauches, ce qui porte à fin juin le nombre à 249. Je ne sais pas, entre 249 et 800, ça fait un écart significatif.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous parlez de Réseau ou de la ZP NEN ?

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : La ZP NEN.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Non, je vous ai parlé de Réseau. Je pense que j'ai été clair, l'interpellation était sur Réseau et sur le chiffre qu'avait lu monsieur GUELUY de 2 200 embauches et je vous ai répondu sur plus de 800 embauches à Réseau sur le premier semestre. Mais la commission emploi/formation et le CSE auront évidemment les résultats d'embauches de façon régulière de ZP NEN.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : D'accord, donc nous, on est à 249 sur la trajectoire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne sais pas, il faudrait que je fasse l'analyse, mais on s'inscrit globalement sur cette dynamique de Réseau et je pense qu'entre les embauches qui ont été réalisées et celles qui seront réalisées sur le deuxième semestre, on sera dans une bonne dynamique.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Parce que l'ED continue de descendre.

Mais à l'intérieur d'un ED qui doit globalement effectivement avoir baissé, il y a des établissements qui reprennent une croissance en ED, parce qu'ils étaient en dessous de leur budget de l'année, parce qu'ils n'avaient pas pu réaliser un certain nombre de recrutements et donc, il faudra examiner ça de plus près, établissement par établissement. Madame L'HOMEL.

Mme Vanessa l'HOMEL (CFDT) : Je voudrais revenir sur plusieurs points vus depuis tout à l'heure, je suis déjà un peu surprise, et dans le mauvais sens du terme de vous entendre parler pour l'accident d'une chaîne d'annonces qui a fonctionné, je pense que quand on fait une annonce avec une trompe très puissante qui n'est pas perçue par les agents qui sont ne train de travailler, on n'a pas une chaîne d'annonces qui fonctionne, pas de manière optimale. Quand il faut s'y reprendre à deux fois et que finalement, c'est un agent qui en relevant la tête s'aperçoit que, je pense qu'on ne peut franchement pas parler de chaîne d'annonces qui a fonctionné. C'était quand même intéressant de se poser la question de savoir pourquoi le signal sonore qui est quand même assez puissant – pour tous ceux qui d'entre nous qui l'avons entendu – n'a pas été perçu. J'aimerais que vous ne restiez pas sur cette idée de chaîne d'annonces qui a fonctionné, parce que ce n'est vraiment pas mon sentiment. Comment on peut ne pas qualifier un incident ou un accident de cette nature qui aurait pu coûter la vie à 4 collègues de grave ? Je veux bien les résultats d'enquête ou d'analyse, j'aimerais qu'on me les fournisse, parce que quand on met en danger la vie de nos collègues, j'aimerais bien savoir ce qu'il peut ne pas y avoir de grave là-dedans. Et comment on peut - encore une fois – se féliciter de la chaîne d'annonces, j'ai du mal. Je voulais vous interpellé là-dessus, également sur l'extension des parcours d'astreinte où les « astreinteurs » qui seraient obligés d'aller sur des parcours qui ne sont pas les leurs. On a vu depuis ce matin, on a mis les risques routiers en évidence sur ces déplacements-là, mais il y a aussi le risque ferroviaire, envoyer des agents travailler sur des installations qui ne sont pas les leurs, sur des lignes qu'ils ne connaissent pas et qu'ils ne maîtrisent pas assez et pour lesquelles ils

sont susceptibles de tomber dans les pièges qu'elles contiennent et on a tous au moins ici en mémoire le nom d'un collègue qui est mort sur un parcours qu'il connaissait. Donc, j'appelle vraiment votre vigilance là-dessus et je tiens à ce que ce soit noté au procès-verbal. Il ne faut pas laisser les DET envoyer les agents sur des parcours, sur des voies et sur des installations qu'ils ne connaissent pas. Le danger est réel et on ne peut pas l'ignorer sous des prétextes d'économies ou de productivité ou de je ne sais quoi. Autre chose, on vous a parlé des démissions des agents, vous avez fait un parallèle immédiat avec les agents qui s'en vont pour des entreprises ferroviaires plus « offrantes ». Je pense que vous ignorez, monsieur LARRIEU, qu'on a bon nombre de collègues qui sortent plus parce qu'ils sont désabusés, et par pour autre chose et qu'ils cherchent à construire leur avenir professionnel après être partis et pas avant, parce qu'ils n'en peuvent plus pour certains, parce que l'évolution de la SNCF et de Réseau en particulier ne leur convient pas. À titre personnel, et en tant que déléguée du personnel, je suis actuellement confrontée à plusieurs agents qui veulent partir et qui sont uniquement, uniquement retenus par le dédit de formation. Donc, on s'adresse à des agents qui sont jeunes et qui sont déjà désabusés à qui on a fait valoir une mobilité dans un premier temps pour un retour près du domicile et finalement, leur affectation est encore plus éloignée. Il ne faut pas se cacher les problèmes de niveau de vie. Il ne faut pas uniquement dédier la fuite de nos savoirs et des connaissances de nos collègues sur les entreprises qui offrent mieux, mais vraiment sur une atmosphère générale qui pèse sur l'entreprise et les cheminots qui méritent toute notre attention en tant que représentants du personnel. Pour le coup, j'ai une requête, une dernière remarque, je ne sais pas si vous pourrez le faire avant cet après-midi, mais vous nous présentez l'évolution du poste 8 de Dunkerque, à titre personnel, j'ai honte, mais c'est comme ça – le territoire étant ce qu'il est – je ne suis jamais allée à Dunkerque et un schéma de gare m'aurait permis de mieux apprécier la présentation, là, c'est vraiment trop abstrait et sur les périodes de comptage et sur les schémas et c'est impossible de visualiser ce qu'il se passe sans ça.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur le dernier point, madame L'HOMEL, on a fait le même constat que vous en lisant le dossier a posteriori et donc un schéma sera projeté cet après-midi. On aurait pu effectivement, rétrospectivement le joindre au dossier, on essaiera de faire l'effort pour les dossiers au prochain. Je note votre appréciation, je ne peux pas vous répondre comme ça sur l'analyse complète de la chaîne d'annonces de l'incident de Corbehem. On regardera l'analyse qui en a été faite, globalement, il a été retenu qu'elle avait fonctionné dans son ensemble, ça ne veut pas dire qu'elle n'avait pas des points particuliers qui étaient améliorables. Je note une recommandation sur les parcours d'astreinte, on est d'accord, c'est vraiment à prendre en compte par les établissements quand ils organisent l'astreinte. Enfin, sur les agents qui veulent partir, je ne dis pas que j'ai traité l'entièreté du sujet en répondant à monsieur OZENNE, le sujet de jeunes agents par rapport à leur affectation géographique et par rapport au niveau de vie, on sait qu'il est posé et on pense d'ailleurs qu'un des sujets du pacte social qu'on va avoir à traiter avec notamment l'arrêt des embauches au statut sera d'être capables de positionner de façon judicieuse les salaires d'embauche. Par contre, effectivement, il y a ensuite un certain nombre de choses qui sont liées au contenu du métier, qui sont liées au fait que ça ne répond pas forcément à ce que la personne attendait. Les affectations géographiques restent un problème difficile, notamment en début de carrière, en période d'apprentissage, on change assez fréquemment, notamment dans les EIC, je pense, pour tester des postes différents. Ces

sujets, on les a en tête, il n'y a pas de réponse immédiate, je crois, si ce n'est de dire qu'à la fois les réflexions qu'on aura sur la rémunération et toutes les réflexions sur le processus de recrutement, l'embauche et la gestion des jeunes embauchés, on doit être attentifs à ces points.

Mme Vanessa l'HOMEL (CFDT) : Pour ajouter, j'espère que l'entreprise se pose la question de la valeur de l'investissement d'un agent qui ne reste dans ses murs que pour ne pas rembourser le dédit de formation.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : OK, ensuite, rien ne dit que ces agents-là, s'ils restent dans l'entreprise, ce qu'on souhaite, ne sont pas de très bons agents. On peut avoir en début de carrière des périodes difficiles. Je vous propose, Monsieur le Secrétaire, de faire la pause déjeuner.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Ce n'est pas vous qui proposez, c'est moi. Ça fait 10 minutes que je vous la demande.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous donne le point là-dessus. Il est 12 h 42, on fait une pause. On repassera la parole aux personnes qui l'avaient demandée. On reprend à 14 h 10, est-ce que ça va à tout le monde ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : 14 h 12, pas de souci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : 14 h 12. Merci de la précision.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Monsieur le Président, j'ai demandé la parole, on peut finir à 13 heures. Simplement, pour l'accident du travail d'hier qui est repris comme grave. L'agent est quand même dans un coma...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Excusez-moi : accident de trajet sur l'EIC Normandie, pardon, je n'avais pas vu.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Il est dans un coma artificiel suite à une hémorragie cérébrale.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Oui, l'agent est maintenu en coma artificiel, suite à un accident de trajet, excusez-moi, je n'ai pas percuté sur le fait que c'était le trajet. On a essayé ce matin d'avoir des nouvelles et elles ne sont pas encore très précises. L'agent était toujours en coma artificiel, mais si j'ai plus d'informations, j'en dirai un mot cet après-midi.

La séance est interrompue de 12 h 44 à 14 h 23.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous pouvez rouvrir la séance et nous redonner la parole, s'il vous plaît.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Donc, nous reprenons notre séance après la pause déjeuner. Je vous passe la parole, Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, vos services m'ont remis au cours de l'été les moyens temps afférents à l'accord, en particulier sur le fonctionnement des commissions. Les moyens temps qui sont à la main du secrétaire ont été répartis d'une certaine façon et ont été remis aujourd'hui à toutes les organisations syndicales

représentatives et une demande est faite puisqu'aujourd'hui on est au mois de septembre et on reçoit les moyens temps un petit peu tardivement par rapport à la date qui inscrit l'échéance au 31 décembre. Je vais donc vous demander officiellement si d'une manière très exceptionnelle on peut avoir un délai de huit mois supplémentaires puisqu'on était censé les avoir en janvier et on va seulement les utiliser au mois de septembre.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur la réponse elle-même, on va la regarder. J'entends la question et elle est logique. Je pense que de notre point de vue elle va aussi avec le souci de ne pas perturber trop le service par une attribution concentrée sur la fin de l'année des moyens temps de l'année. Donc, je vous propose que la DRH regarde le sujet et vous fasse réponse, Monsieur le Secrétaire, et vous la transmettez aux organisations syndicales, mais on va l'examiner dans un esprit favorable et rapidement bien sûr pour que l'on puisse fonctionner avec.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je repose la question. Comme on a plusieurs sujets sérieux avec des intervenants, et je fais plutôt allusion quand je dis sujets sérieux, tous les sujets sont sérieux, à la présence d'intervenants qui sont parfois venus spécialement pour ces sujets. Donc, je vous propose qu'on puisse passer à l'ordre du jour sauf s'il y avait vraiment des interventions qui ne puissent pas attendre et qui sont en retard ce matin. Avant la pause, Monsieur PINOT m'a rappelé que l'accident grave auquel il faisait allusion hier, et effectivement dont j'avais connaissance est un accident de trajet, j'en dis juste un mot. C'est effectivement un accident très préoccupant. C'est notre collègue, Monsieur Mehdi LEMARCHAND de l'EIC Normandie qui allait prendre son service de soirée. Je crois que cela s'est passé aux environs de Maromme, il circulait en deux-roues et il a eu un heurt avec un véhicule. Du fait a priori d'une hémorragie cérébrale, il est maintenu en coma artificiel pendant quarante-huit heures, mais nous n'avons pas plus d'informations à ce stade. Monsieur le Secrétaire ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Effectivement, j'ai été interpellé par plusieurs élus sur le sujet. Je pense qu'ils vont intervenir là-dessus. J'ai tout de même des soucis sur le fonctionnement. C'est pour nous un accident grave avec une hémorragie, ce qui n'est pas rien, avec quelqu'un qui est plongé dans le coma, et j'entends en plus que la Présidente de la CSST n'est même pas avisée. Donc, il y a tout de même un gros problème de fonctionnement. Je pense que vous allez être interpellé tout de suite sur le sujet sur ce cas qui mérite tout de même un échange important.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Dans l'ordre, il y avait une demande de parole de Monsieur GUELUY et Monsieur CHERIFI. Monsieur CHERIFI ?

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Merci, Monsieur le Président. Pour rebondir par rapport à ce que mon camarade secrétaire venait de dire, je suis référent de la CSSCT Normandie. Je me suis permis d'appeler Madame CIZAUSKAS., la Présidente, qui n'était pas au courant peut-être du fait que l'accidenté malheureusement fait partie de l'EIC et que la présidente fait partie de l'Infrapôle, je ne sais pas, mais il faut revoir le fonctionnement parce que demain par exemple vu que l'on prend le siège de la ZP NEN aussi, si malheureusement on a aussi un accident au niveau du siège et que la Présidente n'est pas au courant, il faudra peut-être penser à boucler le tout.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté, Monsieur CHERIFI, merci. On est aussi en période de congés, les établissements n'ont pas forcément leurs dirigeants titulaires, cela ne l'excuse pas, mais cela peut l'expliquer. Cela ne l'excuse pas, je l'ai dit, c'est moi qui l'ai dit, mais cela peut expliquer qu'il y ait eu un peu de retard à l'allumage dans les informations sur cet accident de trajet. Donc, on fera le point avec les responsables.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Si je peux me permettre, auparavant, quand il y avait les CHSCT, quand il y avait un accident grave comme celui-ci, le Président ou le COSEC appelait directement le Secrétaire. En l'occurrence, cela n'a pas été fait.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il faut qu'on retrouve nos marques. Je suis d'accord avec vous sur le fait que ces fonctionnements étaient bien établis dans le cadre des CHSCT. Je pense qu'ils ne le sont pas encore aujourd'hui dans le cadre des CSSCT du CSE.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : J'espère que ce n'est pas par rapport à ce que vous disiez ce matin que les CSSCT sont en période de rodage comme vous nous aviez dit dès le début de l'année pour les CSE.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je prends note et on fera les rappels à ce sujet pour que cela ne se reproduise pas. Monsieur GUELUY avait demandé la parole.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Merci, Monsieur le Président. C'était par rapport à des questions que je vous avais posées ce matin. Vous ne m'avez pas répondu sur mon interpellation sur le fait qu'un directeur d'établissement m'affirme que vous ne lui avez pas communiqué les résolutions des élus votées en CSE. Je reformule mon questionnement parce que ce sera au moins inscrit au procès-verbal. Dois-je croire le directeur ou est-ce vous qui avez décidé de ne pas lui transmettre parce que vous auriez des choses à nous dire ou alors peut-être avez-vous décidé qu'elles ne s'appliquaient pas ? On a besoin de le savoir. C'est déjà un premier point. Sur les annonces de l'emploi que tout à l'heure vous faisiez, j'ai vérifié parce que ma Fédération m'informe de ce qui se passe quand il y a des DCI nationales. Donc, je confirme, au mois de juin, c'était l'équipement, 360 embauches fin juin. Donc, j'ai tout de même des doutes vu la sociologie de notre ZP qu'il y ait eu 440 embauches dans les EIC. Pourquoi pas, mais je n'y crois pas une minute. Je voulais revenir aussi toujours sur l'accident de Corbehem. Je rappelle tout de même puisqu'on fait de la prévention, vous en faites de votre côté, on en fait du nôtre. À ce jour, la formation que les salariés de la ZP ont eue, c'est la communication de la ZP dans laquelle on a découvert, on m'a expliqué que c'est parce qu'on avait voulu aller vite informer, mais du matériel a été tapé par un TER. Je pense qu'en matière de prévention, si vraiment vous voulez aller au bout, deux cheminots ont failli passer en dessous du train, cela va dans le sens de la prévention. Je pose toujours la question. Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait alors que l'information était connue par l'établissement dès le départ ? Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait dans ce sens ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je regarde ce point, Monsieur GUELUY, avec l'établissement. Sur les embauches, je n'ai pas le détail par métier. Donc, je suis désolé, je ne peux pas vous répondre. Je vous ai donné un chiffre global que j'ai retrouvé dans un tableau de bord suivi au niveau de Réseau à fin juin. La première question portait sur les résolutions. On va là aussi faire le point avec l'établissement en question puisque la DRH me confirme qu'elle donne copie des résolutions juste en aval du CSE. Après les CSE, un compte rendu bref est fait sur la séance et on donne copie des résolutions. Pourquoi cela n'a-t-il pas

été reçu ou compris comme étant une résolution faite par le CSE ? On fera notre petite enquête là-dessus. Monsieur SENS et puis Monsieur MUTEL avaient levé le doigt.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je voulais intervenir sur l'accident en Normandie. Le secrétaire n'est pas avisé, le coordinateur santé n'est pas avisé, et visiblement vous avez encore des fonctionnements cloisonnés en établissement. Je pense qu'il va falloir mettre seize commissions santé, une par établissement, comme cela il n'y aura pas de problème.

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

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Alors, vous êtes d'accord.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note le défaut pointé par Monsieur MUTEL et j'ai dit tout à l'heure qu'on le regarderait. Monsieur PINOT ?

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Sachez, Monsieur le Président, que si parfois vous voulez faire une revoyure, on serait peut-être signataire d'un accord s'il y avait seize CSSCT.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie de l'information.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Plus sérieusement, c'est en vérifiant un dire du DRH que l'on a pu s'apercevoir qu'il y avait eu un accident grave hier qui a priori, Monsieur le Président, et c'est là qu'il y a un petit peu plus désagréable, vous sembliez tout de même être au courant, et quand des camarades élus autour de la table, et même d'une autre organisation syndicale, vous pointent du doigt les risques routiers par rapport l'INE qui est sorti et qui augmente ces fameux risques routiers. Quand on vous dit qu'il pourrait y avoir une création d'une réserve sur un EIC qui comprend tout de même six départements et qui déborde sur trois autres départements, que cet accident malheureux grave ne vous touche pas ou ne vous interpelle pas sur les risques, il me semble de mémoire dans l'accord certes qu'on n'a pas signé, mais il me semble que les élus CSE gardent toute latitude, toute prérogative sur les accidents graves, et donc si c'est réellement le cas, le Comité doit être réuni à la suite d'un accident grave. C'est aussi cela que l'on pointe du doigt, Monsieur le Président. Après, si le Comité ici autour de la table du CSE renvoie cela à la CSSCT parce que c'est plus local et avec une meilleure connaissance locale, c'est une façon de parler vu les CSSCT mises en place, mais s'il y a une connaissance des choses de façon un peu plus localement et que l'enquête est transférée auprès des CSSCT, c'était un peu, je pense, le but de l'accord tel qu'il est signé. Donc, pour nous, la délégation SUD Rail, vous ne respectez pas les attributions des élus CSE dans le cas d'accidents graves qui sont survenus sur le Nord le 22 juillet qui sont toujours repris en accidents graves, et on attend de voir ce que vous allez faire dans la pratique par rapport à l'accident grave qui a pu avoir lieu hier parce qu'il y a des points d'interrogation qu'on peut se permettre d'avoir. Est-ce un agent de réserve ? Combien de kilomètres parcourait-il ? Comment cet agent est-il commandé ? C'est peut-être tout simplement un agent en roulement, mais c'est peut-être aussi un agent de réserve auquel on fait peut-être faire plus de kilomètres qu'il est raisonnable d'envisager. Donc, en effet, on est en capacité, on est en droit d'avoir l'ensemble des éléments réunis en Comité et qu'on puisse après prendre la décision d'enquêter sur le sujet.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On regardera, Monsieur PINOT, le cas particulier des accidents de trajet. On verra ce qui est applicable aux accidents de trajet à la fois dans le Code du travail et dans notre accord. Monsieur SENS, vous avez demandé la parole.

M. Dominique SENS (CGT) : J'avais demandé la parole pour la CGT. Démonstration est faite, encore un accident du travail grave qui n'a pas été signalé, encore un, on peut en faire la liste qui n'est pas signalée aux élus, aux représentants de proximité, ni le président. Je vous parlais de dissimulation. Je continue à affirmer que, y compris la méthode Dupont de Nemours peut conduire à des dissimulations d'accidents du travail, je vais finir par y croire comme vous m'y encouragez, et dans ce cas, la CGT saura réagir et proposer la réaction aux autres organisations syndicales. Je vous parlais dans la liminaire de nos résolutions, des résolutions du CSE et de vos courriers aux directeurs d'établissement qui n'étaient pas pris en compte, je pense que j'ai forcément raison. Il est toujours temps de réagir dans le bon sens et de faire respecter les prérogatives des élus et des représentants de proximité. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est bien entendu. On fera le point si nécessaire avec les directeurs d'établissement, et en tout cas je confirme qu'il n'y a aucune politique qui s'assimilerait à une dissimulation de quelque sorte que ce soit. Monsieur PINOT ?

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Monsieur le Président, vous paraissez bien affirmatif dans vos propos en disant que c'est un accident de trajet. Nous n'avons aucun élément à notre disposition pour avaliser le fait que c'est un accident de trajet. Si c'est un agent de réserve avec un bulletin de commande qui lui impose un temps de trajet dans sa commande avec un parcours imposé par l'entreprise, c'est plus qu'un accident de trajet, mais nous n'avons pas ces éléments. Donc, a priori, vous avez des éléments qu'en tant qu'élus CSE nous n'avons pas. Donc, il serait important que vous réunissiez le Comité pour nous remettre l'ensemble des éléments pour vérifier vos affirmations, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, Monsieur PINOT, on ne va pas être en permanence en défiance les uns vis-à-vis des autres. Cet accident nous est signalé par l'établissement comme un accident de trajet. Je ne pars pas a priori de la supposition que cette déclaration n'est pas conforme à la réalité. C'est présenté comme un accident de trajet jusqu'à preuve du contraire. Monsieur CHERIFI ?

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Pour revenir à ce malheureux accident, j'ai l'ordre du jour vendredi, après-demain, avec Madame CIZAUSKAS. pour la prochaine CSSCT. Si vous pouviez vous arranger afin d'avoir les différents documents par rapport aux questionnements que je pourrais avoir, s'il vous plaît.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, c'est vraiment un sujet pour lequel j'ai tout à fait confiance que vous arriverez à le traiter avec la présidente de la CSSCT. Elle choisit les sujets qui sont abordés dans la CSSCT, mais en dialogue avec les membres de la CSSCT qui peuvent évidemment en proposer, c'est ce que dit notre accord. Vous êtes totalement fondés à proposer l'examen de cet accident si tant est évidemment qu'on ait pu vendredi avoir ou un peu plus tard à la date de la CSSCT avoir les éléments nécessaires, et j'espère que notre collègue sera d'ici là en bien meilleure santé et qu'on pourra éclaircir les choses, mais vous êtes tout à fait fondés à proposer cela à Madame CIZAUSKAS.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous êtes tout de même fort, Monsieur le Président, il a demandé s'il pouvait intervenir, et d'un revers, vous avez beaucoup confiance en lui, et vous avez su lui répondre sans intervenir. Je vous rappelle que ce matin je vous ai dit qu'aujourd'hui le patron c'est vous, et je vous ai aussi dit une chose, on ne prend pas assez en considération et avec sérieux les problématiques d'accident. Donc, on compte aussi sur

le président du CSE aujourd'hui dans ses fonctions pour rappeler un certain nombre de choses et rappeler qu'il faut voir les choses avec sérieux.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il se trouve que je suis assez, je ne dirai pas, à l'aise parce qu'on n'est jamais à l'aise avec ce sujet. Je vous l'ai dit, nous avons trop d'accidents, mais les directeurs d'établissement n'ont pas deux messages, il n'y a pas de diaphonie. Quand je m'exprime vis-à-vis d'eux et je l'ai encore fait récemment en leur demandant un certain nombre de réflexions, j'ai explicitement cité le nombre d'accidents du travail qui était trop élevé. Nous réfléchissons avec les directeurs d'établissement à ce que nous pouvons faire. Évidemment, ce à quoi nous pouvions réfléchir il y a six mois où nous n'avions pas les CSSCT peut aujourd'hui avoir plus d'impact parce que nous avons les CSSCT, et puis également le CSE qui va se saisir d'un certain nombre de sujets accidents du travail, et vous l'avez rappelé tout à l'heure, il va falloir établir les documents de prévention 2020, mais sachez que mes demandes vis-à-vis des directeurs d'établissement sont très claires sur le fait qu'il leur est demandé de travailler sur la prévention des accidents du travail.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : La seule chose dans vos propos qui me gêne un peu, c'est que vous me dites qu'il y a trop d'accidents. Nous sommes plutôt pour qu'on travaille sur les taux de gravité parce que c'est aussi important, il n'y a pas que les taux de fréquence qui sont importants. Le nombre d'accidents du travail concentré est une chose. Demain, que met-on en place comme prévention ? C'est le plus important, c'est notre rôle à nous tous.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On ne va pas entrer dans un débat parce que c'est vraiment un débat de fond. Il faudra qu'on l'ait dans l'instance ad hoc ou dans les moments ad hoc de l'instance. Le taux de gravité pour être clair, aujourd'hui, me préoccupe moins parce qu'il évolue de façon moins inquiétante que le taux de fréquence. Nous avons trop d'accidents, dont trop d'accidents avec arrêt, certains sont graves, mais heureusement nous n'avons pas eu dans la période récente la gravité des accidents du travail qu'il y avait pu avoir notamment dans la partie Maintenance et Travaux dans l'ex DMT il y a quelques années, heureusement. Nous savons que nous sommes passés à côté d'accidents potentiellement très graves cette année, nous les avons évoqués, mais je le répète, je suis aujourd'hui plus préoccupé par le nombre parce qu'il dénote des situations à risque et parfois, vous le savez comme moi, quand l'accident arrive, c'est seulement la chance qui fait qu'il a peu de conséquences par rapport à un accident qui aurait des conséquences très lourdes. Il faut aussi regarder le taux de gravité, et pour l'instant ce n'est pas le clignotant qui clignote en premier.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : D'accord. J'ose espérer qu'on ne s'oriente pas sur les méthodes de l'Infralog Lorraine où on mettait des demandes d'explication pour éviter d'avoir peut-être trop de déclarations.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Non, je ne pense pas, Monsieur ACHOUB, il n'y a rien qui est fait en ce sens. Au contraire, on demande même de déclarer des précurseurs, c'est-à-dire des situations où il n'y a pas eu d'accident, et on va suivre le nombre. Monsieur PINOT ?

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : C'est toujours intéressant. Vous trouvez que parfois cela peut partir un petit peu dans tous les sens, ou il y a trop de discussions autour de cette table.

On est bien heureux d'apprendre que sur certaines CSSCT des ordres du jour sont faits alors que dans d'autres on nous dit que c'est seulement le président qui met les éléments à l'ordre du jour. C'est ce qu'on a eu l'impression d'entendre de la part du camarade CGT qui disait qu'il allait faire l'ordre du jour d'ici vendredi avec son président. Ne dites pas non, c'est ce qui a été dit.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Oui. Ce qui a été dit n'est pas ce que j'ai dit.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : S'il y a des fonctionnements différents au sein de la même ZP, cela ne va pas tout à fait bien coller, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT, je vous ai rappelé ce qui est dans l'accord et j'ai été très clair.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Donc, il y a des ordres du jour qui sont conjointement établis.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous réécoutez ce que j'ai dit. Que voulez-vous que je vous dise ?

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Il faut que ce soit bien clair.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai dit que le président de la CSSCT établissait la liste des sujets qui étaient abordés, et qu'évidemment dans cette liste des sujets, certains pouvaient être proposés par les membres de la CSSCT. C'est ce que j'ai proposé à notre collègue de faire dans le cas de la Normandie.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Apparemment, il y a tout de même une rencontre qui est organisée.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Mais sans suite sur la façon. Je ne vais pas légiférer sur la façon dont chaque CSSCT s'organise pour mettre au point son programme de travail. Cela appartient à la CSSCT.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Je n'avais pas fini mon intervention. Il était prévu que vous organisiez des tables rondes pour voir comment allaient fonctionner les CSSCT, comment allaient fonctionner les réunions RPX. Vous pouvez souffler, Monsieur le Président, même si on n'y est pas invité parce qu'on n'est pas signataire, c'est ce qui était prévu de faire. Avez-vous prévu de le faire ? Il y avait même des catégories d'ICP à faire. Il y avait le reversement de certaines questions de la façon dont cela allait être fait. Cela allait être fait sous forme de table ronde. Vous pourrez nous en exclure parce qu'on n'est pas signataire, certes, mais avez-vous déjà démarré ces tables rondes et à quelles dates sont-elles prévues pour peut-être enfin commencer et ne pas se retrouver à certains endroits avec des CSSCT où l'ordre du jour est fait seul par le président, ou à d'autres endroits le référent SSCT est convié par le président SSCT pour faire un ordre du jour commun. Au niveau de la ZP NEN, on est en droit de demander s'il y a un fonctionnement identique d'une SSCT à l'autre. Il en est de même pour les réunions RPX. Je pense qu'on a tous le droit d'être sur le même pied d'égalité, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous posez des questions. Donc, on regardera comment on traite ces sujets. Vous avez listé des sujets dont j'en prends au moins un qui est effectivement les critères qui peuvent amener à faire un certain nombre d'ICP sur le temps

de travail. Donc, ces sujets sont devant nous et vont être traités. Je ne peux pas vous en dire plus aujourd'hui. Monsieur BRASSART, vous aviez levé la main.

M. Nicolas BRASSART (SUD Rail) : C'est un peu un constat. J'entends que des ordres du jour sont faits en commun. J'entends des CSSCT extraordinaires qui ont lieu. Personnellement, sur ma CSSCT, on n'a pas le droit de faire tout cela. Concrètement, quand je dis droit, c'est entre guillemets bien sûr, mais je trouve cela vraiment dommageable qu'il y ait deux vitesses, deux, trois ou quatre CSSCT différentes, et je pense surtout aux agents. Déjà, je trouve que l'institution en elle-même est vraiment poussive. Monsieur LANSIAUX qui est là pourra le confirmer, on a attendu vingt-six jours pour avoir un compte rendu du premier CSSCT. Je sais bien que les PC de la SNCF ne sont pas hyper rapides, mais tout de même vingt-six jours c'était un peu beaucoup. Au-delà de cela, quand on voit le contenu par exemple la réorganisation des SM à Somain. Ils ont appris en juin la réorganisation de leur brigade qui va fermer. Ils doivent être déplacés à vingt kilomètres. Encore aujourd'hui, ils ont mis leurs enfants à l'école pour la prochaine rentrée, mais ils vont peut-être devoir changer en cours d'année. Tout cela pour dire qu'aucun de ces documents n'a été présenté ici en CSE. Cela a été vu en local, mais nous ne sommes toujours pas au courant. On l'a appris par une CCCT, mais il y a deux lignes. Au-delà de cela, des brigades entières, des équipes de dix personnes ou douze personnes, qui sont réellement impactées, et là, ils ne savent pas comment faire. On les mute à vingt kilomètres de là, leurs enfants, leur femme travaille ici et là, ou eux-mêmes si c'est leur compagne qui est en brigade. Cela a vraiment de l'importance. J'ai l'impression qu'à la SNCF, l'institution en elle-même prend un peu cela au-dessus de la jambe, et on verra, on verra au bout de la deuxième réunion afin qu'il y ait une pré-information, de l'information à la troisième réunion. Ce n'est pas possible, ce n'est pas clair. En étant en CSSCT, je m'attendais un peu à un ancien CHSCT, mais j'ai l'impression que l'on fait les quatre réunions pour dire de faire les quatre réunions, et encore tout à l'heure le collègue de Lorraine ne va en faire que trois peut-être. En fait, j'ai du mal à saisir si c'est pour faire des CSSCT fantômes, je n'en vois pas l'intérêt.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il y a des sujets sur lesquels je ne peux pas vous répondre, Monsieur BRASSART, parce qu'ils appartiennent vraiment au fonctionnement.

M. Nicolas BRASSART (SUD Rail) : Là même, il y a eu un accident grave et personne n'était au courant.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela appartient au fonctionnement de la CSSCT concernée. Ce sont vraiment des points de fonctionnement à traiter, qu'il s'agisse de la parution du compte rendu de la réunion, qu'il s'agisse de la façon dont le président établit les sujets à traiter, ce sont vraiment des sujets de fonctionnement.

M. Nicolas BRASSART (SUD Rail) : Je suis d'accord avec vous, Monsieur LARRIEU. Mais quand je fais une maintenance sur un téléphone de PN, si je rends ma feuille de maintenance vingt-six jours après, je vais difficilement pouvoir dire que je suis en rodage. À un moment donné, pardon, je sais bien que ce n'est pas vous directement, mais on a réussi à enlever pas mal de travail au DET en n'ayant plus de DP, ou de CHSCT, ils pourraient au moins faire un compte rendu en temps en heure, vingt-six jours, c'est tout de même beaucoup.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne commenterai pas ce point. Je pense que les choses que vous citez ne sont pas de la même nature. Je vous propose de passer au point A de l'ordre du jour. Monsieur le secrétaire, je vous passe la parole.

A – APPROBATION DES PV DES CSE DU 27 FÉVRIER, 12 MARS, 20 MARS (2), 21 MARS, 2 AVRIL, 10 AVRIL, 18 AVRIL, 25 AVRIL, 16 MAI, 21 MAI, 23 MAI, 11 JUIN, 13 JUIN, 18 JUIN, 19 JUIN, 27 JUIN (2), 2 JUILLET et 4 JUILLET 2019

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Sur le point A, Monsieur le Président, il y a eu le procès-verbal n° 4 du 27 février, le procès-verbal n° 5 du 12 mars, le procès-verbal n° 6 du 20 mars et le procès-verbal n° 7 du 20 mars qui ont été envoyés à la direction et à l'ensemble des élus pour d'éventuelles remarques ou observations de leur part. Étant donné qu'on est dans une période où beaucoup sont revenus de vacances, je ne sais pas si tout le monde a eu le temps d'en prendre connaissance, car je n'ai pas eu beaucoup de retours. Je vais vous demander d'une manière exceptionnelle à ce qu'on reporte ce point.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Parfait, cela me convient. Je me félicite effectivement, et je suis toujours prêt à relire ces procès-verbaux puisque c'est aussi une charge pour la direction de la ZP, mais c'est très bien que nos procès-verbaux sortent et donc on décale ce point.

L'approbation des procès-verbaux est reportée.

Pour le point B de l'ordre du jour, je vous repasse la parole pour les points touchant au fonctionnement du CSE.

B – Fonctionnement du CSE

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il en est de même, Monsieur le Président. Les organisations syndicales n'ont pas eu l'occasion de se rencontrer aussi avec une fin de vacances. Quelques observations ont été faites par une organisation syndicale. Je pense qu'au lendemain d'un retour de vacances sur un point aussi important qui concerne le point B1 et également le point B2 parce que le point B2 ne peut pas être fait tant que le point B1 n'est pas adopté parce qu'on doit mettre cela dans un règlement intérieur, je vous demande aussi d'une manière exceptionnelle le report au mois de septembre pour qu'on puisse en discuter sereinement après le retour de vacances.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien. Il n'y a pas de problème sur ce point, je donne mon accord. Pour le point C, il n'y a pas de consultation prévue aujourd'hui. Pour le point D, il est prévu une information du Secrétaire. Je vous passe la parole pour le point D1, Monsieur le Secrétaire.

D – Informations du Secrétaire

D1 – Délibération dans le cadre de la formation conformément à l'article 2315-61 du Code du travail

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Sur le point D, une délibération a été envoyée à l'ensemble des représentants syndicaux et des organisations syndicales. C'est la même chose, on n'a pas eu le temps de se voir pour en discuter. Je pense qu'il faut simplement qu'on affine un petit peu la délibération pour qu'il n'y ait pas de problème. Donc, je vous demande également le report de ce point qui est à mon initiative, je vous le rappelle, lors du prochain CSE.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien. C'est noté. On le verra dans l'ordre du jour du prochain CSE.

E – Informations à l'initiative du service

Le point E concerne un certain nombre d'informations et initiatives du service. La première porte sur l'autorisation de mise en mouvement des trains.

E1 – Autorisation de mise en mouvement des trains

Ce dossier a été présenté au CCGPF, mais comme il concerne les établissements de la zone de production nous souhaitons vous informer. Je vous demande l'autorisation d'inviter comme assesseur Monsieur Lionel MANGIN de la direction Sécurité de la zone de production qui va venir nous présenter ce dossier et répondre à vos questions.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Si les élus n'y voient pas d'inconvénient, le Secrétaire est d'accord puisqu'il va nous apporter des renseignements.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Donc, on invite Monsieur MANGIN. Je salue Monsieur MANGIN qui va nous présenter ce dossier qu'il suit avec Monsieur Pascal MOUCHERON au sein de la direction Sécurité de la zone de production et bien sûr avec les pôles sécurité des établissements. Un mot de cette évolution. Il s'agit pour le réseau ferré national de se mettre en conformité avec un texte européen qui a une valeur de règlement européen qui doit obligatoirement s'appliquer dans les différents États membres. C'est une spécification technique d'interopérabilité qui s'appelle la STI opération. Il y a de nombreuses mesures qui se déclinent tous les jours de cette STI opération, mais là il s'agit d'un sujet sur lequel la France est en décalage avec ses modalités traditionnelles d'autorisation de départ

par rapport aux textes européens qui sont appliqués dans la plupart des pays voisins avec qui d'ailleurs nous échangeons. Par ailleurs, vous savez que les modalités d'autorisation de départ sur le réseau ferré national sont historiquement très nombreuses et passablement compliquées. Il y en a plusieurs dizaines possibles dans l'ex-règlement S2C devenu un texte opposable, et donc cette évolution du départ des trains est l'occasion aussi de se remettre au point dans un sujet qui a toujours été jugé particulièrement compliqué. Ce sujet d'autorisation de départ des trains inclut plusieurs items. Dans un moment, Lionel MANGIN va vous expliquer lesquels, un de ces items est à la charge de SNCF Réseau. C'est l'autorisation de mise en mouvement, ou en résumé AuM, c'est le sigle par lequel on la cite généralement, mais l'autorisation de mouvement est une partie d'un dispositif plus global qui est le dispositif de départ des trains. Je vous propose que Monsieur MANGIN nous expose rapidement sans reprendre toute la note que vous avez eue, elle est assez complète et se comprend assez bien. Il va rappeler très brièvement les principes, et à partir des principes il vous dira comment fonctionnent concrètement les établissements de la zone de production. Quand on parle des établissements, on verra qu'il s'agit pour la plus grosse part du travail des EIC en tant que pivot du système dans la circulation des trains de toutes les entreprises ferroviaires, mais on verra qu'il ne s'agit pas que des EIC puisque les nouvelles modalités concernent aussi les agents qui conduisent les trains, et nous avons des CREQ qui concernent aussi les agents d'accompagnement. Pour l'essentiel, la plus grosse charge de travail et de rédaction de documents repose aujourd'hui sur les quatre EIC. Monsieur MANGIN vous dira comment ce sujet a été traité et avec qui dans les quatre EIC. Je veux insister avant de lui passer la parole sur le fait qu'il ne s'agit pas d'un sujet ZP NEN ou même d'un sujet Réseau, il s'agit d'un sujet système dans lequel on peut dire que c'est une des premières illustrations aussi claires du fait que Réseau joue son rôle de pivot du système ferroviaire en animant autour de ce sujet du départ des trains un travail de toutes les entités concernées. On va le décrire un peu plus sur le périmètre de notre zone de production. Je passe la parole à Monsieur MANGIN.

M. Lionel MANGIN (direction Sécurité) : Le principe de départ des trains. Aucun train ne doit partir d'un établissement dans lequel il a son origine ou un arrêt prévu sans que le conducteur ait reçu une autorisation de mouvement qu'on désignera AuM. En application de l'article 87 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié, si rien ne s'y oppose par ailleurs, le conducteur doit avoir l'assurance avant de se mettre en marche que son train est prêt pour l'expédition (PPE), que le service du train (ST) est terminé, que les conditions relatives à la circulation du train sont remplies. Cette assurance est obtenue par l'autorisation de mouvement (AuM) qui indique l'heure de départ. Pour ce qui concerne le PPE, le ST et le respect de l'heure, c'est de la responsabilité des entreprises ferroviaires. En revanche, l'AuM est de la responsabilité du service de la gestion des circulations. Dans la majorité des cas, l'AuM sera donnée par la signalisation. Le cas le plus courant sera l'ouverture du signal de sortie lorsqu'il est propre à la voie et visible par le conducteur depuis la cabine de conduite. À défaut, d'autres moyens peuvent être prévus. La particularité pour les signaux de sortie absents ou non visibles lorsqu'il s'agit de la gare d'origine, et lorsque le signal n'est pas visible depuis la cabine de conduite, le conducteur demande verbalement l'AuM au service chargé de la gestion des circulations. Exceptionnellement, dans certains cas ayant fait l'objet d'une étude locale de sécurité par le service chargé de la gestion des circulations et prévu dans la documentation d'exploitation, le conducteur est autorisé à avancer son train de lui-même vers le signal devant lui donner l'AuM. Après un arrêt prévu sur voie principale dans une gare

ouverte au service de la circulation, et lorsque le signal de sortie n'est pas visible ou est absent, l'AuM peut être délivrée par une mention ou renseignement technique après étude locale de sécurité. En parallèle, la procédure de déclaration de train prêt de l'entreprise ferroviaire vers le service gestionnaire de la circulation continue à être applicable pour éviter à un agent de circulation d'ouvrir son signal alors que l'entreprise ferroviaire sait que son train ne sera pas prêt à l'heure. Cette évolution des procédures applicables à la mise en mouvement des trains représente une simplification majeure alors que l'actuelle autorisation de départ peut être donnée par le GI ou l'EF selon les différentes organisations, le futur processus sur la base du PPE, plus ST, plus AuM, plus heure de départ clarifie les rôles. La première conséquence de cette évolution sera que le guidon de départ et les SLD ne pourront plus être utilisés par les entreprises ferroviaires. Quelles démarches sur la zone de production Nord Est Normandie ? Depuis février, des groupes de travail locaux ont abouti à des solutions consensuelles. L'état d'avancement de la réalisation des études locales et de la rédaction des renseignements techniques et des CLE concernées sur le périmètre de la zone de production au 23 juillet 2019 :

- Pour ce qui concerne les études locales de sécurité, 100 % des études locales sur les quatre EIC.
- Pour les CLE (consignes locales d'exploitation), sur Hauts-de-France, on est à 86,7 %. Sur LORCA, on est à 72,5 %. Sur Alsace, à 100 % et sur Normandie, à 100 %.

Pour les renseignements techniques, les quatre EIC sont à 100 %. Pour ce qui est propre à la ZP, les résultats sur la ZP, dans la majorité des cas l'AuM est donnée par la signalisation visible de la cabine de conduite du conducteur. Lorsque le signal n'est pas visible, deux cas de figure : l'AuM est donnée verbalement lorsque la charge de travail le permet ou après étude locale le conducteur s'avance en marche à vue jusqu'au signal. Particularités par rapport aux EIC, pour Hauts-de-France, lorsqu'il existe des itinéraires pour lesquels le signal n'est pas visible, les CLE seront en majorité annotées par une mention aux RT, AuM donnée verbalement au conducteur lorsque le signal de sortie sera non visible. Cela concerne quatorze gares sur seize. Deux gares permettront de s'avancer en marche à vue sur Lille Flandres pour la voie 8 et à Valenciennes. Sur 83 CLE, 72 sont écrites et 11 sont en cours d'écriture. Sur Alsace, toutes les CLE sont rédigées et mises à disposition de Mobilités par l'intermédiaire d'un share point qui leur est dédié. Sur LORCA, on a 116 projets de CLE qui sont mis à disposition des entreprises ferroviaires. Cinq gares d'origine sur LORCA sont concernées par les signaux non visibles : Nancy, Metz-Ville, Reims, Thionville et Sarreguemines. Sur Normandie, les études locales ont conduit à mettre en œuvre la disposition exceptionnelle autorisant le conducteur d'un train origine à s'avancer de lui-même dans quatre chantiers : à Trouville voie G, Caen voie G, Mézidon voie B et Saint-Lô. En ce qui concerne la formation et l'accompagnement de l'AuM, les EIC ont choisi différentes formules, et entre autres, à partir de septembre, présentation des principes de l'AuM avec des vidéos présentées à l'ensemble des opérateurs et la présentation des particularités locales, c'est un choix de Normandie. On va avoir aussi des flashes de sécurité, vidéos de sécurité TV sur Alsace. On aura également formation et accompagnement par les UO avec description des particularités locales sur Hauts-de-France. Sur LORCA, on aura la création d'une académie de sécurité, c'est une plateforme sur laquelle les assistants formation professionnelle pourront mettre à disposition des tutos, des référentiels et un kit AuM spécifique pour fin septembre qui sera suivi par un SFP et appuyé par le CFCF. IFL et IFP, comme l'a dit Jean-Claude, sont aussi concernés. La formation sera assurée par l'assistant

train de l'infra, le Spécreq sur l'IFL Lorraine par exemple, une centaine d'agents seront vus entre le 25 novembre et le 6 décembre avec une présentation de l'AuM et les particularités locales. Il y aura également un tracé dans l'attestation de connaissances des particularités locales pour chaque agent sur l'IFL Nord — Pas-de-Calais.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'était une introduction. Elle est destinée bien sûr à donner un certain nombre d'informations, mais aussi à lancer le débat avec cette instance. J'ai vu des mains se lever. Madame L'HOMEL, Monsieur OZENNE, Monsieur PINOT, Madame MELONI.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : J'ai plusieurs questions. La première s'adresse à vous, Monsieur LARRIEU, parce que je rebondis sur une phrase que vous avez prononcée. Vous avez dit qu'auparavant les modalités d'autorisation de départ étaient trop nombreuses et qu'il est bon de les simplifier. Dans l'exposé qui est fait, je ne vois pas tellement de simplifications. On retrouve exactement les mêmes modalités à peu de choses près sur la mise en mouvement qu'on avait sur l'autorisation de départ, en tout cas sur la manière de les transmettre. De ce fait, la simplification m'échappe un peu si ce n'est que nos collègues des EF ne pourront plus la transmettre, ce qui à mon sens enlève un côté pratique justement dans les cas d'absence de visibilité des signaux où on était bien content que ce soit eux qui puissent le faire en sachant que pour la gestion des circulations, la plupart des agents sont physiquement incapables de se rendre sur le terrain et d'abandonner leur poste. Vous parlez de simplification et de praticité, j'y vois l'inverse. Pour le reste, je reviens à vous, Monsieur MANGIN. Vous dites qu'à partir de maintenant les agents des EF n'auront plus le droit d'utiliser les guidons de départ, donc ils reviendront à notre charge et cela rejoint ce que je disais, ce qui est en fonction des gares et des postes très peu facile à utiliser. Physiquement, on n'est pas au pied du train, c'est donc très compliqué. Vous parlez du nombre de CLE qui sont rédigées, écrites, en fonction des EIC. J'en ai vu quelques-unes sur mon EIC. Qu'elles soient rédigées est une chose, qu'elles soient lisibles, claires et applicables telles quelles, c'en est une autre. Je voulais savoir si les chiffres que vous nous donnez représentent celles qui ont été écrites et qui sont adaptables et utilisables telles quelles, et si elles sont toutes considérées comme cela, je peux vous dire qu'on n'est sincèrement pas sorti de l'auberge. Vous parlez des signaux visibles depuis le train qui seront de ce fait la meilleure modalité pour l'autorisation de mise en mouvement, mais a-t-on envisagé les cas de mauvaise visibilité ? Je suis lorraine, je suis un peu pessimiste, avec les gros brouillards, ce qu'on voit le reste du temps, là on ne le voit pas. Cela m'intéresse de savoir comment on remédie à cela quand cette situation se présente, si elle se présente. Vous parlez de donner des autorisations par écrit ou par dépêche. J'espère que tout sera spécifié par cas, et clairement par cas, et que ce ne soit pas aux agents de se poser la question de savoir comment ils doivent procéder dans tel ou tel cas. Quand on fait de la sécurité, l'écrit et la dépêche représentent une différence fondamentale qui engage la responsabilité des uns et des autres, et je ne veux pas avoir à choisir la façon de procéder, vous comprenez ce que je veux dire. Vous dites que sur les gares, j'ai relevé LORCA parce que je suis un peu chauvine. Vous dites que sur les gares du périmètre de cet EIC, il y en a plusieurs et non des moindres où la visibilité des signaux n'est pas assurée et vous ne nous avez pas détaillé les modalités qui allaient être employées. J'aurais bien aimé le savoir aussi. J'ai un peu peur à vous entendre dire comment l'information ou la formation va être déployée. J'ai un peu peur qu'il n'y ait pas de formation à titre officiel du terme, et en tout cas comment nous l'entendons en tant que

représentants du personnel, c'est-à-dire un accompagnement, une vraie formation, un questionnement, une aide, des réponses, autre chose qu'un ordinateur en tout cas, mais j'aimerais aujourd'hui avoir l'assurance qu'il y aura bien des formations absolument dans tous les établissements concernés.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur OZENNE ?

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Monsieur le Président, j'avais préalablement rédigé une petite déclaration. Il y aura peut-être quelques redondances par rapport aux différentes choses qui ont déjà été évoquées.

1. Déclaration CFDT

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

Monsieur le Président, Monsieur MANGIN,

Comme indiqué en préambule du document remis au CCGPF en date du 9 avril 2019 et portant sur l'évolution des procédures applicables à la mise en mouvement des trains, le processus départ des trains n'a pas évolué depuis les années 1970 malgré les changements de réglementation et l'arrivée de nouvelles EF. La nouvelle réglementation OP603 qui découle des recommandations de l'EPSF précise les rôles incombant aux EF et au SGSC dans le but d'uniformiser et de clarifier les procédures applicables sur le RFN. Nous ne pouvons que saluer cette volonté de rationaliser la réglementation ferroviaire. Toutefois, ces gestes-métier sont profondément ancrés dans les habitudes de travail. En outre, un nombre important d'installations de signalisation implantées à demeure devront être modifiées. En ce qui concerne celles-ci, quelques artifices et tours de passe-passe transformant leur signification telle que la plaque DD qui devient miraculeusement demande d'autorisation de mouvement. À cet effet, tout un arsenal de formations est prévu pour les agents des EF et en particulier les ADC, ASCT et agents de formation de SNCF Mobilité. En ce qui concerne les agents de circulation et aiguilleurs du SGSC, cela reste flou. En effet, une formation ou plutôt une information est prévue. S'ils peuvent donner l'autorisation de départ, ce qui semble un peu léger, car comme indiqué précédemment on modifie des gestes-métier qui sont profondément ancrés, et même si une grande majorité des voies intéressées sont équipées d'un signal propre, il existe encore beaucoup d'installations avec signaux de groupe en particulier sur VS. L'accompagnement au changement nous paraît indispensable et mérite d'être pris plus en considération par les EIC, Infrapôles et Infralogs, car tous les agents sont susceptibles d'être concernés et il n'y a pas plus accidentogène que deux personnes qui communiquent d'un même sujet en employant deux vocabulaires différents. C'est le fondement même de la communication de sécurité. Ainsi, je vous demande pour chaque établissement de notre ZP les mesures prévues pour l'accompagnement au changement. Est-ce que le cahier des charges générique repris dans le document fourni à l'ordre du jour est finalisé ? Est-ce que le document sera remis à l'ensemble des agents en lien avec la circulation ? Quels sont les critères pour participer à une formation plutôt qu'à une information ? Au vu de l'importance du sujet, il serait plus censé d'effectuer une vraie prise

de connaissances. Les formations seront-elles faites sur le poste de travail de l'agent ou celles-ci sont-elles généralistes ? Pouvons-nous obtenir un support de formation et d'information pour nous faire une idée des connaissances acquises ? Beaucoup de questions subsistent, mais peu de réponses sont données dans le document fourni à l'ordre du jour.

En vous remerciant pour vos réponses, la délégation CFDT.

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

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : La présentation nous paraît tout de même assez légère. Après mon intervention, il y aura également une déclaration à lire, mais il y a tout de même quelques questions qui se posent aujourd'hui. On trouve assez bizarre que vous choisissiez des modes différents d'un EIC à l'autre. On aurait pu penser que vous auriez pris les mêmes mesures sur les quatre EIC. On vous rappelle juste comme cela entre parenthèses qu'on a un établissement qui s'appelle l'Infralog national et qu'il y a des agents circulation dans cet établissement qui seront certainement amenés à travailler parfois d'un EIC à un autre. Ils auront l'impression d'avoir été formés au nouveau système de départ des trains, mais en fait ils se retrouveront dans un établissement complètement différent du PowerPoint auquel ils auront eu droit précédemment. C'est un risque supplémentaire que vous prenez. Vous enlevez un geste-métier et vous créez des risques. On serait bien curieux de savoir comment vous allez pratiquer sur voie banalisée. On serait curieux de savoir comment vous allez faire sur voie unique, savoir aussi ce que vous prévoyez pour les départs de train de groupe. Comme vous le dites, vous allez enlever les SLD, vous allez les supprimer. Donc, comment allez-vous traiter ce risque ? Sur la formation des agents, j'espère que ce ne sera pas sur un PowerPoint sur un coin de table entre deux circulations. On veut de vraies formations. Je n'ai pas très bien compris ce que vous proposez en matière d'information, formation, puisque normalement si on a bien compris, c'est actuellement que vous faites les informations, formation des agents. Vous nous présentez le sujet en information. Beaucoup de questions se posent et en même temps apparemment au 1^{er} septembre vous allez pouvoir commencer les formations. Également, des formations accident de personne, vont-elles être faites ? Le choc émotionnel, un petit peu comme les conducteurs, avec des personnes qui vont se faire traîner et qu'on retrouvera au bord des voies, c'est ce que vont avoir comme vision les agents de circulation, et je ne pense pas qu'à l'heure actuelle l'humain soit prêt à voir certaines choses. C'est par obligation quand malheureusement cela se fait par suicide, tandis que là c'est un acte volontaire de l'entreprise. Dans la déclaration, on reprendra un exemple où des gens se sont fait traîner par des trains parce que justement il n'y avait plus ce système de bouclage. Sachez que pour le personnel EIC, il y a une grande inquiétude pour ceux qui donnent encore le départ des trains et qu'on leur enlève cette mission de sécurité. C'est bien une mission de sécurité qu'on leur enlève.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Vous avez évoqué une déclaration. Est-elle lue maintenant ? Oui, Monsieur MAUDUIT ?

2. Déclaration SUD Rail

M. Alex MAUDUIT donne lecture de la déclaration suivante au nom de la délégation SUD Rail :

« Les autorisations de départ sont une composante essentielle de la sécurité et une boucle de rattrapage que SUD Rail considère indispensable. La politique de déshumanisation et de risque calculé de la direction SNCF ne date pas d'aujourd'hui. Mise en place de l'EAS ou ANS, transfert des autorisations de départ aux ASCT, habilitation des agents commerciaux, gares, etc. De très nombreux projets ont été déployés au fil des années dans le seul but de réaliser d'importants gains de productivité à travers la suppression de centaines d'emplois. Il faudra bien que la direction de l'entreprise rende des comptes sur les conséquences de cette politique de déshumanisation qui entraîne de nombreux accidents parfois mortels comme celui survenu le 19 mars dernier à Villiers-sur-Marne lors duquel un voyageur a été traîné alors que le train en EAS démarrait. Cet accident en appelle d'autres qui se sont déroulés dans les mêmes circonstances avec des trains circulant en EAS. Avec la suppression pure et simple des autorisations de départ, la direction compte à coup sûr supprimer de nombreux emplois, mais également faciliter un peu plus la privatisation du chemin de fer en allégeant les procédures de sécurité, car la séparation transporteur-infrastructure a en effet scindé des procédures qui relevaient tout à la fois des cheminots et cheminotes de Mobilité que de Réseau. Pour résoudre cette nouvelle illustration du caractère indissociable du rail et de la roue, la direction n'envisage donc rien d'autre que de supprimer purement et simplement cette tâche de sécurité. La Fédération SUD Rail dénonce ce nouvel allègement inacceptable des procédures de sécurité, les conséquences sur l'emploi de ce projet qui s'inscrit dans une réelle obsession dogmatique de libéralisation du ferroviaire. La Fédération SUD Rail alerte également sur les incessantes modifications réglementaires qui déstabilisent le travail des cheminots et cheminotes, et les conduisent à remettre en cause le bien-fondé de l'ensemble des procédures qu'on leur demande d'appliquer. »

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie, Monsieur MAUDUIT. On va s'efforcer de répondre aux interpellations et aux déclarations. Madame MELONI ?

Mme Delizia MELONI (UNSA-Ferroviaire) : Merci, Monsieur le Président, une déclaration de l'UNSA Ferroviaire.

3. Déclaration UNSA-Ferroviaire

Mme Delizia MELONI donne lecture de la déclaration suivante au nom de la délégation UNSA-Ferroviaire :

Monsieur le Président,

Vous nous informez ce jour sur l'évolution en fin d'année 2019 des procédures applicables à la mise en mouvement des trains. Tout d'abord, nous allons traiter du contenu du dossier qui nous apparaît d'une grande légèreté pour un sujet sécurité, mais également au regard des

enjeux découlant de cette quasi-révolution. En effet, à plusieurs reprises, le document évoque la réglementation, spécification technique d'interopérabilité exploitation, STI OPE, et l'arrêté du 19 mars modifié. La bienséance aurait été a minima de nous fournir les extraits concernés que nous n'avons pas reçus. De plus, bien que ces évolutions concernent de nombreux cheminots aussi bien de Mobilité que de Réseau, comme le rappelle le document, il n'est jamais fait mention du nombre d'agents impactés par ce changement notable, celui-ci est pourtant essentiel. Il est difficile ensuite d'imaginer le volume de formations nécessaires. D'ailleurs, y en a-t-il eu sachant que nos collègues auront à gérer les conséquences de vos choix ? Concernant le fond du sujet, il convient de rappeler ici que la direction du GPF agit sur recommandation de l'EPSF, OP845, sans en mesurer les conséquences qui en découlent, notamment sur la sécurité. Par exemple, la commission de la sécurité ferroviaire qui s'est réunie le 6 mai dernier a pointé du doigt les difficultés susceptibles de surgir sur cette évolution. Les problématiques liées notamment aux gares en courbe dont la visibilité de l'ensemble du train n'est pas applicable. Les dysfonctionnements remontés qui devraient s'intensifier avec le changement annoncé comme la présence de voyageurs restés dans les matériels vides remontant dans les chantiers de maintenance, d'agents des EIC restés contre le gré à bord des trains en mouvement. À défaut d'abandon du projet, les organisations syndicales ont demandé au travers des différentes réunions et commissions du GPF le report de la mise en place de cette évolution, et de réfléchir plutôt à une prolongation de l'expérimentation, des retours d'expérience dûment et systématiquement analysés. Nous vous demandons également un report d'application, car le risque est grand de mettre un grand nombre de professionnels de la sécurité dans des procédures qui risquent de générer des ruptures de séquence pour lesquelles nous n'avons aucune visibilité. D'ailleurs, ont-elles été envisagées un instant ? À la suite de la récente commission de sécurité, Frédéric DELORME, en charge de la sécurité ferroviaire a tout de même décidé de créer un groupe de travail en y conviant les membres de la commission de la sécurité ferroviaire. Ce groupe s'est réuni une première fois le 25 juillet 2019. Est-ce l'aveu d'un changement de mode opératoire réellement peu abouti avec des aspects qui auraient été omis ? Monsieur le Président, vous l'aurez compris, nous sommes opposés à ce changement notable. La sécurité ne peut être sacrifiée sur l'autel de l'intérêt financier. C'est pourtant la seule logique qui semble dicter cette évolution. Précisons que celle-ci ne constitue qu'une recommandation de l'EPSF et en aucun cas une obligation. Nos questions sont les suivantes :

- Combien d'économies sont-elles envisagées au terme de cette évolution ?
- Pourquoi faire évoluer une procédure qui a prouvé sa pertinence depuis plusieurs décennies sans y être obligé par dogme, sauf à y rechercher une logique strictement économique ?
- Quid de la période transitoire qui s'annonce comme compliquée et dangereuse pour l'ensemble de nos collègues qui subissent déjà suffisamment de restructurations au quotidien, et qui se retrouvent dans une période où les incertitudes s'accroissent ?

Pour les élus UNSA-Ferroviaire du CSE zone de production Nord-Est – Normandie, il apparaît clairement que cette évolution envisagée dans le dossier présenté exclut toute étude d'impact sur les formations, les réécritures de consignes ainsi que l'aspect principal qui nous préoccupe tous à savoir la sécurité des circulations, de nos collègues et celles des voyageurs. À cet effet, nous vous demanderons de nous communiquer :

- le nombre de postes impactés par ce changement sur notre périmètre ZP NEN,
- l'étude sécurité du prestataire SECTOR réalisée en 2016-2017,

- l'étude « facteurs organisationnels humains » mentionnée dans le dossier,
- l'étude « méthode de sécurité commune (MSC) » qui impose la responsabilité de chacun des acteurs pour les modifications qui sont dans son périmètre de responsabilité.

Nous terminerons cette déclaration par un extrait de la présentation de cette MSC faite lors d'un colloque en novembre 2013 par l'EPSF, « La production ferroviaire évolue en permanence. Or, la sécurité ne supporte pas l'improvisation et chaque évolution nécessite donc une réflexion pour s'assurer de la maîtrise des risques ». Y sommes-nous réellement ?

Nous vous remercions pour votre écoute et les réponses apportées.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Madame MELONI. Madame DEQUEANT a demandé la parole, puis on la passera à Monsieur CATIAU.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Monsieur le Président, une déclaration pour la CGT.

4. Déclaration CGT

Mme Faustine DEQUEANT donne lecture de la déclaration suivante au nom de la délégation CGT :

Pour la CGT, la suppression de l'autorisation de départ pour la mise en place de l'autorisation de mise en mouvement va conduire à une augmentation de la charge de travail et à de nouvelles responsabilités. Dans de nombreux cas, particulièrement lorsque le signal de sortie n'est pas visible par le conducteur, celui-ci devra contacter l'agent de circulation afin d'en connaître la position laquelle pour rappel n'est que présumée. Si cette nouvelle charge en termes de responsabilité est évidente, la charge de travail supplémentaire l'est tout autant. Que faites-vous du risque de la rupture de séquence par ces ajouts de communication ? Pour la CGT et comme assumée par la direction, cette mise en place de l'autorisation de mise en mouvement n'est motivée que par un intérêt économique, réaliser des gains de productivité en supprimant les emplois de chef de service qui assurent pour rappel le haut niveau de sécurité du départ des trains. L'autorisation de départ est un maillon essentiel de la chaîne de sécurité. Elle est le lien entre plusieurs services tels que la traction, la circulation, l'escale et les voyageurs. Plusieurs métiers, différentes procédures sécurité et les usagers. Seuls une parfaite imbrication de ces procédures et ce que l'on nomme communément les boucles de rattrapage permettent d'assurer ces interfaces nécessaires à la sécurité des circulations et des voyageurs. La sécurité devient une loterie avec son lot de statistiques du moment que la productivité soit faite. Pour la CGT, la sécurité est et restera la priorité.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Madame DEQUEANT. Monsieur CATIAU ?

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : Monsieur le Président, certains d'entre nous avons grandi avec le RGS, règlement général de sécurité, j'en fais partie. Vous avez cité un règlement qui s'appelle le S2C qui traitait des conditions d'expédition d'un train. Je vais juste reprendre la première ligne du document qui a été remis aux élus siégeant au CCGPF au mois d'avril dernier, « Le processus de départ des trains n'a pas évolué depuis les années 1970 », et je vais arrêter cette lecture. Croyez-vous qu'au prétexte qu'il n'y ait pas eu

d'évolution depuis quelques quarante et quelques années cela justifie un changement ? J'ai pratiqué un raisonnement par l'absurde. C'est comme si depuis que les trains existent il fallait changer la procédure pour traverser les voies, il ne faut plus regarder à gauche et à droite avant de traverser. Je suis provocateur, mais sincèrement rien que la première phrase est limite, provocante, pour celles et ceux qui ont pratiqué et qui pratiquent encore au sens noble l'expédition d'un train. Dois-je vous rappeler que l'expédition d'un train est une phase critique parce que plusieurs éléments viennent se conjuguer avec plusieurs métiers, et également et surtout des gens extrêmement imprévisibles qui s'appellent les voyageurs que nous ne maîtrisons pas totalement et que nous ne maîtriserons jamais ? Je vais citer simplement deux évènements qui ont eu lieu sur notre région dite Hauts-de-France aujourd'hui, un drame, celui de Maubeuge qui est une gare en courbe. Cela a été évoqué dans la déclaration lue par Delizia. Maubeuge est une gare en courbe où il y a quelques années l'accompagnatrice d'un voyageur est descendue en marche d'un Corail. Elle est passée en dessous, elle est morte des suites de ces faiblesses. Le juge d'instruction, dans les heures qui ont suivi, la première chose qu'il a menée est de s'assurer que l'agent expéditeur était bien sur le quai avec une observation intégrale du quai. Deuxième quasi-accident, il n'y a pas eu mort d'homme, nous avons une chance inouïe, nous l'avons évoqué en CPC transport mouvement pour celles et ceux qui siégeaient. En gare de Lille Europe où l'EF Eurostar, entreprise ferroviaire, se donne elle-même cette mise en mouvement, mais il y avait ce jour-là juste deux migrants qui étaient montés sur toiture. Manque de chance, ils voulaient aller en Grande-Bretagne, et ils sont montés sur la toiture d'un Eurostar Londres qui allait sur Bruxelles, et cet Eurostar a été arrêté évidemment en urgence juste à la frontière belge à Froyennes. On m'a toujours appris comme celles et ceux qui ont grandi avec le RGS entre autres de faire ce qu'on appelle la visite au défilé à l'occasion de l'expédition d'un train. Cela a été rappelé par un certain nombre des élus ici présents. C'est une responsabilité qui peut apparaître quelque part anodine surtout pour celles et ceux qui ne l'ont jamais pratiquée, mais pourtant comme je l'ai dit en début d'intervention, c'est une phase critique, et la dilution des responsabilités pour une phase dite critique relève du risque ferroviaire majoré. Pour terminer, et là c'est la crainte qu'émet un homme de l'infra circulation, c'est que nous risquions, et je pèse mes mots, d'assurer l'après-vente d'une telle décision. Le terme est fort. J'ai échangé avec certains de mes collègues dernièrement suite à ce changement annoncé dans quelques mois, mais sincèrement, mes collègues infra circulation ne sont pas très prêts pour assurer cette après-vente. Le terme est peut-être provocateur, mais sincèrement, cette stratégie de renoncement alors que le mot sécurité est en permanence dans les bouches des uns et des autres, permettez d'exprimer mon côté extrêmement dubitatif dans mon intervention. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur CATIAU. Beaucoup de questions. Donc, je vais m'efforcer de donner quelques éléments de réponse et puis je demanderai éventuellement à Lionel MANGIN de compléter. Je répondrai peut-être aux questions les plus générales et plus en lien avec le système sur cette mesure. Simplification, Madame L'HOMEL, modernisation, cela a été évoqué dans plusieurs questions. Est-ce qu'il fallait faire évoluer le S2C alors que cela fonctionnait bien ? Deux constats nous amènent à dire que la situation n'était tout de même pas idyllique et le fait de profiter des règles européennes qui sont aussi en œuvre et testées chez nos voisins, et ceci est aussi important, étaient une opportunité d'évoluer. Première chose, je rappelle que le S2C est tout de même pour tous ceux qui l'ont étudié, je me réfère au texte de l'époque qui a évidemment changé

d'appellation, un texte d'une grande complexité avec une multiplicité de modalités d'autorisations de départ et de cas rares, etc. Évidemment, on ne va pas supprimer tous les cas particuliers sinon on ne saurait pas exploiter certaines gares ou certaines installations avec les nouvelles règles, mais on va tout de même globalement simplifier et réduire cette grande complexité du S2C. Deuxième élément, les choses avaient déjà beaucoup évolué dans la pratique depuis que le S2C avait été fait, et ce qui avait évolué notamment, vous le savez, certains d'entre vous l'ont évoqué, c'est très largement sur le territoire, le transfert de l'autorisation de départ d'un agent qui était à quai vers soit l'agent d'accompagnement du train la transmettant au conducteur, soit le conducteur lui-même en EAS. Cette évolution est réalisée aujourd'hui sur une très grande partie du territoire, et même elle continue à se réaliser puisque sur une gare de notre territoire comme Reims nous sommes passés récemment à ce type de modalité d'autorisation de départ. Je rappelle que dans beaucoup de cas ce n'étaient pas des modifications qui se faisaient entre Réseau et Mobilités, c'étaient des modifications au sein même de Mobilités entre les agents du type, chef de service escale et les agents à bord du train. Donc, on ne peut pas dire qu'on était largement sur le territoire dans la situation des années 1970 qui était une situation avec essentiellement du matériel remorqué, locomotive non réversible et une autorisation de départ donnée depuis le sol. On avait énormément évolué, et dans beaucoup de cas, j'allais dire la plus grande partie quelque part du trafic voyageur relevait déjà en volume de modalités d'autorisation de départ qui n'étaient pas le coup de palette donné par l'agent au sol. Donc, quelque part, l'évolution que représentera le nouveau dispositif d'une part va modifier à l'intérieur de l'EF quelque part les responsabilités entre agents d'accompagnement et conducteurs sur les vérifications à faire, mais n'est pas dans beaucoup de cas une modification qui va impacter beaucoup le poste d'aiguillage parce que les évolutions avaient déjà eu lieu, et que nous fonctionnons en système. C'est un point de contexte, mais je voulais le rappeler parce qu'il est, je crois, extrêmement important pour comprendre. Ensuite, il y a des points de compréhension. Par exemple, quand vous dites, Madame L'HOMEL, les guidons de départ reviendront à notre charge. Sous le contrôle de Lionel MANGIN, là, où aujourd'hui le guidon de départ est actionné par l'EF, il n'est pas à prévoir qu'il revienne à Réseau. Il n'y en aura plus, ce sera autre chose. On a des cas où l'autorisation de départ est donnée par un agent de Réseau parce qu'on est dans des cas particuliers de réglementation, je pense à la voie unique et où cela restera quelque part une prérogative de Réseau. Cela fera partie de l'AuM. Sur la situation avant-après, cela va être difficile, mais il faut se projeter d'une part dans une situation qui dans beaucoup de cas est une situation où l'autorisation de départ était déjà donnée par l'EF, soit l'agent d'accompagnement, soit le conducteur lui-même, et d'autre part, il restera effectivement des cas particuliers, mais cela pourra être détaillé. Ensuite, il y a des tas de cas particuliers. Vous avez demandé l'impact sur les installations. C'est en cours d'évaluation avec l'ingénierie, mais l'idéal est évidemment de disposer partout de la situation la plus simple qui est celle d'un signal visible et s'adressant sans ambiguïté à la voie, sauf que l'on sait très bien que cette situation n'est pas accessible rapidement, elle n'existe pas partout. Le travail avec l'ingénierie est en cours pour savoir ce qu'il faut faire évoluer. Il faut aussi démonter des signaux lumineux de départ, des plaques mi-blanches mi-vertes, des choses comme cela. Là encore, pour l'essentiel, ce ne sera pas fait en décembre, mais c'est quelque chose qui va s'inscrire dans la durée pour des raisons de charge d'ingénierie, pour des raisons de coût, pour des raisons de faisabilité. Je n'insiste pas plus, mais j'en dis tout de même un mot. Plusieurs fois ont été opposés les gains de productivité, certains ont dit

que cela facilitait la privatisation, les gains réalisés sur les personnels au sol. Dans le cas de cette étude, j'allais dire, pour l'essentiel, je n'ai pas les proportions en tête puisque cela concerne essentiellement Mobilités, mais on en a beaucoup parlé pour ceux qui étaient représentants au Comité d'entreprise circulation, et on en a beaucoup parlé également, cela a été évoqué en CPC mouvement, disons-nous bien qu'une grande part des réorganisations qui étaient liées au transfert de l'autorisation de départ aux agents à bord a été faite. On n'est donc pas dans un sujet où aujourd'hui il faudrait attendre la mise en place de la nouvelle disposition et de l'AuM, les nouvelles dispositions de départ des trains, pour changer et pouvoir faire des gains de productivité effrénés. Je crois qu'il y a effectivement une tendance de réorganisation au sein des EF, et notamment de l'EF Mobilités pour la plus importante qui est déjà en cours depuis plusieurs années, et sur lesquelles je ne pense pas que cette nouvelle procédure amène une rupture. Il y a eu des questions très précises. Il y a des choses qui sont du ressort du national. Pour l'intervention de Madame MELONI, nous ne sommes pas quelque part la bonne instance pour transmettre l'étude de sécurité SECTOR et l'étude de sécurité MSC. Ce sont des choses qui doivent être discutées à mon avis au niveau du groupe de travail national. Il faudra que nous regardions si on peut donner éventuellement à la suite du CSE des précisions sur le nombre de postes et de gares qui est touché sur la ZP NEN. J'ai noté une question de Monsieur PINOT qui s'est posée dans le travail qui a été fait. Vous dites, c'est bizarre qu'on choisisse des modes différents. Je pense qu'il s'agit des modes de départ, des modes d'AuM, de transmission d'AuM selon les EIC, et vous dites effectivement attention aux agents de l'Infralog national. Sur les agents de l'ULNC, on n'avait pas les éléments de réponse dans les éléments préalables qu'a donnés Monsieur MANGIN, et vous avez raison, on regardera évidemment le type de préparation, information, documentation qui est donnée aux agents de l'ULNC de l'Infralog national pour s'assurer qu'ils sont à l'aise et que notamment ils savent qu'ils peuvent se retrouver demain avec des procédures différentes, mais pardonnez-moi, on est déjà aujourd'hui avec l'autorisation de départ dans son mode actuel dans des procédures, j'allais dire, encore plus différentes certainement suivant les postes d'aiguillage dans lesquels les agents interviennent. Vous posez la question, cela peut être problématique de choisir des modes différents. On a regardé ce sujet et les EIC se sont attachés chaque fois qu'ils le pouvaient à essayer d'avoir quelque chose d'assez homogène sur leur territoire. Par exemple, en Alsace, ce qui a été retenu pour les signaux non visibles est le fait qu'après étude locale de sécurité qui a été positive, le conducteur s'avanceit en marche à vue et observait de lui-même l'AuM présentée par le signal. Le fait d'avoir cela sur toute une ligne compte tenu des distances moyennes parcourues par les trains constitue pour le conducteur d'un TER typiquement qui sont les trains les plus nombreux en nombre une certaine simplicité, et ce sont des choses qui ont été vues et demandées d'ailleurs par la traction pour qu'on ait des modes relativement simples. Ensuite, d'un EIC à l'autre, ce n'est pas tant le fait d'être sur des EIC différents que les caractéristiques des gares qui ont conduit à choisir des modalités de transmission de l'AuM différentes. Je le répète, ce n'est pas dans le cas général quand le signal est visible, mais dans les cas particuliers où le signal n'est pas visible. Ces deux éléments sont les suivants, quelle est la charge du poste d'aiguillage ? Si le poste d'aiguillage est jugé pouvant absorber sans trop de difficultés la charge de donner l'autorisation verbalement au conducteur, et nous avons un certain nombre de postes d'aiguillage dans ce cas, on a considéré que les opérations sont suffisamment réparties dans le temps pour que le poste d'aiguillage puisse transmettre verbalement l'autorisation au conducteur, c'est la solution qui

a été retenue, et dans un certain nombre de cas et notamment les postes d'aiguillage les plus chargés, on s'est assuré par une étude locale de sécurité qu'il n'y avait pas de problème à autoriser le conducteur à s'avancer en marche à vue de façon à ne pas donner la charge du contact verbal au poste d'aiguillage. Donc, ce n'est pas tant une politique EIC par EIC, mais une politique gare par gare qui a permis de regarder cela. Il y avait deux questions sur les modalités de préparation des agents. Vous avez vu la notice du CCGPF. Elle vous dit, là il y a une formation à proprement parler dans les journées de formation périodiques pour les conducteurs parce que c'est pour eux que c'est le plus changeant, et il y a des modalités d'accompagnement qui peuvent être variables suivant les sites. Ce n'est pas forcément de la formation en salle, mais elles peuvent trouver des adaptations locales. Pour les autres agents, cela concerne par exemple les agents des EIC. Deux questions pour lesquelles je me tourne vers Lionel MANGIN, le cas des signaux où on perd la visibilité par exemple en cas de brouillard, et puis voies banalisées, voies uniques, que peut-on en dire ?

M. Lionel MANGIN (direction Sécurité) : Au niveau de l'OP603, je n'ai pas trouvé de remarques particulières sur ce sujet. Je pense que cette procédure va certainement être gérée par la traction.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On va regarder ce point particulier si par hasard il n'était pas clair. À partir du moment où l'AuM dans un cas doit être transmise par l'observation du signal, il y a la règle générale qui dit que le conducteur doit se mettre en mesure d'en observer avec certitude les indications. Il me semble que dans ce type de cas s'il ne le peut pas on devrait de façon dérogatoire avoir l'échange verbal avec le poste d'aiguillage, cela me paraît être le cas, mais on va s'en assurer. Voies banalisées, voies uniques, que peut-on en dire ? Là, on reste sur la règle qui consiste à dire que c'est l'EIC, et lui seul, qui sait si le train peut être expédié compte tenu des opérations de voie unique. Dans cette situation, des règles seront dans les documents de ligne et elles préciseront chaque cas. Pour vous sécuriser, les CLE sont peut-être compliquées. Il faudra qu'on regarde cela. Si elles le sont trop, il faudra évidemment travailler sur leur ergonomie, leur simplification, mais elles sont maintenant connues depuis un certain nombre de semaines ou de mois des entreprises ferroviaires qui établissent les CLO. Je ne pense pas qu'on ait eu un retour global nous disant que les CLE sont incompréhensibles, il faut évidemment être attentif à cela, mais on n'a pas ce retour. En revanche, les CLE devront être sans ambiguïté pour les agents de circulation et ne pas les laisser dans le doute sur la modalité de transmission de l'AuM qui s'applique. Je pense que c'est comme cela qu'elles sont rédigées par les établissements, mais effectivement on s'en assurera. C'est ce que je voulais dire dans un premier temps par rapport à vos interventions. J'ai noté des interventions de Monsieur PINOT, de Monsieur SENS, de Monsieur LEROY, de Monsieur NOËL et de Madame L'HOMEL.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : On a adoré vos regards et vos expressions concernant voies banalisées et voies uniques, c'est impressionnant, mais en revanche nous aimerions bien en savoir un peu plus pour chaque secteur où il y a des voies banalisées et sur chaque secteur où il y a des voies uniques ce que vous avez décidé de faire, et si vous avez regardé tout cela en concertation avec les agents circulation eux-mêmes qui eux sont du métier. Une chose dont on n'a pas parlé, et vous l'oubliez, nous sommes de vrais cheminots. Ce système de lien... Vous parlez Réseau, responsabilité, Mobilité, etc. De toute façon, on voit très bien là où vous voulez aller dans ce système, c'est enlever les responsabilités au niveau de

Réseau, c'est Mobilité ou quoi que ce soit qui va tirer le train, ce sera de leur responsabilité, et vous enlevez cela des agents de circulation, ce qui tombe plutôt assez bien quand on parle de la masse salariale, la nouvelle rémunération qui va se faire à l'égard des agents de circulation, puis on leur enlève de la responsabilité et moins vous serez obligés de les payer. Donc, il y a un lien de libération, charges à la FNAC, à machin, à n'importe qui de se débrouiller pour accéder au réseau, ce ne sera plus de la responsabilité... Franchement, chapeau. En revanche, qui signe ? Le lien, on est allé voir les agents de circulation sur les secteurs ruraux, et les agents de circulation qui donnent encore le départ, c'est encore un lien avec le conducteur, avec le contrôleur, ce sont des personnes qui adorent leur secteur. Ils adorent leur ligne, et ce lien qui ne dure pas longtemps leur permet de savoir ce qui se passe, ce qu'il y a sur leur ligne qui peut intéresser les agents de circulation et anticiper certains problèmes. C'est le lien humain, mais ce n'est pas palpable, ce n'est pas financier. Peut-être, que cela ne vous parle pas, mais cela parle aux agents de circulation sur leur secteur quand il y a des sujets justement qu'ensuite ils peuvent faire remonter. C'est ce lien humain quand on essaye au maximum de déshumaniser parce que l'humain coûte cher, mais cela va vous coûter très cher. Et justement vient en lien la question, qui signe les modalités de faisabilité ? Qui va signer ces modalités de faisabilité de modes de départ que vous allez choisir sur chaque ligne ? S'il arrive un accident, il faut que vous sachiez que cela deviendra de la responsabilité de la personne qui va signer cette faisabilité. Vous savez, c'est comme certains secteurs, je ne me souviens pas du nom, mais à de nombreux endroits cela a été un petit peu relevé, c'est pour la traversée des voies. Dans certains secteurs, les DET ou quoi que ce soit, le pôle S, n'ont jamais signé sur certains secteurs parce qu'il y avait trop de risques, ils savaient que s'ils signaient où les usagers allaient traverser tout seuls certains secteurs qu'il allait y avoir un accident, la responsabilité retomberait sur la personnalité morale ayant mis en place ce système. Attention à vous, c'est pour cela que la question est posée. Qui va signer cette faisabilité ligne par ligne les modalités de départ ? Il faut que ces agents sachent qu'ils seront en responsabilité en cas d'accident. C'est eux qui auront permis cette faisabilité qui n'est pas à l'heure actuelle, cela a été répété par plusieurs, une obligation.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On va répondre à votre question, Monsieur PINOT, mais la réponse est très claire et sans ambiguïté. Monsieur SENS ?

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, quelques remarques de forme et de fond. Le CCGPF est bien consulté sur l'évolution d'autorisation de départ des trains ou d'autorisation de mise en mouvement suivant les EPIC actuels vers les activités, ce n'est pas que de la sémantique. Pour autant, notre CSE n'est qu'informé. Il y a eu des groupes de travail du CCGPF avec des membres de différentes organisations syndicales. Les instances précédentes avant la mise en place des CSE et des CSSCT, cela renvoie au débat qu'on a eu ce matin, n'ont aucune information à ma connaissance, et aujourd'hui encore les instances locales CSSCT n'ont pas d'information non plus. Est-ce à dire que vous voulez que l'on traite tous les problèmes locaux ici ? Je vous entends répondre partiellement sur les consignes locales d'exploitation ou les consignes locales opérationnelles. Pour autant, nulle part on ne voit de réponses ou alors ce sont des réponses partielles dans le groupe de travail national, et vous venez de le confirmer. Il reste encore énormément de choses à préciser pour que vous soyez vraiment sûr que cela ne va pas produire des catastrophes. Ceci concerne la forme. Sur le fond, la CGT réaffirme que cela constitue une mauvaise réponse aux attentes des voyageurs et des chargeurs, voyageurs qui attendent toujours d'avoir quelqu'un sur le

quai pour le renseigner, notamment des causes de retard des trains par exemple. On prend tous le train tous les jours. On voit très bien comment les choses se passent s'il n'y a plus d'agent d'escale sur le quai, s'il n'y a plus d'agents en service commercial train qui aient toutes ces fonctions habilitation, l'usager, le client, comme vous l'appellez, ou le voyageur n'aura plus ces renseignements, et l'entreprise ferroviaire ne pourra les avoir qu'à travers l'agent de conduite. Vous nous dites, ce n'est pas pour des gains de productivité. Pour la CGT, on estime tout de même à 5000 emplois escale sur le territoire national, et on lit aussi ce que Monsieur DELORME écrit à ce sujet, et il y a bien une volonté d'effectuer des gains de productivité. C'est affirmé étant donné que c'est écrit de la part de l'entreprise, des gains de productivité dans le cadre de l'ouverture à la concurrence prochaine, vous préparez le terrain justement pour que les autres entreprises ferroviaires n'aient pas à offrir le même service et la même boucle de rattrapage sécurité qui était jusqu'alors et qui faisait la réputation de la grande SNCF. Je pense que vous allez, et cela vient d'être abordé par SUD Rail, essayer de faire porter des responsabilités aux lampistes de circulation quand ils seront obligés de signer parfois sous des pressions managériales et consignes locales, et puis je pense qu'on va devoir assumer, mais cela a déjà été dit aussi, les nez à nez par exemple qui n'auront pas été anticipés ou prévus par ces consignes locales qu'il faut passer absolument. Ce n'est pas pour conclure, mais tout de même pour rappeler la position de la CGT, on demande le maintien de la procédure sécurité d'autorisation de départ réalisée au travers... Cela a été dit dans la déclaration initiale de mes camarades de la CGT, la parfaite imbrication des métiers des cheminots, de l'escale, du train, des conducteurs et des postes d'aiguillage. J'espère tout de même avoir une réponse sur le fait d'arriver à régler toutes les difficultés locales EIC par EIC, et gare par gare parce que la liste va s'allonger ici, ou quelles prérogatives vous laissez aux CSSCT et RPX concernés. Merci.

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

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Monsieur le Président, je me permets de réintervenir par rapport à la demande qui a été faite dans la déclaration lue par Madame MELONI concernant la fourniture des études SECTOR, FOH et MSC. Vous nous répondez que ces documents ont été étudiés, et même fournis au niveau du Comité central...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai pas dit cela...

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Que ce n'était pas la bonne instance pour les demander.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce n'était pas la bonne porte pour les demander, c'était ma réponse.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Mais là, vous nous fournissez une information dans un dossier où on fait référence à ces documents. Pour une parfaite étude et compréhension de l'information remise au sein de ce CSE, la moindre des choses est de pouvoir consulter les documents auxquels notre étude fait référence. Donc, permettez-moi de réitérer la demande faite dans notre déclaration pour la fourniture de ces trois études. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur NOËL ?

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : Je viens de l'équipement voie. Vous dites que les EF vont être formées, mais nous sommes aussi une EF quelque part au niveau de

l'équipement. C'est nous qui donnerons le départ, les CREC, les agents d'accompagnement. Quelle formation auront-ils ? Combien de CLE devront-ils savoir ? Étant donné l'étendue de leur parcours, certains ont beaucoup de CLE à savoir. Donc, ils devront recevoir toutes les CLE. Quelle formation est prévue pour eux ? Et cette responsabilité supplémentaire, à quel niveau apparemment les agents seront-ils payés ? Une responsabilité de plus, c'est, je pense, plus d'argent.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note, Madame L'HOMEL.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je suis obligée de revenir vers vous pour plusieurs choses. D'abord, vous avez parlé de l'écriture des réglementations correspondantes, à savoir les CLE et les CLO déclinées par les EF, je n'ai pas de souci. Il va falloir prendre en compte l'intégralité de la réglementation qui incombe aux EIC parce que la notion d'autorisation de départ apparaît dans énormément de règlements en tant que tels. Je veux bien croire que vous soyez capable de tout cela d'ici la fin de l'année, mais j'ai tout de même sincèrement un peu de mal à y croire quand on sait que l'on traîne des réglementations qui utilisent des termes obsolètes depuis vingt ans. En l'occurrence, cela risque de poser beaucoup de problèmes dans l'application des procédures, notamment pour les plus jeunes de nos collègues qui ne font pas forcément la part des choses et ils vont se retrouver devant un terme qu'ils ne connaissent pas. J'aimerais que vous me rassuriez sur le fait que vous avez bien pris en compte l'intégralité de la réglementation et pas seulement ce qui concerne les CLE et les CLO, c'est déjà quelque chose. Vous parlez de la possibilité de donner des autorisations verbales de mise en mouvement dans les postes où la charge le permet, encore faut-il être en charge nominale et ne pas être en procédure particulière. Il faut tout de même s'attacher à cela et aux problèmes que cela peut poser. Je les prends en vrac et j'essaye de faire court. Le fait pour un conducteur de s'avancer en marche à vue jusqu'à la visibilité pleine d'un signal ne posait pas de souci de leur côté. Cela ne pose pas de souci de leur côté, et tant mieux, cela en pose un peu du mien. Cela sous-entend de faire circuler des trains de voyageurs sur une partie de voie qui n'est probablement plus à quai au moment où on est en visibilité de signal sur un signal qui peut être ne sera pas ouvert pour une excellente raison, et qui donc sous-entend de laisser les voyageurs dans une partie de voie qui n'est pas à quai, c'est-à-dire plus ou moins en pleine voie même si ce n'est pas le cas sur les signaux, c'est au moins le cas sur la situation géographique à l'instant T. Ceci peut conduire à des procédures beaucoup plus complexes si on n'a pas de départ pour le faire, ou en tout cas de mise en mouvement, au temps pour moi, j'essaye de m'adapter sur cela. Vous avez probablement, j'espère, envisagé cette situation et fait un calcul de risque qui nous dit que cela n'arrivera pas souvent et que ce n'est pas grave. Je peux vous assurer lorsqu'on est dans les postes et que cela arrive, on trouve cela très grave, et les voyageurs qui sont dans les trains trouvent cela aussi très grave d'être obligé de descendre dans le ballast parce qu'on n'a pas pu maintenir un personnel au sol qui peut dire, c'est bon ou ce n'est pas bon. Je trouve que sur un plan équivalent sécurité, on n'y est pas du tout. J'aimerais savoir aussi si vous prenez des COX dans l'observation du signal ou pas en ce qui concerne l'autorisation de mouvement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pardon ?

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Les COX. C'est assez intéressant de savoir s'ils font partie de l'observation directe du signal ou pas. De la même manière, jusqu'à maintenant, on

arrivait à faire attendre un train pour des correspondances, pour des trucs, alors effectivement ce n'est pas forcément l'EIC qui fait cela, mais plutôt les EF, et même pour des accès PMR, c'était parfois bouclé ensemble. Va-t-on garder cette latitude pour faire cela ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : De boucler derrière ?

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : C'est-à-dire, si à un moment donné, on veut charger une PMR, je m'excuse du terme chargé, mais je ne sais pas le dire autrement, dans un train, on peut toujours dans la plupart des gares voir avec nos petits copains de l'escale en disant de retenir le conducteur le temps qu'ils le fassent. On s'arrange. On le fait, Monsieur LARRIEU, sinon on enverrait toujours les personnels d'escale dans les trains partir avec les personnes handicapées qu'ils ont aidées à monter dans le train. Va-t-on garder cette souplesse, même si cela devient un gros mot, que le service client nécessite ? J'aimerais vraiment, j'aurais vraiment aimé vous entendre dire, et ce n'est pas le cas, cela m'effraie et je n'aime pas cela du tout, que des agents des EIC vont être formés, Monsieur MANGIN, et pas informés où par je ne sais quel moyen d'autoformation sur un ordinateur impersonnel au fond d'un bureau où personne n'ira vérifier. À un moment, on parle d'une évolution réglementaire qui n'est tout de même pas la moindre. Une formation qui se tient, bien cadrée, avec tous les tenants et les aboutissants, et éventuellement ensuite des déclinaisons locales sur les particularités locales, et là, je me suis dit qu'on ne pouvait pas se contenter de cela, c'est impossible quand on parle entre guillemets de révolution de cette ampleur.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On écoute

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : J'ai presque terminé en tout cas en ce qui me concerne. D'ailleurs, dans le document que vous nous présentez, vous parlez d'accompagnement du changement. On parle un peu de formation, un peu d'information, on ne sait pas tellement à qui cela s'adresse. Vous nous indiquez tout de même un cahier des charges générique, c'est vous qui employez le terme, il est écrit, ce n'est pas moi, « *Un cahier des charges générique tous métiers, le plus complet possible est en cours de finalisation.* » Nous, représentants du personnel, aimerions bien l'avoir. J'aimerais que vous tranchiez vraiment entre formation et information, et si possible sincèrement, on ne parle pas de broutilles, il faudrait tout de même de l'information pour les collègues au sens propre du terme et qu'il y ait des informations locales sur les particularités, et je vous suivrais sans problème, mais s'il vous plaît, faites des informations, des formations pardon en bonne et due forme pour tout le monde. On ne peut pas partir sur un changement de cette ampleur, de cette taille, qui va à l'encontre de tout ce que font les cheminots, vous l'avez dit vous-même, depuis des décennies et qui se transmet sans y mettre les moyens de la formation. Monsieur LARRIEU, pour la CFDT, on vous alerte très souvent sur ce qui, à notre sens, sont des impacts, des défauts de formation, de perfectionnement, d'entretien des connaissances, on le fait très souvent, pas sur ce sujet, mais en général. Je pense malheureusement que l'augmentation des incidents et quasi incidents nous donne raison sur ce principe, nous le soutenons comme nos collègues, mais nous savons très bien que nous allons y avoir droit et qu'on ne pourra rien y faire. Donc, s'il vous plaît, mettez-y les moyens.

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

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Déjà, je m'interroge, où est le glossaire ? On avait dit que chaque document devait avoir un glossaire à la fin. C'est vrai que toutes les traductions des

abréviations sont dans le texte, mais c'est un peu compliqué de rechercher. Après, je veux aussi faire un lien sur les infras. À un moment donné, il est écrit que vous allez déposer des installations quand elles ne sont plus nécessaires. Comment cela va-t-il être fait ? L'impact sur les infras a-t-il été calculé ? Est-ce que ce sera une diminution des effectifs puisqu'il y aura moins d'installations, une diminution de l'astreinte ? Est-ce que ce sera une création d'équipes végétation pour enfin avoir de vraies pistes praticables pour tout le monde ? Comment fait-on au niveau des infras pour gérer cette dépose et cette modification des plans techniques ? Des moyens seront-ils mis en place ?

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Ce sont des modifications de l'ensemble de la réglementation, il y va aussi des schémas de signalisation, et tout cela en moins d'un an !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai bien compris la question. On va s'efforcer d'y répondre. Monsieur PINOT, et je répondrai à l'ensemble des questions.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Peut-être, je me trompe et il y a peut-être eu des modifications avec le temps concernant les modifications de réglementation de sécurité. Il me semblait qu'à une certaine époque il fallait un délai de six mois pour communication aux EF et la mise en place de modifications. Le délai de six mois est-il toujours prévu en matière de délai pour aviser les EF d'un changement de modalité sécurité ? C'est ma première question. Il est assez surprenant de vous écouter, les pôles sécurité étaient tout de même assez surchargés avec les modalités de changement de graissage, il y avait un gros travail à faire, et on avait tout de même assez « rigolé », car des consignes sécurité avaient été modifiées à la main dans certains postes dans l'attente que le Pôle S ait le temps de les corriger et que cela devienne du définitif. En attendant, il y a des consignes sécurité dans les postes qui ne sont pas bonnes. Il y a des petits mots par le ou la DPX sur ces fameuses fiches. Ils y travaillent actuellement normalement pour la sécurité des graisseurs, et là en ce moment, ils travaillent pour rédiger des consignes, des CLE, des machins, ceci ou cela, pour dire que d'après vous les trains partiront d'eux-mêmes, tout seuls comme des grands en toute sécurité. Comment les choses se passent-elles dans les pôles S ? Arrivent-ils à tenir le coup ? Ils ont droit à des congés et ils ont le droit aussi d'avoir congé en juillet-août ou bien est-ce du forfait jour ? N'y a-t-il pas des alertes temps en matière de forfait jour qui se déclenchent, Monsieur le Président, vis-à-vis de ce personnel ? On parle tout de même de sécurité entre parenthèses, et a priori vous êtes tenu par le temps. Je ne vais pas dire balancer parce que vous allez me reprendre sur les termes, mais bon, il y a des dossiers, des dossiers et des dossiers. Le pôle S surnage un peu, mais derrière vous avez les agents circulation aussi. Il y a IPN. Quand on voit comment cela fonctionne ou plutôt comment cela ne fonctionne pas, il y aura une nouvelle CLE graisseur. Il y aura une nouvelle modalité concernant les départs de train. Quand cela va-t-il s'arrêter ? Au bout d'un moment, absorber, cela va devenir tout simplement impossible, mais sachant que vous vous permettez tout de même de mettre de jeunes embauchés avec une formation de trois ans et demi sur des postes de qualification C. Allez hop, on se fait plaisir. J'ai fini et j'attends les réponses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Quelques éléments de réponse et on complétera si nécessaire dans les séances ultérieures si des éléments du dossier permettent de donner plus de précisions, mais je pense qu'on a déjà beaucoup d'éléments aujourd'hui. La question de la responsabilité, c'est très clair. L'organisation de l'autorisation de mouvement sur une ligne donnée, sur une gare donnée, c'est la CLE qui fait foi, et c'est donc quelque part l'EIC

qui prend la responsabilité pour le compte de Réseau, j'allais dire pour le compte du système ferroviaire, en établissant la CLE de définir les modalités de transmission de l'AuM. CLE et mention aux renseignements techniques, les deux sont établis par Réseau sous l'autorité des EIC. Donc, c'est très clair. Les EIC sont préparés depuis des mois. Cela fait tout de même maintenant près d'un an qu'on est dans une démarche projet sur la préparation de cette évolution du départ des trains. Cela répond aussi à la question, la charge du pôle S. Je ne dis pas que localement il n'y a pas une charge importante, mais la charge du pôle S a aussi été anticipée, car on savait que cette évolution arrivait, et la charge de travail à faire avait bien été repérée. Quand je vous dis que les groupes de travail locaux fonctionnent depuis le mois de février, dans beaucoup de cas les discussions sur les mesures à retenir avaient été amorcées avant, et on a commencé à formaliser à partir du mois de février les sujets qui nécessitaient des discussions avec les EF. Donc, nous ne sommes pas en dernière minute sur ce sujet, mais il reste effectivement du travail. Lionel MANGIN a cité les pourcentages précédemment. Dans un certain nombre de cas, on a 60 % des CLE, ou des pourcentages assez élevés, mais il doit y avoir un certain nombre de CLE provisoire qui permet aux établissements de Mobilités ou aux autres EF de travailler. Sur la question de Monsieur PINOT, continue-t-on à assurer le lien ? Je répète que la modalité de départ des trains au service de décembre n'entraîne pas par elle-même l'évolution de l'organisation locale. Quand on a un poste d'aiguillage qui est dans le BV sur le quai, je ne vois pas ce qui empêcherait demain l'agent de circulation évidemment compte tenu de sa charge de travail s'il souhaite établir le contact visuel ou échanger un mot avec le conducteur ou l'agent d'accompagnement de le faire. C'est une question qui n'est pas en soi liée à l'évolution de la réglementation. Donc, ce contact peut exister, mais c'est simplement le rôle des acteurs dans l'autorisation proprement dite de départ du train qui est reprécisé, et là peut être modifié, mais ensuite ce sont plutôt les modalités d'organisation, notamment des gares, et la des différentes informations qui incombent à Mobilités qui peuvent être plus impactées. Sur les CSSCT, j'avoue que j'ai un petit peu de mal à vous répondre, Monsieur SENS, les CSSCT ne sont pas d'abord conçues pour être le lieu de discussion des consignes de sécurité et des modalités de sécurité des circulations, donc, santé, sécurité, conditions de travail. Il peut y avoir des sujets qui impactent les conditions de travail, mais je ne sais pas si c'est le bon lieu. Vous avez posé une question, on la regardera et on la discutera avec les présidents de CSSCT pour savoir s'il leur paraît utile de donner les informations dans les CSSCT sur cette évolution, mais il y a beaucoup de sujets qui sont plus des sujets de réglementation de circulation des trains qui ne me paraissent pas nécessairement être du ressort des CSSCT. Je réitère ma réponse, Monsieur LEROY. Vos organisations sont évidemment à même de demander à connaître les documents nationaux, mais je dirais même ces documents pour être clair nous n'en disposons pas nécessairement. On ne refait pas les études qu'a faites le national. Quand le national nous dit qu'après étude il établit un texte et qu'on le décline, on le fait. Je crois que la question d'accéder à ces études peut être posée, mais je le répète, on n'est pas ici la bonne porte d'entrée. Sur les CREQ, combien de CLE à connaître ? Je ne sais pas répondre à votre question, Monsieur NOËL, il faudra évidemment regarder la situation établissement par établissement, et bien regarder les parcours qui sont effectués par les CREQ pour répondre à cette question, mais on s'y emploie. Il a été dit que les établissements Infrapôle et Infralog aussi sont dans la boucle pour les évolutions qui concernent leurs agents. Madame L'HOMEL, a-t-on fait le tour de la totalité des textes à

modifier ? Je vais m'engager en vous disant, je pense que oui au plan national, en tout cas au plan...

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Excusez-moi, mais y compris les schémas de signalisation de toutes les gares qui vont...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Attendez, on distingue deux choses. Je veux être précis là-dessus, et je répondrai aussi à Madame LANTZ. Les textes réglementaires qui mentionnent l'autorisation de départ signal électrique, je pense que cela a été regardé. En tout cas, cela fait maintenant plusieurs mois que les établissements travaillent sur l'évolution de leur collection de textes. Je pense que ce sujet est aujourd'hui vérifié. Les questions de charge de travail des postes ont été regardées. Si le poste se trouve dans une situation perturbée ou une situation de simultanéité d'activités, cela peut différer éventuellement de quelques secondes ou dizaines de secondes le fait de donner une assurance du signal ouvert, l'autorisation de mouvement, c'est une situation qu'on accepte. On pense qu'en règle générale là où on dit que pour un signal non visible la règle sera le contact verbal, je pense que cela a été regardé et il a été jugé que la charge de travail le permettait. Sur les trains de voyageurs en marche à vue, j'ai parlé d'une étude locale de sécurité. Elle vise notamment à vérifier le cas que vous avez cité, le fait que les trains ne sont pas obligés de s'avancer avec des voitures hors quai, sinon on peut en rester à ce moment-là à la modalité échange verbal avec le poste, et on regarde également le fait qu'il n'y a pas de risque qu'un itinéraire de sens contraire soit formé et que lorsque le train s'avance en marche à vue il y ait une réception sur la même voie qui se fasse. Donc, on vérifie que les enclenchements interdisent ce type de mouvement. Sur les contrôles d'ouverture, ce sont des dispositifs particuliers qui sont à la disposition des agents de l'EF. Ce sont des cas particuliers sur lesquels je pense qu'il y a encore des discussions en cours pour quelques gares dans lesquelles ces dispositifs existent, mais ils ne consistent pas la base en situation actuelle de l'AuM. On regarde ces cas particuliers. Je pense essentiellement d'ailleurs hors de notre zone géographique. Je pense à quelques gares sur lesquelles le problème se pose, et la question est plus posée de dire, peut-on dans le futur créer une espèce de contrôle d'ouverture qui soit visible du conducteur directement et soit vraiment traitée en sécurité, mais cela nécessitera des modifications et des investissements. J'enchaîne avec le sujet des IS. Si je me suis fait mal comprendre, je le redis. Il n'y aura aucune espèce de dépose des IS à la va-vite au service de décembre. On se donne le temps de gérer des déposes d'IS comme cela doit être fait avec les études de sécurité, les plans techniques, les ordres d'exécution donnés, et s'il devait y avoir un impact sur les Infrapôles qui vont les réaliser, on mettra cela dans le plan de charge des Infrapôles. C'est pour cela que je dis que cela va s'étaler sur plusieurs années. Je pense que j'ai été assez clair là-dessus. Sur le délai de six mois entre la communication aux EF et la mise en place, je pense qu'il a été traité par des textes provisoires là où cela pouvait poser une difficulté quand les consignes locales définitives n'étaient pas rédigées six mois avant l'application, mais je vérifierai ce point. C'était ce que je voulais vous dire sur ces sujets. Monsieur GUELUY a demandé la parole, Monsieur PINOT, Monsieur CATIAU et Madame L'HOMEL.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Merci, Monsieur le Président. Vous avez tout à fait raison, il y a des choses qui ne sont pas à traiter en CSSCT. Vous comprendrez bien qu'il faudrait peut-être nous donner les espaces pour en parler. C'est bien la direction qui a supprimé les CPC,

les groupes de travail qui étaient lancés l'année passée sur des sujets de réglementation, ce ne sont pas les organisations syndicales qui les ont stoppés. En revanche, cela peine à reprendre. Vous aurez aussi bientôt des questionnements sur le matériel, sur l'outillage. Tous ces sujets professionnels avec lesquels les organisations syndicales et la direction pouvaient discuter, cet espace n'existe plus. Donc, à mon avis, je pense qu'on va vous les poser ici et vous serez bien en difficulté.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est bon, c'est noté. Je vois le point. Monsieur PINOT ?

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Je ne sais pas si vous avez en tête la réalité du terrain, Monsieur le Président, pourtant vous y avez été au mois de juillet sur le terrain. Vous avez vu parfois comment les choses se passent. Comment parfois les services, même au sein de la ZP, n'arrivent pas à se parler, on a bien vu le loupé en Picardie en termes de personnel. Certains pensaient que c'était occupé, d'autres... On n'a pas prévu le personnel. Vous avez pu faire un tour et voir un petit peu à quel point c'était catastrophique entre les services pour se parler et s'organiser. Quand on voit qu'on fait une ouverture de poste, il n'y a rien de prévu malgré le fait que vous y soyez passé, si on prend la trousse de secours. Sur des questions aussi cruciales, franchement, on a un gros doute, Monsieur le Président. Vous dites qu'un agent de circulation, on va le faire en réel, peut faire un contact verbal, physique si on a le temps pour garder un petit peu l'esprit humain. On va prendre la situation. Le cheminot qui est un vrai cheminot va vouloir donner le départ verbal et physiquement. Donc, il regarde et il confirme au conducteur que c'est l'heure du départ et il peut partir, c'est ouvert pour lui. L'agent de circulation voit une personne qui essaye de monter sur le train alors qu'il est en train de partir, et à ce moment-là, l'agent de circulation ferme les yeux parce que ce n'est plus son problème. Est-ce bien cela, Monsieur le Président ? C'est la réalité et c'est la vie du cheminot, Monsieur le Président. Il y a ce qui est écrit et ce qui est vécu. Et vous pensez que pour l'agent de circulation ce n'est plus son problème. Donc, il regarde, il ne peut pas agir. Il ne peut pas arrêter le train. Personne ne passe sous le train, mais c'est bon, l'agent de circulation va pouvoir retourner dans son poste, tranquille, et il ne sera surtout pas inquiété par un juge, car on ne pourra pas lui reprocher de ne pas avoir agi pour empêcher cela, mais vous, Monsieur le Président, vous pourrez aller voir le juge en disant, Monsieur le Juge, l'agent de circulation n'a rien à voir puisque cela ne fait plus partie de son geste-métier. C'est grosso modo ce que vous êtes en train de nous expliquer. Réseau ira voir le juge en disant, ce n'est pas mon agent de circulation qui est responsable. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais vous répondre, Monsieur PINOT. Sur la difficulté entre les services pour se parler, oui effectivement, ni plus ni moins qu'avant, et je reconnais qu'on a notamment quand on est en GOP des difficultés particulières d'organisation, le cas que vous citez, il faut qu'on soit bien clair et pour moi couvert par la réglementation. Tout agent qui constate qu'un train circule dans des conditions dangereuses, c'est le cas par exemple d'un client qui essaye de monter au dernier moment et qui risque d'être emporté par le train doit prendre les meilleures dispositions dans le contexte où il est pour l'arrêter. Là, excusez-moi, cela ne change pas fondamentalement les choses de savoir si c'est l'agent de circulation sur le quai, ou l'agent d'accompagnement. Il faut effectivement prendre les dispositions pour l'arrêter dans ce cas de figure. De la même façon, y compris cela peut arriver dans des circonstances, et heureusement cela arrive chaque année, cela

saue des situations, y compris un agent si on pousse jusqu'à l'extrême qui serait hors service et qui constate qu'un train circule dans des conditions dangereuses, je le sais, prend les dispositions pour l'arrêter parce qu'il est justement conscient des enjeux de sécurité. C'est ce que l'on peut dire là-dessus. Sur les CPC, Monsieur GUELUY, on verra avec la mise en place complète et définitive des instances, on saura traiter les sujets-métier. Je reconnais qu'il y a une discussion dans l'entreprise sur ce sujet. Je rappelle sous le contrôle d'Olivier MARTY que la future organisation de la SNCF doit amener également à mettre en place un CSE central d'entreprise à Réseau. Le schéma des instances n'est pas complètement définitif. Dans certaines de ces instances, on aura des groupes de travail, des instances qui se préoccupent spécifiquement d'un certain nombre de sujets sécurité ou autres, je crois que la question est encore devant nous. Monsieur CATIAU, Madame L'HOMEL, Monsieur SENS, après quoi je vous proposerai de passer au point suivant de l'ordre du jour qui est la réorganisation du poste 8 à Dunkerque.

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : D'un revers de propos, Monsieur le Président, vous avez évincé, ou plutôt écarté la demande faite par Madame MELONI et Monsieur LEROY s'agissant de la fourniture des études SECTOR, FOH et MSC si elle a été faite évidemment. Je vais juste vous demander de respecter les textes de loi L.2312-15, troisième alinéa, je me cantonnerai au CSE et non pas au CCGPF, je cite, « *Le CSE a accès à l'information utile détenue par les administrations publiques (vous représentez, Monsieur le Président, une administration publique) conformément aux dispositions légales relatives à l'accès aux documents administratifs.* » Il est extrêmement désagréable vous concernant d'entendre dire que ce n'est pas ici, c'est ailleurs. Le CSE a une personnalité, Monsieur. Vous devez respecter cette personnalité et les élus. Donc, je réitère cette demande de fourniture évidemment en suite CSE, des études SECTOR, FOH et MSC si elles existent. Pour terminer, dans l'énumération, plutôt dans l'inventaire de l'évolution des conditions d'expédition de train, oui vous avez raison, rien de nouveau, nous n'en sommes pas à la première évolution, nous vivons simplement la dernière évolution, et comme j'ai dit à mes collègues élus à mes côtés, nous consommons le divorce entre le fixe et le mobile simplement. Après le divorce, il n'y a plus d'existence légale dans un couple. Nous avons vécu longtemps, et après, chacun sa chance, mais en matière de sécurité on n'aura pas toujours la chance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bien, je répondrai. Madame L'HOMEL.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Vous excuserez mon opiniâtreté, mais sur ce plan je ne vais pas m'arrêter. Je voudrais que vous me donniez une réponse sur ce que j'estime nécessité et votre point de vue à ce sujet sur la formation des agents des EIC, s'il vous plaît ? Vous m'avez répondu tout à l'heure sur la part réglementation qui incombe aux EIC sur les modifications liées à la disparition de la procédure d'autorisation de départ. J'imagine que la majeure partie de la réglementation générale doit également être modifiée, et pas seulement la réglementation locale, la réglementation générale, tous les plans de formation, l'intégralité du chemin de fer qui est écrit en tout cas. J'aimerais bien savoir où on en est, et j'aimerais vraiment, si vous estimez maintenant qu'il n'y a pas nécessité de déployer un outil de formation conjoint à tous les agents sur un sujet tel que celui-là, que vous le disiez à voix claire et intelligible et que ce soit noté au procès-verbal, s'il vous plaît.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bien. Monsieur SENS, et je répondrai.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Excusez-moi, je n'en ai pas pour longtemps. On vient de recevoir deux avis d'accident du travail. Un accident s'est passé sur l'Infralog national en date du 12 août. On a reçu cela tout de suite, cela me chagrine un peu. C'était tout de même un grand délai pour un accident. Un autre accident grave pour ceux d'entre vous qui ne l'ont pas vu, c'est tout de même assez sympa à savoir même si c'est très triste, un collègue a été percuté à faible vitesse et heureusement sans grande gravité par un locotracteur sur une voie sur laquelle il était en train de débroussailler. Je pense qu'il faut qu'on en parle un peu.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Attendez, reprenez à voix plus intelligible pour ce dernier accident du travail.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Je ne suis pas assez proche, mais si je tire dessus, j'emmène tout le système. Sur l'Infrapôle Normandie, ce matin, un agent a été percuté par un locotracteur. Il était en train de débroussailler une voie qui est normalement non circulé. Je vous lis ce qui est écrit, je n'invente pas du tout. Le locotracteur faisait un passage pour décalaminage et il a percuté l'agent qui était en train de débroussailler, heureusement sans grande gravité, mais cela aurait pu.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Madame L'HOMEL, je venais d'avoir effectivement dans le cours de la séance de l'après-midi cette information, on ne va pas se prononcer évidemment. Donc, la principale information est effectivement que l'accident n'a pas causé de dommages importants à notre collègue. C'est, je crois, la première information que l'on souhaite avoir dans ce cas. Je ne vais pas me prononcer là-dessus à chaud dans cette séance sans avoir effectivement des éléments complémentaires. Je sais que l'établissement est en train d'y travailler. J'ai eu une information par les services de la DZP qui avait été prévenue par l'établissement. Donc, les services sont en train de veiller à ce que tout soit fait dans les règles. Sur la nécessité de la formation...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président ?

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

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais juste me permettre de vous interrompre. Cela fait maintenant plusieurs fois qu'il y a des accidents graves où on n'est pas informé. Je vais être un petit peu cru avec vous. Ce matin, quand la CGT a fait sa déclaration liminaire, vous étiez en train d'envoyer des messages, je ne sais même pas si vous étiez attentif à ce que disait Monsieur SENS. Je pense que la moindre des choses est peut-être d'en aviser le secrétaire puisque vous arrivez à faire deux choses en même temps, la moindre des choses, c'est cela. À partir de maintenant, pour tout accident grave, je veux être informé par SMS ou par n'importe quel moyen. Si ce n'est pas le cas, on va aller un peu plus loin. Des agents qui se font percuter, on est plus en train de jouer, je tiens à vous le dire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur ACHOUB. Je ne peux pas non plus contrairement au pouvoir que vous me prêtez, je ne peux pas faire deux choses à la fois. Je ne peux pas présider cette instance, m'efforcer d'écourter les débats et de répondre à vos questions, et vous passer un SMS ou une information de ce type. Évidemment, d'après l'information que j'ai eue, j'ai transmis le message que je venais de recevoir au DRH pour qu'il vérifie de son côté qu'on était en train de donner toutes les suites à cet incident.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : La moindre des politesses, on est dans une instance plénière où vous avez tout de même un certain nombre de représentants élus par les cheminots ici présents, la moindre des choses dans le cadre de vos dossiers, vous pouvez prendre quelques secondes et nous informer, au moins avoir ce respect, informer l'instance en disant, je viens d'apprendre un accident grave même si on n'a pas les détails, au moins on le sait. C'est tout ce qu'on vous demande, c'est un minimum.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté, Monsieur ACHOUB. J'aurais peut-être effectivement dû le faire comme vous le suggérez. Il y avait encore une demande de prise de parole de Monsieur SENS.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Il y avait la question sur la formation.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Attendez, pour la formation, que peut-on ajouter sur le sujet ?

M. Lionel MANGIN (direction Sécurité) : J'ai contacté les établissements pour avoir un petit peu leur point de vue. Ils sont en train d'élaborer les plannings de formation. On en saura un petit peu plus au mois de septembre sur la formation en elle-même. Ils sont en train de préparer, notamment sur l'EIC LORCA, des formations avec tous les agents et avec la participation de l'école. C'est quelque chose qui est bien pris en main. On va tout de même vérifier que ce ne sera pas uniquement une information qui sera faite.

Mme Vanessa L'HOMEL (CFDT) : Il faut vraiment que ce soient des formations sur l'ensemble des EIC, avec quelque chose de validant. Encore une fois, tant mieux s'il y a des initiatives locales qui permettent de d'affiner. On est sur quelque chose de sérieux, ce n'est pas anodin.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté. On s'assurera de ce point. Monsieur le Secrétaire ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, j'aimerais que pour la prochaine réunion, vous achetiez un câble un peu plus long parce qu'on a du mal à faire une prise de note. On n'arrive pas à capter comme il faut le micro, et ce n'est pas de la faute de l'élue puisqu'elle ne va pas non plus se pencher pour se faire entendre. Votre câble se balade au milieu et il faut faire quelque chose.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté. On a une petite difficulté effectivement dans ce coin du dispositif avec la longueur d'un câble, vous avez raison. Monsieur SENS ?

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, quand je vous demandais si les CSSCT concernées par les évolutions dans les établissements circulation, mais aussi équipement bien entendu à propos de la mise en mouvement des trains, je vous demandais le cas échéant que ce soit le CSE qui soit renseigné de tout ce qui nous manque comme réponses aux questions. Si vous me dites non, ce ne sera pas en CSSCT, ce serait forcément ici, et forcément cela va alourdir les débats et la longueur des débats. Peut-être que les ordres du jour ne seront pas menés tous à terme, et forcément des points des ordres du jour élaborés avec le Secrétaire devront être reportés. À la CGT, on reste cohérent avec ce qu'on dit depuis le début. J'appuie, j'enfonce le tirefond par rapport à ce que mon camarade, Pascal GUELUY, disait, mais refuser que les CSSCT soient informées des déclinaisons locales des projets

nationaux, c'est faire fi de l'expertise professionnelle des agents dont sont porteurs les élus ici présents, mais aussi les représentants de proximité qui ont été mis en place. J'ai entendu Monsieur MANGIN qui nous apporte dans son intervention écrite des précisions très intéressantes, mais qui restaient inconnues des élus jusqu'à présent et elles sont encore moins connues des représentants de proximité.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous voulez dire intervention orale.

M. Dominique SENS (CGT) : Intervention orale, mais j'ai bien vu Monsieur MANGIN lire un document. C'est pour cela que je me suis permis de dire intervention écrite. Votre dernière intervention sur les accidents graves et la survenue des accidents, je vous ai dit cet après-midi que s'il n'y avait pas d'information immédiate des élus sur les accidents du travail, la CGT agirait. Je constate, vous en faites la démonstration que nos demandes ne sont pas respectées. Donc, la CGT vous a dit ce qu'elle ferait.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté. Monsieur CHERIFI a demandé la parole.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Merci, Monsieur le Président. Concernant l'accident que l'on peut qualifier de grave de ce matin, à quelle heure a-t-il eu lieu ?

M. Olivier MARTY (DRH) : L'accident est signalé à 8 h 30. On s'est mis en contact avec la présidente de la CSSCT pour qu'il puisse y avoir l'enquête nécessaire par rapport à cet accident avec une prise de contact dès que cette séance plénière est terminée.

Mme Agnès RAULT : Elle vous a envoyé un SMS sur votre téléphone dès qu'elle a eu l'information.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Merci, Madame RAULT. J'ai appelé Madame CIZAUSKAS. à 13 h 30 et elle n'était pas au courant, je suppose, quand je lui ai signalé à 13 h 30 pour l'accident du collègue de l'EIC d'hier, je pense qu'elle m'en aurait parlé. Je le suppose.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On fera le point sur les délais qui ont été pris pour les différentes informations. Nous allons remercier Monsieur MANGIN. Donc, il reste du travail à faire sur ce dossier de l'autorisation de mise en mouvement, mais il est largement engagé et il est suivi de près par la direction de la ZP et par le niveau national. Je vous propose de passer au point suivant de l'ordre du jour. Monsieur le Secrétaire ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous propose une coupure, Monsieur le Président. Il est 16 h 34.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien. Je vous propose de reprendre à 16 h 50.

Interruption de séance à 16 h 35 — reprise de la séance à 16 h 55

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de reprendre notre réunion. Le point suivant qui vient à l'ordre du jour est donc l'information du CSE sur l'évolution de l'organisation de Dunkerque poste 8.

E2 – EIC Hauts-de-France – évolution de Dunkerque poste 8

Je vous sollicite, Monsieur le Secrétaire, pour faire participer comme assesseur Monsieur Thibaud DEMAZURE de l'établissement EIC Hauts-de-France qui connaît particulièrement bien le dossier.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Avant que vous fassiez entrer votre assesseur, on a besoin d'une précision ici. On est bien dans un dossier information-consultation sur ce point.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On est dans un dossier d'information, Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Ce n'est pas tout à fait l'information que j'ai reçue quand j'ai redemandé celle-ci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est un dossier d'information et je crois qu'il n'y a pas eu d'ambiguïté là-dessus quand l'ordre du jour a été fait.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : L'information-consultation, ce sont vos services qui me l'on dit quand j'ai posé la question.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Non, c'est un dossier d'information, et je crois qu'il n'y a pas une feuille de papier à cigarette entre la DRH et moi-même sur ce sujet.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Écoutez, Monsieur le Président, je vous dis que j'ai posé clairement la question à votre service, j'ai eu une autre réponse que celle-ci parce que j'avais un doute.

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

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je suis tout sauf un menteur.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Attendez, je ne prononcerai pas ce mot. Il y a pu avoir une ambiguïté, je la lève. Il s'agit d'une information simple.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous ne sommes pas tout à fait d'accord là-dessus parce que c'est un dossier qui a tout de même son importance, et même si vous êtes dans une information simple, je sais que vous vous êtes précipité à mettre ce dossier au mois d'octobre en place, je pense que cela mérite encore des débats au-delà de cette plénière.

Mme Agnès RAULT : Monsieur ACHOUB, c'est la question que vous m'avez posée ce matin quand vous êtes arrivé. Je m'excuse, j'ai confondu avec Artois-Hainaut. Je suis rentrée de vacances hier, je m'excuse.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai été un peu surpris par votre interpellation, Monsieur le Secrétaire, il me semblait qu'on avait été très clair dans l'élaboration de l'ordre du jour quand ce point a été abordé.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous observez que la feuille de cigarette est tout de même épaisse.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : En l'occurrence, il s'agit d'une erreur matérielle. Il ne s'agit pas d'une divergence de fond. La feuille de cigarette portait sur le fond.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Donc, à ma demande, peut-on sur ce dossier imaginer vu son importance, il reste une heure de plénière pour traiter un dossier aussi important, de le mettre au prochain ordre du jour ? C'est une question.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de la traiter. Je pense qu'une heure compte tenu des éléments qui vous ont été donnés, le plan est distribué sur table ou va l'être, cela me paraît donc suffisant. S'il y avait des compléments, on pourrait bien sûr y revenir.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : On va s'arrêter là parce qu'aujourd'hui le Président que vous êtes, estime déjà qu'une heure est suffisante pour traiter un dossier de réorganisation, je ne suis pas du tout d'accord avec vous. Vous me donnerez la parole à 17 h 55, je vous ferai lecture d'une délibération dans ce cas, merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Donc, je vous passerai la parole. Je reviens à ma question, vous êtes d'accord pour faire entrer Monsieur Thibaud DEMAZURE.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : De ce côté, il n'y a pas de souci pour le Secrétaire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous allons donc commencer. Monsieur PINOT ?

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Nous rejoignons la position du Secrétaire. Au vu des débats qui auront lieu après la présentation de ce dossier et de ce qu'on en aura à dire, je peux vous certifier que cinquante-cinq minutes ne seront pas suffisantes. Si vous jugez ces cinquante-cinq minutes suffisantes, je peux vous dire que les agents seront informés dès demain que pour leur suppression envisagée, il n'y aura pas de possibilité de revoyure et que c'est largement suffisant par rapport à ce qu'ils ont pu donner à l'entreprise et que leur dossier pouvait être traité en cinquante-cinq minutes. Je pense qu'ils vont largement apprécier votre état d'esprit, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est une lecture tout à fait personnelle, Monsieur PINOT, qui me paraît extrêmement réductrice de ce dossier. Madame LANTZ ?

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Pour la délégation CFDT, on est d'accord avec les deux précédentes délégations. Au vu du temps qui reste, et la distribution à l'instant du document, du schéma de gare, c'est impossible d'avoir un travail de fond sur ce sujet et de répondre clairement à toutes les questions.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On verra, Madame LANTZ, si on est capable de répondre à l'essentiel des questions et s'il y a des sujets sur lesquels il faut revenir.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, déjà, je voudrais que vous respectiez l'ordre de parole. Ici, Monsieur CHERIFI, depuis qu'il est arrivé il lève la main, vous l'ignorez parce qu'il a quelque chose à vous demander. Deuxième chose, ici, on n'est pas dans un supermarché. Le devenir des cheminots et des réorganisations ne se règle pas en moins de cinquante minutes. Je ne peux pas tolérer aujourd'hui qu'un Président se permette de dire, je pense qu'une heure est suffisante. Que savez-vous des débats que nous

allons avoir ? Si vous aviez une boule de cristal, à mon avis vous ne seriez pas là. Vous seriez peut-être à la place de Monsieur Guillaume PÉPY.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense l'avoir dit, et tout le monde l'a entendu que, si nécessaire, on y reviendrait si les questions sur ce sujet n'avaient pas été épuisées. Donc, je suis tout à fait à l'aise là-dessus. Monsieur CHERIFI, pardonnez-moi, effectivement, je n'avais pas fait attention à votre main.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Je remercie Monsieur MARTY de m'avoir vu, ce que Madame RAULT lui avait signalé. Je voudrais revenir concernant l'accident du travail grave de ce matin qui a eu lieu en Basse-Normandie. Je pense qu'il y a ambiguïté dans la réponse que vous m'avez donnée tout à l'heure par rapport à ce que je vous avais demandé.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est-à-dire, soyez plus précis.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Quand je vous ai dit que j'avais appelé Madame CIZAUSKAS. à 13 h 30, vous m'avez répondu qu'elle était au courant.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'avais pas cette information.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Vous m'avez répondu qu'elle était au courant. Or, elle a appris...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Non, honnêtement, j'ai appris cet accident du travail en cours d'après-midi. Je n'ai pas pu avoir d'informations là-dessus puisque je préside la séance. Donc, Olivier MARTY peut-il éclairer ce point ?

M. Olivier MARTY (DRH) : On ne sait pas à quelle heure elle a été elle-même mise au courant. Donc, on ne s'est pas prononcé là-dessus. On sait qu'elle nous a indiqué que lorsqu'elle a été mise au courant elle vous a envoyé un SMS pour que vous puissiez ensuite dans le cadre de ce qui est prévu en matière de CSSCT donner les suites pertinentes à l'accident.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Quand je vous ai dit que je l'appelais, je vais reformuler, vous ne m'avez peut-être pas compris, j'ai supposé qu'elle n'était pas au courant à 13 h 30 pour un accident qui s'est produit ce matin à 8 h 30, vous m'avez dit que ce n'était pas possible.

M. Olivier MARTY (DRH) : Je répète ce qu'on a dit tout à l'heure. On a dit qu'on n'avait pas une traçabilité minute par minute de ce qu'a été la remontée d'informations, mais que cela méritait d'être regardé vu qu'il s'est passé du temps effectivement entre la survenance de l'accident et la remontée d'informations à tous les stades, y compris le nôtre. Donc, on l'a dit clairement. S'il faut lui redemander de minuter le moment où elle a été mise au courant, on le fera, car cela veut dire que dans le circuit interne de l'établissement il y a eu du temps passé et un peu trop de temps passé.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Oui, tout à fait. De toute manière, on verra. Ce sera inscrit au procès-verbal, mais elle a été avertie à 13 h 59 pour être précis.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Donc, vous tranchez la question. Je considère et je confirme ce que vient de dire de DRH, nous considérons que le délai dans lequel nous avons eu l'information est trop élevé et anormal par rapport à cet accident. On en fera le retour vers l'ensemble des directions d'établissement. Sur le dossier de l'ordre du jour,

l'évolution de Dunkerque poste 8, je remets cette évolution dans le contexte. Il y a une loi de 2008, loi portuaire, qui a acté le transfert des voies ferrées des ports aux ports. Il y a eu des discussions évidemment port par port pour savoir quelles voies étaient transférées. Le souvenir que j'ai pour avoir été directeur en Nord — Pas-de-Calais est que les discussions étaient déjà en cours au Conseil d'administration du port de Dunkerque en 2006. Il s'agit donc d'opérations qui sont discutées depuis très longtemps, mais qui en revanche pour leur traduction matérielle, c'est-à-dire la réalisation des investissements, des enclenchements, la reprise des commandes, pour permettre aux ports de disposer d'un réseau séparé fonctionnellement du réseau ferré national ont été très longues puisque les travaux de séparation des voies ferrées portuaires et des voies du RFN commandées par le poste 8 se sont achevés au mois d'août cette année. Le dossier qui est vous est présenté est la traduction organisationnelle d'une part de cette loi portuaire qui date il y a maintenant longtemps, mais qui a été traduite dans le découpage physique des installations avec un différé très long. En l'occurrence, les installations du poste 8 ont été séparées du RFN onze ans après la loi portuaire. Sur ce dossier, je passe la parole à Monsieur DEMAZURE qui est l'ancien RDUO de Dunkerque, donc qui a porté ce dossier sur le plan de l'unité. Aujourd'hui, il est adjoint à la RRH de l'établissement EIC Hauts-de-France.

M. Thibaud DEMAZURE (adjoint RRH EIC Hauts-de-France) : Bonjour à tous ceux que je n'ai pas pu croiser ou que je n'ai pas eu l'occasion de croiser dans le couloir. Je vais commencer par rappeler quelques éléments de contexte sur le poste 8 de Dunkerque qui est illustré par le schéma qui vous est présenté. Le poste 8 de Dunkerque appartient à l'équipe Dunkerque Secteur 2 de l'UO circulation du littoral, et il comporte dans son organisation actuelle un chef circulation de grade TTMV en trois par huit, et un agent circulation de grade CSRMV en trois par huit hors week-end. Il y a trois technologies dans ce poste, un PRS, un PLI et une table géographique. Ce sont les éléments de contexte. Sur le projet en lui-même, l'étude a été menée en regard du transfert d'une partie des installations du RFN au réseau ferré portuaire dont le gestionnaire d'infrastructure est le grand port maritime de Dunkerque, donc le GPMD. Ce transfert a eu lieu le 19 août 2019. L'étude était aussi destinée à évaluer la nouvelle charge de travail faisant suite à ce transfert. Sur les installations transférées en elle-même, sur la partie du PRS, dix-neuf itinéraires sur vingt-sept et cinq autorisations sur six ont été transférés au GPMD. Il ne reste donc que huit itinéraires et une autorisation. Sur la partie S11, donc les installations de traction électrique, quatre IA sur cinq ont été transférés et trois sectionneurs sur quatre l'ont été également vers le GPMD. Donc, il ne reste qu'un seul IA et qu'un seul sectionneur commandé depuis le poste. Sur la partie travaux S9, treize ZEP sur dix-huit ont été transférées sur la zone d'interface. Il reste vingt-trois ZEP sur le RFN et cinq ZEP sur la zone d'interface. Au global, on passe de quarante-et-une à vingt-huit ZEP gérées par le poste 8. Sur les appareils de voie, douze appareils de voie ont été transférés au GPMD, ce qui occasionne le retrait de cinq secteurs de graissage. Ce transfert d'installations est à mettre aussi en relation avec une baisse du trafic ferroviaire sur l'ensemble ferroviaire Dunkerque — Grande-Synthe depuis quelque temps. Cela occasionne une modification de l'organisation du poste qui prendra effet le 1er octobre 2019 avec le maintien de la présence du chef circulation poste 8 en trois-huit, et le maintien de la présence de l'agent circulation du poste 8 du lundi au vendredi sur le service de soirée de 13 h 45 à 21 h 45. C'est la période de plus forte activité qui a été mesurée au cours de l'étude. Cela permet aussi d'appuyer le chef circulation sur les demandes de travaux avant la nuit. Conséquences : c'est le passage de cinq à deux opérateurs pour assurer la couverture du

poste d'agent circulation du poste 8. Ce sont les éléments factuels de l'étude qui figure au dossier qui vous a été transmis.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'était déjà pour avoir le paysage. On va prendre un certain nombre d'interventions, et on va s'efforcer d'apporter les réponses. Monsieur GUELUY ?

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le Président, je vais vous lire une petite déclaration de la part de la CGT. Premièrement, avant de commencer la lecture, je tiens tout de même à vous faire un rappel. C'est gentil de nous donner un document sur table aujourd'hui, même si ce n'est qu'un plan simplifié, cela aurait pu être envoyé en amont avec les documents aux élus.

1. Déclaration CGT

M. Pascal GUELUY donne lecture de la déclaration suivante au nom de la délégation CGT :

Monsieur le directeur,

La CGT au travers de ses élus CSE ZP NEN et avec l'appui du syndicat CGT de Dunkerque est allée à la rencontre des salariés de la zone de Dunkerque — Grande-Synthe. Nous leur avons expliqué que la direction a présenté lors de la CSSCT1 du 9 juillet 2019 un projet de réorganisation du poste 8. Ce projet prévoit la suppression de trois postes d'agent circulation de qualification D, deux roulements et une réserve. Les représentants CGT se sont opposés à ce projet qui doit être débattu lors du CSE du 28 août 2019. Pour la CGT, il ne s'agit pas d'une évolution simple des horaires et conditions de travail des agents, mais il s'agit d'une restructuration majeure qui impactera tous les métiers et toutes les activités de la zone Dunkerque — Grande-Synthe. Nous affirmons que cela péjorera les évolutions de carrière des personnels de l'EIC. Les agents se retrouveront avec moins de postes ouverts à la qualification D. Ils resteront donc coincés à la qualification C à moins d'être mobile géographiquement sur un périmètre de plus en plus étendu, la direction osant déclarer que la zone d'emploi s'étendait de Dunkerque à Hazebrouck et Calais, ce qui engendrera une augmentation des risques routiers, fatigue, problèmes familiaux. La CGT et le personnel concerné demandent l'arrêt des restructurations engagées par la direction et le maintien du poste d'AC en trois-huit. Le pesage des postes effectué par représentant de la direction n'ayant jamais travaillé sur la zone et dont la mission était de répondre favorablement aux injonctions de sa hiérarchie avec l'unique but des gains de productivité n'est pas conforme à la réalité. La CGT demande à ce que de nouveaux pesages de poste soient effectués par la hiérarchie de proximité en y intégrant les agents et les représentants. Il faut que toutes les tâches que la direction considère comme parasites soient incluses dans ce pesage : appels téléphoniques, graissage des appareils de voie, mise en tête des engins moteurs pour le débranchement, travaux, etc. Cette liste n'est pas exhaustive. Nous demandons la prise en compte des risques psychosociaux qu'engendrerait la mise en place de cette restructuration notamment si sur certains postes l'agent se retrouve seul pour gérer cette charge de travail, angoisse, stress, maladie. Les agents ne disposant pas du don d'ubiquité, ils ne pourront pas

s'occuper du débranchement, des sorties QP2, des mises en tête. Cela impactera forcément la qualité de production du triage de Grande-Synthe à l'aube de la filialisation du fret du Cap 2020, extension du port ferry de Loon plage. Cela ne rassure pas les agents quant à leur avenir professionnel et augmente toujours l'augmentation des RPS. La direction de l'EIC n'envisage même pas que le trafic fret puisse se développer. Pour eux, le fret est fini. À l'heure de l'écologie nécessaire, la direction continue sa politique d'abandon du ferroviaire et du report sur la route du transport de marchandises. C'est donc dans ces conditions que la CGT vous remet ce jour en plénière les signatures de la pétition émanant des réflexions des salariés et ayant recueilli à ce jour quatre-vingt-quinze signatures.

Merci pour votre écoute attentive.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur GUELUY. Monsieur LEROY ?

2. Déclaration UNSA-Ferroviaire

M. Adrien LEROY donne lecture de la déclaration suivante au nom de la délégation UNSA-Ferroviaire :

Monsieur le Président,

Vous nous présentez ce jour le dossier d'évolution de Dunkerque poste 8, dossier dont nous avons pris connaissance pour certains d'entre nous lors de la CSSCT du 9 juillet dernier. Une fois le moment de surprise à la découverte du contenu de celui-ci passé, aucun échange à ce sujet dans les instances ni en CSE ni en ex-CHSCT, nous avons étudié le projet remis et sommes allés à la rencontre des agents du poste pour recouper les informations. Force est de constater que nos conclusions ne sont pas les mêmes que les vôtres. En effet, nous contestons les résultats de votre étude de charge. Celle-ci est réalisée sur une période non représentative, en particulier en ce qui concerne la charge travaux uniquement sur le poste de l'agent circulation sans prendre en compte le poste du CDC, en omettant une grande partie des actions composant la charge mentale du poste, toutes les tâches parasites non reprises dans les référentiels sur une anticipation à notre sens erronée de l'évolution des pratiques-métier poste transfert d'installation au GPMD. Monsieur le Président, si vous le souhaitez, nous pouvons détailler et argumenter l'ensemble de ces points, mais la liste de nos critiques, de nos remarques et de nos propositions à propos de ce dossier est longue, et nous ne pensons pas que la plénière d'aujourd'hui soit le lieu idéal pour un échange constructif sur le dossier. C'est pourquoi nous demandons le report de l'application initialement prévue au 1er octobre à une date ultérieure afin de nous laisser le temps d'échanger et à la CSSCT de faire son travail et de vous apporter son regard lors de la prochaine réunion de cette commission qui aura lieu le 1er octobre.

Merci de votre attention.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur LEROY. Y a-t-il d'autres demandes ? Monsieur MAUDUIT ?

3. Déclaration SUD Rail

M. Alex MAUDUIT donne lecture de la déclaration suivante au nom de la délégation SUD-RAIL :

Monsieur le Président,

Nous voici face à un dossier de suppression de postes qui serait passé inaperçu si notre délégation ne s'était pas montrée à l'offensive sur ce dossier. À la fin de la présentation, vous aurez des choix à faire, prendre vos responsabilités tout en vous rappelant que les derniers éléments sur ce secteur montrent que la sécurité tient parfois à un fil. Que s'est-il passé ces deux dernières années avant cette mise à mort ? Vous avez fait en sorte pendant plus de deux ans que les agents creusent eux-mêmes leur tombe, c'est pathétique, la mise à mort de leur trois-huit. Ils se sont investis pendant ces années à crouler sous les travaux pour mieux les jeter hors de leur poste de travail. Nous espérons que vous ne ferez pas preuve de psychopathie en ayant un comportement antisocial et d'anti-remords en leur faisant perdre une partie des installations volontairement au profit d'un opérateur privé. Vous mettez aujourd'hui trois agents en souffrance, tous les trois pour ainsi dire retraitables ou à venir. Vous auriez pu faire le choix d'une suppression au fil de l'eau, le temps aux TTMV de s'habituer aux nouvelles installations, aux nouveaux programmes de travail et à travailler sur une meilleure ergonomie du poste, voire au fil du temps et en pratiquant ce qu'il y a de mieux à choisir comme option en termes d'organisation de travail. Au lieu de cela, pour finir leur activité professionnelle, ils ont le choix entre partir à quarante kilomètres de chez eux en trois-huit en lieu et place d'être à cinq minutes de leur domicile, ou pire un agent habitant à deux minutes repartir à la réserve. Il est vrai qu'à 57 ans, c'est un vrai plaisir, ou alors par dépit choisir un roulement exclusivement de soirée, car on y vient, à l'étude de charge, ou plutôt dossier à charge pour mieux supprimer. C'est pour celui dans cet établissement qui fera la meilleure trouvaille en ce sens. Comment choisir un service en 13 h 45-21 h 45 alors que tous savent que les travaux de graissage se font pendant le créneau horaire de 9 h-11 h, que pendant la période midi à 15 h, de nombreuses circulations ont cours. Il aurait pu être choisi un service en 7 h-15 h plus social, mais qui laisse en souffrance également les agents TTMV sur la partie fin de soirée. Choix cornélien, car la suppression de poste est au cœur du système plutôt que de faire une réorganisation respectant la sécurité et la charge de travail. Et c'est à ce moment-là, Monsieur le Président, que vous entrez en jeu. Faire prendre des risques aux agents où vous assurez que tout sera maîtrisé et nous présentez la nouvelle évaluation des risques sur ce poste de travail dont vous êtes responsable. Une fois de plus en avançant à pas forcés dans ce nouveau dossier, vous prenez de cours les agents, vous les écœurez, eux qui ont tant donné pour la SNCF, et faites preuve une nouvelle fois d'anti-dialogue social dans cette instance. Nous serons curieux de voir comment vous allez justifier cette précipitation sur ce dossier d'entreprise alors que l'entreprise devait l'information aux organisations syndicales le plus en amont possible, condition indispensable à la bonne prise en compte des avis et des intérêts du personnel. La direction via le RH910 s'engage à partager dès l'initialisation du projet l'ensemble des informations nécessaires à leur bonne compréhension et à la concertation, ce qui n'a pas été fait dans ce dossier. Donc, Monsieur le Président, nous vous demandons de surseoir à ce projet ainsi qu'aux entretiens

exploratoires de la semaine prochaine, et de retravailler ce dossier avec la commission SSCT.

Merci de votre écoute.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ? S'il n'y en a pas, je vous propose qu'on aborde différents sujets en réponse à vos questions et déclarations. Plusieurs déclarations posent des questions ou remettent en cause l'étude de charge qui a abouti à l'organisation présentée. Je vais demander à Monsieur DEMAZURE d'expliquer ce qui a été pris en compte dans cette étude de charge, et en quoi nous considérons qu'elle est représentative de la charge du poste. Ensuite, on abordera davantage la question des agents et de leur devenir. Je pourrai dire un mot des critiques qui sont faites sur le rythme de l'opération et sur le processus. On parle d'abord de l'étude de charge.

M. Thibaud DEMAZURE (adjoint RRH EIC Hauts-de-France) : Sur l'étude de charge, il s'agit d'une étude de charge globale du poste qui ne s'est pas concentrée que sur le travail de l'AC : les travaux, le S11, les DPGR, les réceptions sur voie de service et le nombre de circulations gérées sont intégrés à l'étude de charge. Donc, c'est bien une étude de charge globale du poste sur laquelle plusieurs périodes de plus forte activité se dégagent et se retrouvent sur des périodes du service de soirée, dont celui sur lequel l'agent circulation sera placé, à savoir la période de 12 h à 15 h, et 18 h à 21 h.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note qu'il y a des questions posées. Est-ce que les tâches autres que de circulation pure, c'est-à-dire les tâches liées au graissage, les tâches liées à la protection éventuelle des travaux ont été prises en compte dans cette étude ?

M. Thibaud DEMAZURE (adjoint RRH EIC Hauts-de-France) : Ces tâches ont été prises en compte dans cette étude. Ce sont des tâches qui relèvent du poste d'agent circulation actuellement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Un autre sujet abordé est de dire que des travaux sont faits la nuit. Il y a deux agents jusqu'à 21 h 45, ensuite il y a le chef circulation. Avez-vous vérifié le fait que les tâches liées à la circulation et aux travaux la nuit sont compatibles avec cette organisation ?

M. Thibaud DEMAZURE (adjoint RRH EIC Hauts-de-France) : L'absence de train voyageur la nuit et la fermeture de la voie banalisée la nuit entre Calais et Dunkerque nous permettent d'affirmer que la charge de travaux de nuit est compatible avec le nombre de circulations sur cette période.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce sont quelques éléments qu'il faut apporter. Ensuite, on peut estimer éventuellement que la lecture que font les uns et les autres de l'étude de charge n'est pas forcément la même, mais je voudrais indiquer qu'elle a été faite avec sérieux et en considérant l'ensemble des activités du poste. De ce fait, a contrario, je dirais que l'entreprise, je le dis, c'est clair, ne souhaite pas qu'on reste dans le figeage de l'organisation ancienne qui s'avère une fois les parties importantes du poste 8 ancien transférées, je rappelle ce qui a été indiqué par Monsieur DEMAZURE, le transfert au 19 août, dix-neuf itinéraires du PRS sur vingt-sept, cinq autorisations sur six, la quasi-totalité

des appareils d'interruption du S11, le passage de quarante et une à vingt-huit ZEP, le retrait de cinq secteurs de graissage. Dans un contexte de baisse importante depuis plusieurs années du trafic fret de la zone portuaire, l'entreprise très clairement n'entend pas rester sur le figeage de l'organisation existante du poste 8 puisqu'elle n'a pas été modifiée, c'est pour cela que je dis existante, et donc l'organisation qui est proposée paraît adaptée à cette étude de charge et à la localisation de la charge dans la journée. Les éléments qui ont été réunis dans cette étude me paraissent solides. Monsieur PINOT, Monsieur GUELUY, Monsieur SENS, Monsieur LEROY.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Dans notre déclaration, on vous demandait tout de même de prendre en compte l'âge des agents, mais apparemment vous n'en avez que faire puisque vous ne revenez pas sur le sujet. Les agents que l'on a rencontrés ont l'impression qu'ils se sont beaucoup investis pendant plus de deux ans, deux ans et trois mois de travaux qu'ils ont subis, pour se voir jeter. Ils ont cette impression, et on peut comprendre que ce sont tout simplement des cheminots jetables. Les entretiens d'orientation qui n'ont pas encore eu lieu, vous vous empressiez de les faire dès la semaine prochaine. A priori, c'est vous qui supprimez leur poste, et en plus c'est vous qui allez être responsable de leur reclassement par rapport à votre changement de poste, c'est génial. C'est vraiment une suite logique pour les enfoncer jusqu'au bout par la même personne. On a rappelé les âges, plus de 55 ans. Un agent a 57 ans. Ils ont fait leur vie sur un site. Il y en a qui se sont arrangés. Vous comprenez bien qu'il n'y a pas de train, Monsieur le Président. Ce ne sont pas des postes de jour. Un agent habite à cinq minutes, un autre habite à deux minutes. C'est sûr qu'à 57 ans, à l'approche de la retraite, retournez à la réserve ou tel qu'on leur présente prendre un poste à Hazebrouck à 40 kilomètres de là, c'est vrai qu'on va encore limiter les risques routiers. Monsieur le Président, vous pensez bien que ce n'est pas à 55 ans ou à 57 ans qu'on va vendre sa maison et s'adapter à son nouveau lieu de travail. Donc, c'est une augmentation des risques qu'on va leur faire prendre. Au-delà de la pensée des agents, il y a la sécurité. On a regardé l'étude, 12 h-15 h, il y a un certain nombre d'opérations. Que se passe-t-il entre 12 h et 13 h 45, et 13 h 45 à 15 h pour que vous ayez choisi de prendre la moitié de ce créneau qui paraît le plus compliqué en matière de circulation ? Que se passe-t-il ? Vous dites que vous avez fait une étude sérieuse, donc vous avez choisi un créneau horaire 13 h 45-21 h 45. Les agents qu'on rencontre nous ont dit le matin, c'est impossible, des PGR, des travaux sont pris sur la matinée qu'ils avaient besoin d'un agent circulation avec eux. En soirée, seul, c'est impossible. Donc, c'est pour cela, c'est un choix cornélien. Par rapport à la charge de travail, un poste que ce soit de soirée ou de jour, cela pose souci. Que fait-on mis à part le côté financier, c'est en fait purement financier, de supprimer un trois-huit pour le transformer en un huit. Les TTMV disent que c'est impossible le matin tout seuls. Si on fait 7 h-15 h comme il avait été proposé par des agents par dépit plutôt que de ne faire que des soirées. Je vous conseille de tester, ne serait-ce que sur deux semaines pour voir un petit peu ce que cela peut procurer en matière de vie familiale à 55 ans ou à 57 ans, on a encore une vie de famille à cet âge. Pourquoi prenez-vous des risques en laissant le TTMV tout seul alors que dans votre étude vous dites que de 12 h à 13 h 45, on ne sait pas trop, 12 h à 15 h, c'est en effet là où il y a une lourde charge de travail, mais par contre de 12 h à 13 h 45, on ne sait pas ce qui se passe, beaucoup de circulations, c'est sûr, beaucoup de manœuvres, c'est sûr. Qu'est-ce qui fait qu'à un moment donné vous laissez seuls les TTMV alors que vous savez qu'ils ont une grosse charge de travail mis à part l'aspect économique ? Des agents vont certainement se retrouver en 2NE, vous le savez, vous avez été les voir, vous

avez pu discuter avec eux, il me semble. Donc, qu'est-ce qui nous pousse à aller à l'extrême dans cette restructuration ? En plus de cela, Monsieur le Président, vous semblez dire que l'étude faite est super. Avez-vous été voir dans le poste comment les choses se passent ? L'agent circulation seul par rapport à l'ergonomie du poste, comment fait le TTMV pour travailler. Il faut voir comment c'est imbriqué à l'intérieur du poste. Ergonomiquement, comment le TTMV fait-il pour travailler puisque vous lui imposez d'être tout seul ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais vous répondre, Monsieur PINOT. On va essayer d'apporter des éléments. Monsieur GUELUY, puis Monsieur SENS et Monsieur LEROY.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le Président, je suis un peu surpris tout de même de la description qui est faite sur le pesage des postes. Si on vous a fait une déclaration et si on vous remet une pétition, c'est bien parce qu'on a rencontré les agents et qu'on se base sur ce qu'ils nous disent sur le terrain. Les camarades qui ont fait cette tournée, et je suis allé tourner aussi là-bas. Par rapport aux tableaux qui nous sont fournis dans le document, pour le peu de temps qu'on est resté, j'ai vu passer des trains et un peu plus que ce qui est marqué dans le tableau. Vous me direz certainement que ce jour-là je n'ai pas eu de chance, j'en ai vu plus que la moyenne, mais déjà les agents sur le terrain se posent de grosses questions sur ce qui apparaît dans le tableau. Ils sont du métier. Je suis bien obligé de leur faire confiance. Je suis quelqu'un de l'équipement. On me dit que c'est tout de même minoré. On est toujours sur le même débat. Vous nous annoncez que vous ne nous consulterez pas, on en connaît la raison. Vous jugez que ce n'est pas important. Je suis désolé, on parle tout de même de la suppression de postes d'agent. Si cela n'est pas une modification importante des conditions de travail, on se retrouve sans poste et on doit bouger et changer de poste, je ne comprends plus rien. Je vous rappelle tout de même que sur d'autres sujets, sur d'autres projets, pourtant la direction nous affirmait que même si on allait au TGI on n'aurait pas raison sur le sujet, je ne vois pas en quel honneur vous considérez qu'il n'est pas important. Vous supprimez des postes, c'est une modification importante des conditions de travail. Je pense que là-dessus si on n'arrive pas à trouver de terrain d'entente pour que le projet se déroule bien pour les agents et qu'on prenne bien en compte leurs revendications parce que ce sont des revendications, ils veulent le maintien et ils veulent l'arrêt des restructurations. Il va falloir que vous nous expliquiez comment on n'aura pas envie d'aller prendre toutes les mesures pour faire respecter nos droits.

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

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, je voudrais signaler que fin 2017 il y a eu un débat public sur la création d'un second bassin à conteneurs du côté de Loon Plage, vers le poste 9. La communauté d'agglomération de Dunkerque et le patronat routier pesaient fortement pour cette création de second bassin à conteneurs qui devrait ramener un camion dans les rues de Dunkerque – Grande-Synthe toutes les trente secondes, je crois. Mis à part que vous nous disiez, Monsieur le Président, que c'est Géodis qui va choper le marché des camions, je ne vois pas comment on peut prétendre qu'il n'y aurait pas d'avenir, j'extrapole peut-être, pour le fret ferroviaire en particulier dans la ville de Dunkerque et Grande-Synthe. J'espère que cela a été pris en compte. Je peux vous envoyer rapidement les contributions de la CGT et de la Fédération des cheminots à ce débat public, je tenais à le signaler. Second point de mon intervention, l'étude de charge. Monsieur DEMAZURE, vous avez participé à

la CSSCT. Vous avez présenté le dossier. Il y avait une question, est-il possible d'obtenir l'étude de charge ? L'étude sur le poste CDC a-t-elle été réalisée également ? Réponse au procès-verbal, « *Monsieur Thibaud DEMAZURE a apporté les éléments lors de la présentation du dossier, l'étude de charge réalisée est une étude globale sur le poste. Les compléments seront annexés au présent compte rendu.* » Les deux dossiers, celui de la CSSCT présentée en CSSCT et aujourd'hui dans les documents du CSE, les pages sur la situation projetée, l'étude de charge, sont identiques. Je n'ai pas d'annexe et sur votre document il n'y a pas d'annexe. Il nous manque donc quelque chose. J'espère que ce n'est pas à moi qu'il manque quelque chose. Apportez-moi ces précisions sur l'étude de charge, s'il vous plaît, merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On va vous répondre. Monsieur LEROY ?

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Monsieur le Président, on voit un petit peu les déclarations, elles vont pour la plupart dans le même sens. En fait, on ne comprend pas la précipitation de l'entreprise sur ce dossier. On vient de modifier effectivement profondément le fonctionnement du poste en transférant des installations. Qu'on laisse le temps aux agents de s'habituer aux méthodes de travail induites par cette réorganisation, qu'on prenne en compte la GPEC, qu'on laisse aux instances le temps de faire leur travail, et après on rediscutera sereinement. Là, tel que c'est fait dans la précipitation, cela va forcément être compliqué. L'organisation proposée au niveau des RPS et de l'équilibre vie privée vie professionnelle sur un roulement 14 h-22 h toute l'année pour nous qui sommes garants des RPS est totalement inacceptable, et même s'il pouvait éventuellement être accepté par un agent qui part prochainement en retraite et qui pour éviter de faire 50 kilomètres aller et 50 kilomètres retour accepterait pendant six mois de faire des 14 h-22 h pour finir sa carrière, ce roulement à mon avis n'aura pas grand succès pour la suite, et puis c'est un petit jeune attaché TS qui viendra d'avoir l'examen, et en attendant de valider son TTMV, on va devoir le mettre sur des postes de qualification D, et puis c'est un jeune de 24-25 ans qui va faire une année complète à faire du 14 h-22 h, et c'est juste inacceptable pour nous. Quand on fait une réorganisation dans un poste, on ne peut pas la faire en fonction des agents présents si jamais il y en a un qui l'accepte, il faut voir un petit peu plus loin. Pour nous qui avons dans nos prérogatives les conditions de travail des agents, on ne peut pas laisser passer un dossier qui met en place un roulement 14 h-22 h 52 semaines par an. C'est juste impossible.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais m'efforcer de répondre. Pardon, Monsieur PINOT voulait reprendre la parole, et je répondrai ensuite.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : En rencontrant les agents, sachez que celui que vous visez pour prendre par exemple le roulement de soirée c'est franchement par dépit parce qu'il habite à deux minutes, et s'il voit que mentalement il ne tient pas, vous ne le reverrez plus. Donc, les agents avant de commencer, on parle des RPS, on est en plein dedans, donc d'avance on sait que de la façon dont vous faites les choses, de la façon dont vous mettez en place, vous apportez de la souffrance au travail. On aimerait bien vous entendre sur le sujet. Ce n'est pas une anecdote, mais on espère que ce n'est pas la de provocation de la part du représentant ici de l'EIC Hauts-de-France de prévoir des notations complémentaires à la date du 24 septembre alors que sur les notations complémentaires trois syndicats sont représentatifs, dont deux appellent à un mouvement le 24 septembre. Nous espérons que

cela ne fait pas partie d'une provocation supplémentaire de la part aujourd'hui du responsable gestion carrière.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur le dernier point, je n'ai pas les éléments. Il faudrait bien regarder le calendrier, ce qui a été annoncé et dans quel ordre, s'il était possible pour l'établissement de savoir qu'il y avait cette manifestation le 24 septembre. Quelques éléments de réponse aussi sur les différentes déclarations. Sur le fait de fournir des éléments, je comprends que les pages qui sont là, les pages 7 et 8 ont été rajoutées au dossier à la suite de la demande de la CSSCT. Ensuite, on peut toujours estimer que ce n'est pas assez détaillé. Je pense qu'on a tout de même une assez bonne idée de l'ensemble des circulations. C'est détaillé entre les TER sur la voie banalisée, le fret sur la voie banalisée et l'interface avec les autres circulations du site. Au total, je ne vais pas faire de comparaison délicate, mais évidemment on est sur des rythmes d'activité qui sont très inférieurs pour ceux qui ont été connus dans ce poste, et pour lesquels le poste a été dimensionné à l'époque. Ensuite, on ne va pas entrer dans un débat sur le fret ferroviaire en France. Nous avons le passage en ce point de tous les trains qui alimentaient la sidérurgie de l'Est de la France. Aujourd'hui, on ne va pas faire un constat sur l'évolution de l'industrie en France, mais toute cette sidérurgie de l'Est de la France a en très grande partie disparu. Les trafics historiques que les uns et les autres qui travaillaient sur les Hauts-de-France ont pu connaître à Dunkerque n'ont rien à voir avec les trafics d'aujourd'hui. Je pense que cette vision à la fois des circulations est claire sur le fait qu'on est très en dessous de ce pour quoi les installations et l'équipement en personnel qui prévalait encore il y a quelques années ont été dimensionnés. Il y a des précisions apportées sur le volume de travaux, de S11, de DPGR, sur le dérangement des IS sur une période dont on peut penser qu'elle est tout de même de plusieurs mois dont on peut penser qu'elle est tout de même assez représentative. Ensuite, il peut toujours y avoir des critiques. Ces études d'organisations ne sont pas toujours très faciles à accepter par les agents parce qu'ils ont toujours en tête une situation plus perturbée qu'une autre, une journée où il y a eu de la pointe, mais tout de même quand elles sont faites comme c'est le cas ici sur six mois à peu près, cela permet de moyenniser un ensemble d'effets et d'avoir une vision réaliste de la charge. À ce stade, je n'ai pas d'éléments me laissant penser soit qu'on ait minoré l'étude, soit qu'on amène des éléments dans lesquels les agents ne pourraient pas reconnaître le poste dans lequel ils travaillent. Ensuite, Monsieur PINOT, vous avez raison, certainement, l'ergonomie de ce poste avec trois tables n'est pas idéale. Ce n'est pas comme cela que l'on concevrait un poste d'aiguillage aujourd'hui, mais c'est tout pesé par rapport au temps actuel que prennent les opérations que les éléments ont été évalués. Sur la question des agents, oui clairement, il est connu par l'entreprise que ce type de réorganisation a des conséquences sur la vie des agents, c'est clair. Il n'y a pas de dossier de réorganisation qui soit lié à des évolutions technologiques, je pense aux modernisations des postes d'aiguillage, ou comme c'est ici un découpage du transfert des activités à un autre gérant, je précise au passage parce que la question a été posée, il s'agit de la déclinaison d'une loi. Il ne s'agit pas d'un transfert au privé, il s'agit de la prise de possession d'un réseau par un autre organisme public qui est le grand port maritime de Dunkerque qui est piloté par l'État, même si ensuite lui-même a la latitude de passer des appels d'offres pour opérer ces postes d'aiguillage. Je pense que c'est à cela que vous faisiez allusion, mais il s'agit de l'interface entre deux réseaux ferroviaires publics, un réseau qui est le RFN et un réseau qui est celui du grand port maritime de Dunkerque, et c'est la conséquence d'une loi. Je vais aborder un sujet délicat, mais par rapport à une situation de désimbrication des installations

dont j'ai dit qu'il a fallu onze années pour la réaliser depuis la loi par rapport à des travaux dont il a été rappelé qu'ils ont duré plus de deux ans, il me paraît improbable, mais je vérifierai ce point qu'on n'ait jamais évoqué avec les agents le fait que la charge baissant, il y aurait certainement une réorganisation du poste à l'issue. Je pense que personne quelque part n'est pris en traitre. Ensuite, quand effectivement on est face aux conséquences, je pense qu'il faut ouvrir un autre volet, celui avec lequel on va prendre en compte la situation des agents et l'accompagner. Je comprends que ce volet n'a pas débuté. Il y a eu un souhait que nous avons pris en compte que les entretiens exploratoires aient lieu uniquement après cette information du CSE. Peut-être, vous pouvez dire un mot de la façon dont vous envisagez de piloter l'accompagnement social. À ce propos, Monsieur PINOT, je vais relever tout de même un propos parce que je l'ai trouvé un petit peu désagréable vis-à-vis de Monsieur DEMAZURE qui est aujourd'hui mon assesseur, mais qui est un des cadres de l'établissement. Il est bien que dans nos établissements les cadres puissent avoir des parcours professionnels et puissent tenir des postes de différente nature. Il est bien que des cadres qui ont des missions transport, des missions d'exploitation avec les compétences afférentes aient des postes de management. Il est bien qu'ils aient des postes fonctionnels dans ce domaine, qu'il y ait des passages dans les pôles sécurité, dans les pôles qualité production, et il est bien aussi qu'il y ait des passages dans les services RH. L'itinéraire de notre collègue est celui-là, et moi au contraire de la façon dont vous avez présenté les choses, je trouve extrêmement responsabilisant pour un dirigeant quelque part d'être amené à accompagner au plan RH des restructurations sur lesquelles il a été partie prenante dans l'étude technique. C'est le contraire, je vais vous le dire clairement, qui me paraîtrait délicat. Si quelqu'un qui a été à même de préconiser une organisation, de participer à son étude, même s'il n'était pas le décisionnaire ultime refusait à un moment donné de participer à l'accompagnement social ou à la mise en œuvre, je jugerais qu'on n'est pas dans un fonctionnement sain. Il se trouve, je dirais que c'est plus un hasard qu'autre chose que l'itinéraire de notre collègue le conduit à assurer des fonctions de GPEC dans le pôle RH de l'établissement à ce stade, personnellement, je juge que c'est plutôt un gage de réalisme de ce qui va être fait dans ce dossier. Pouvez-vous nous dire un mot de la démarche envisagée vis-à-vis des agents ?

M. Thibaud DEMAZURE (adjoint RRH EIC Hauts-de-France) : La démarche envisagée est la réalisation des entretiens exploratoires à la demande en CSSCT qui auront lieu après ce CSE, et pour certains qui débiteront probablement la semaine prochaine, mais il n'y a aucune date arrêtée pour l'instant, mais cela devrait se dérouler la semaine prochaine. On attendait le déroulement du CSE pour acter les choses. Je tiens tout de même à ajouter que je suis passé en pôle RH désormais, mais je pense que ma connaissance locale des postes pourrait présenter plus un atout qu'un inconvénient pour les agents dans le cadre de leur reclassement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci de confirmer, Monsieur DEMAZURE, ce que je disais. Je pense qu'on gagne à avoir ce type de vision croisée entre les compétences RH et les compétences métier. J'entends qu'est évoquée la situation d'agents proches de leur fin de carrière. On va évidemment s'efforcer de regarder tous ces sujets. Nous sommes actuellement dans une période où les installations sont transférées au grand port de Dunkerque, et où donc le poste fonctionne avec cette charge restreinte. On est quelque part jusqu'au 1er octobre dans la situation qui a été souhaitée, je pense quelque part, d'aménager

une transition. Je m'engage à regarder le fait que cette transition permette bien de mesurer les nouvelles tâches des agents dans le poste, la façon dont elle confirme ou pas l'étude d'organisation. J'entends bien que vous dites, il ne faut pas partir uniquement d'une vision théorique de l'étude d'organisation, et puis appliquer cette organisation qui va avoir des conséquences et un poids pour les agents. Je m'engage à ce qu'on regarde avec l'établissement comment la période actuelle où nous avons gardé l'équipement nominal du poste alors que les installations sont transférées permet de faire cette mesure, ce réglage, cet apprentissage du fonctionnement du poste 8. C'est ce que je peux dire à ce stade. Il y a plusieurs interventions, et comme souhaité, on arrêtera là où nous en serons à 17 h 55. Monsieur OZENNE a demandé la parole, Monsieur PINOT, à moins que ce soit l'intervention précédente, Monsieur LEROY, Monsieur GUELUY, Madame L'HOMEL et Monsieur BRASSART.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Monsieur le Président, je vous remercie. J'ai entendu différentes personnes s'exprimer tant de la part de mes collègues que de la part de la direction. Effectivement, j'ai entendu et j'ai noté qu'il y a une forte diminution des installations de sécurité, il y aura moins de charges de travail, mais je regarde tout de même les tableaux, je regarde les chiffres et j'entends qu'il y a encore des agents proches de la retraite et pour lesquels il reste quelques années à peine à travailler au sein de notre entreprise. Le graissage en particulier a lieu le matin si je ne me trompe pas. Il y a tout de même sept trains de voyageurs le matin et encore un certain nombre d'autres circulations, cela fait une petite charge glissée sur la journée. Il y a trois tables réparties géographiquement dans le poste qui pourraient justifier la présence de deux personnes parce qu'on n'a pas le don d'ubiquité encore chez nous. Aussi, je ne comprends pas trop pourquoi on passe de trois fois huit à une fois huit. Pourquoi la poire n'a-t-elle pas été coupée en deux sous la forme d'un compromis en deux fois huit du lundi au vendredi qui aurait permis déjà de lisser la charge de travail, qui aurait permis aussi une période transitoire qui aurait permis aussi à des agents en fin de carrière de finir éventuellement sur le poste, et créer moins de risques qualifiés de psychosociaux ou de stress, de faire preuve de compromis. Pouvez-vous répondre à cette question s'il vous plaît ? Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note votre intervention, Monsieur OZENNE. Il n'y a pas de réponse au tac au tac. Monsieur PINOT ?

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Sincèrement, je n'en veux pas au cursus, vous devez certainement être attaché-cadre, donc vous devez bénéficier d'un certain cursus, ce n'est pas ce qui est reproché. En revanche, Monsieur le Président, ne dites pas que ce dirigeant puisse connaître ce que les agents subissent depuis leur début de carrière à aujourd'hui quand on a 55 ans ou 57 ans, d'avoir connu la réserve, la route, d'avoir fait du trois huit, vous ne pouvez pas dire aujourd'hui que ce cadre ou ce futur cadre puisse connaître cet ensemble, c'est faux. Il faut savoir aussi que certains agents ont déjà subi des réorganisations. Je pense que la coupe devient pleine. Cela peut vous faire sourire, Monsieur le Président, mais franchement vous les avez cassés, il n'y a pas d'autre mot. C'est peut-être dur à entendre, mais les agents qu'on a vus, vous les avez cassés. Vous les avez écœurés. Si, Monsieur le Président, mais venez avec nous au poste 8 de Dunkerque plutôt que d'avoir des doutes, venez avec nous, mais vous les avez cassés et cela s'est fait précipitamment. Rappelez-vous comment cela s'est passé. Cela faisait suite à une question de suppression d'emplois.

Qu'est-il prévu sur la ZP NEN en suppression d'emplois ? Il y avait une petite ligne, poste 8 moins trois. On a réagi par rapport à cela, et en fait on apprenait que la semaine suivante sans aucune présentation ici même, à part cette petite ligne moins trois, vous aviez déjà prévu de faire des entretiens exploratoires avant de présenter quoi que ce soit ici. On s'est déjà battu pour que ce soit présenté ici. Ne dites pas que les choses se sont faites au fil de l'eau. Les agents que l'on a rencontrés ne l'ont pas vécu au fil de l'eau. C'est plutôt un coup de poignard qu'ils ont reçu. Il faut utiliser les bons termes, Monsieur le Président. Les agents ont l'impression d'avoir reçu un coup de poignard. Pendant deux ans et trois mois, on a subi les travaux, mais en fait c'était pour supprimer nos postes, et cela n'a jamais été présenté comme cela, Monsieur le Président, il faut dire les mots, cela n'a jamais été présenté comme cela. On n'a pas compris l'histoire des PGR. Vous enlevez cinq DPGR, et pourtant nous avons vu les consignes, les cinq y sont toujours. Quand on a parlé de cela auprès des agents, ils ne comprennent pas, ils ont sorti la consigne. C'est toujours une nouvelle consigne et cinq DPGR sont toujours présentes. Je n'ai jamais travaillé sur Dunkerque. On a fait cinq heures de route aller-retour pour aller voir les agents, pour comprendre quand on dit on fait moins trois qualifications D comme cela, il est toujours important d'aller voir sur place, déjà d'aller voir les agents, et puis d'avoir un petit peu une vision de la situation. On sent que les DPGR sont pris par les TTMV et que les qualifications D ne se tournent pas les pouces pendant cette période, là, vous laissez un seul agent. Les TTMV le disent eux-mêmes. S'il arrive un incident ou quoi que ce soit, tout seul, c'est mort. Ils nous le disent. L'ergonomie, Monsieur le Président, l'ergonomie du poste a été fait pour deux agents en poste. Aujourd'hui, sur vingt-quatre heures, sur seize heures ils se retrouvent seuls. Peut-être que le dirigeant est en train de vous souffler à l'oreille que c'était déjà comme cela le week-end. Comparons ce qui est comparable en matière de circulation week-end où le TTMV était tout seul en rapport avec la semaine, même avec l'enlèvement de certaines installations, le poste n'est plus ergonomiquement plus adapté à agent seul pendant les périodes hors week-end, c'est pour cela que l'on vous demande de surseoir à ce projet, de retravailler là-dessus en CSSCT, de revoir les choses parce que vous ne pouvez pas dire que l'étude de poste est correcte. On coupe la poire en deux, on fait un 13 h 45-21 h 45 alors qu'on monte dans la charge du poste, le plus gros est entre 12 h et 15 h. Je ne sais pas en tant qu' élu CSE, Monsieur le Président, vous ne savez pas ce qui passe en charge de travail entre midi et 13 h 45 pour le TTMV qui est seul, c'est pour cela que je disais que vous allez devoir prendre vos responsabilités, Monsieur le Président, vous trouvez peut-être cela bien, mais vous prenez une décision sans savoir réellement ce qui se passe entre midi et 13 h 45 parce que l'étude est faite de 12 h à 15 h.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT, juste une réponse matérielle vue l'heure de Monsieur DEMAZURE sur le calcul du nombre de DPGR. Comment cela a-t-il été calculé ?

M. Thibaud DEMAZURE (adjoint RRH EIC Hauts-de-France) : Sur les DPGR, je ne sais pas quels échanges vous avez eus avec les agents, j'ai passé du temps en poste et j'ai étudié les consignes. Les DPGR supprimés sont ceux qui étaient sur la zone d'interface. En effet, il reste six DPGR sur le RFN, mais je confirme et j'affirme que cinq DPGR sur six sur la zone d'interface ne seront plus protégés par le poste 8, mais par les postes qui dépendent du GPMD. C'est précisé dans le dossier.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Dernier point, et ce sera une dernière intervention avant de passer la parole au Secrétaire. Franchement, soyons clairs, quand vous dites un dirigeant sur Dunkerque, d'autant plus un jeune dirigeant ne peut pas connaître ce qu'ont vu des agents durant toute leur carrière, vous avez raison, très peu d'entre nous sauf ceux et je pense qu'ils sont nombreux ici qui ont fait toute leur carrière dans ce type d'emploi, poste d'aiguillage ne peuvent avoir le vécu intégral de ce que cela représente. Ceci étant, il faut bien mettre en place des dirigeants et il faut bien prendre des décisions, et même en place des dirigeants, on s'efforce même quand ce sont de jeunes cadres, ils représentent une partie de l'encadrement, l'autre partie étant issue aussi de la promotion interne d'examen et des concours internes. On s'efforce aussi qu'ils aient l'occasion de pratiquer d'une part ce type de tenue de poste pendant les stages pour en mesurer un certain nombre de contraintes. On s'efforce aussi que dans leur travail il soit le plus présent possible auprès des agents pour mesurer ce que représentent ces conditions de travail. En fait, ce n'est jamais la connaissance intime qu'ont les agents qui ont fait le travail pendant trente ans, mais cela n'est pas non plus quelque chose de sous-estimer qui est pris à la légère. Compte tenu de l'heure, Monsieur le Secrétaire, je vous passe la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Merci, Monsieur le Président. Je vais vous faire lecture d'une résolution et je vous demanderai de la faire voter s'il vous plaît.

Résolution

Monsieur le Président,

Suite à la réunion de ce jour, nous constatons que l'ordre du jour n'a pas été terminé puisque le point E2, EIC Hauts-de-France, évolution de Dunkerque poste 8 n'a pas pu être traité jusqu'au bout ne permettant pas aux élus d'avoir les réponses à toutes leurs questions et d'avoir les éléments leur permettant une analyse fine de cette réorganisation.

Le point E3, information sur la situation temporaire des agents relevant du CSE Réseau zone de production NEN suivis au centre médical de Paris Budapest n'a pas pu être traité.

Le point E4, les évènements de sécurité remarquable de juin et juillet 2019 n'ont pas pu être traités.

Le point E5, informations trimestrielles, n'a pas pu être traité.

Le point F, questions posées par les élus du CSE zone de production NEN du 4 juillet et du 28 août n'a pas été traité.

Aussi, et conformément à l'article L.2315-28 du Code du travail, le Comité vous demande la tenue d'une réunion extraordinaire avec comme point à l'ordre du jour, la reprise du point E2 ainsi que le traitement des points E3, E4, E5 et F prévus à l'ordre du jour de la réunion de ce jour. Le vote majoritaire et ses délibérations suspendront cette séance. »

Je vous remercie de bien vouloir faire voter, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Avant de passer au vote, Monsieur LEROY ?

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Si on pouvait rajouter à cette délibération, le point sur la fusion UO Artois Hesnault qui n'a pas été traité lors du CSE précédent, et éventuellement également, ou bien on refera une autre demande plus tard.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Si je peux me permettre, je ne rédige évidemment pas les délibérations que vous votez, ce n'est pas mon rôle, si je peux me permettre une remarque, Monsieur LEROY, il est évident que cette séance supplémentaire ne remplace pas ce qui va être voté avec une très forte probabilité, ne remplace pas notre CSE mensuel de septembre. On peut aussi envisager le point sur la fusion des UO Artois-Hainaut soit mis à l'ordre du jour de septembre surtout si on ne reporte pas en septembre les points qui sont en souffrance aujourd'hui.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : C'est mieux de le mettre.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : L'important pour nous est que ce ne soit pas oublié et qu'il soit traité, que ce soit le 15 septembre ou le 24 septembre, il n'y a pas de souci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Là, pour le coup, je suis formel. Je suis dans mon rôle. Nous proposerons son inscription au Secrétaire dans l'élaboration de l'ordre du jour de septembre. L'ordre du jour est ensuite élaboré avec le Secrétaire. Encore un instant d'attention, Madame LANTZ ?

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Sur un des CSE précédents, on n'avait pas traité les questions ni les ESR qu'il faudrait aussi rajouter.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je viens de dire les ESR du mois de juin et de juillet, et de même les questions, c'est pareil, c'est pris dedans.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je mets aux voix la résolution que vient de lire notre Secrétaire. Qui approuve cette résolution ? Trente-cinq voix en faveur de cette résolution.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

C'est évidemment une des prérogatives que donne le Code du travail à ce CSE, et nous verrons avec le Secrétaire quand nous réaliserons cette réunion extraordinaire.

Je vous remercie et je vous souhaite à tous une bonne soirée.

La séance est levée à 18 h01.