



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

Procès-verbal n°25

Réunion plénière extraordinaire du 5 septembre 2019

La direction était représentée par M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE), M^{me} Agnès RAULT et Mme Marion CURET.

Intervenants :

Représentants titulaires du personnel du collège exécution :

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

Représentants titulaires du personnel du collège maîtrise :

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

Représentants titulaires du personnel du collège cadre :

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

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

M ^{me}	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 :

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

Représentants suppléants du personnel du collège cadre :

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

Représentants syndicaux :

M.	SENS	Dominique	CGT	IP NPDC	Présent
M.	FLAK	Stéphane	SUD-Rail	ILOG NPDC	Présent
M ^{me}	OZENNE	Pascal	CFDT	EIC ALSACE	Absent
M.	LECONTE	Fabrice	UNSA	EIC HDF	Présent

Réunion extraordinaire du 5 septembre 2019

A – CSE ZP NEN EXTRAORDINAIRE SUR DEMANDE DE MEMBRES ELUS PAR
RESOLUTION LORS DE LA CSSCT NORMANDIE DU 2 SEPTEMBRE 2019

La séance est ouverte à 13 h 42.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bonjour Mesdames et Messieurs. J'ouvre cette séance de CSE exceptionnelle qui fait suite à une demande votée en CSSCT Normandie. Nous verrons tout à l'heure le processus relativement complexe dans lequel s'inscrit ce CSE. Je précise, et vous l'avez bien remarqué, que nous ne sommes pas dans la configuration normale. C'est lié à l'organisation de cette séance dans l'urgence. De ce fait, nous ne pouvions pas disposer des deux salles. J'allais dire quelque part ça tombe bien, car les délégations ne sont pas non plus au complet à commencer par la représentation de l'entreprise, car vous aurez remarqué que nous sommes en configuration plus réduite qu'à l'ordinaire, Olivier MARTY étant absent cette semaine. Est-ce qu'on peut faire le point sur les suppléants ? Après quoi je passerai la parole au Secrétaire qui l'a demandée. Monsieur SENS ?

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, en plus des titulaires présents, Renaud JUDENNE est remplacé par Thierry REPILLET, Nicolas VUILLAUME est remplacé par Gilles CERVELLIN, Didier REYMANN est remplacé par Antoine DI CARLO et Pascal GUELUY est remplacé par Laurent LANSIAUX.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur LEROY pour l'UNSA.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Pour l'UNSA, Madame KAMERER, Monsieur NOËL, Monsieur RAWOLLE, Monsieur DAIME et Madame MELONI sont absents. Ils sont remplacés par Monsieur COLLOTTE, Monsieur HALAS, et Monsieur LECONTE remplace Monsieur CATIAU comme RS.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur FLAK pour la délégation SUD-Rail.

M. Stéphane FLAK (SUD-Rail) : La délégation SUD-Rail est au complet. Je remplace Pierre GENEAU, le RS habituel.

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

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Pour la CFDT, Caroline LANTZ est absente et non remplacée et nous n'avons pas de RS aujourd'hui.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie. Monsieur le Secrétaire, je vous passe la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je devrais normalement vous dire que nous avons entendu, par radio ballast, que nous aurions une salle restreinte, c'est peut-être pour cette raison que les délégations sont venues en comité restreint. Je ne vais pas vous dire ça, car ce serait un mensonge. Par contre, ce que je vais vous dire est une réalité. En cas d'incendie ou d'accidents du travail, car nous aurions des problèmes d'évacuation, comme d'habitude vous en porteriez la responsabilité. Je voulais simplement prendre la parole pour vous demander une suspension de séance maintenant que vous l'avez ouverte. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce n'est pas très habituel. Mais si vous le souhaitez, nous suspendons la séance. Je vous demanderais simplement qu'elle soit d'une durée raisonnable.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : D'une durée nécessaire.

Interruption de séance à 13 h 44.

Reprise à 14 h 07.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous avez vu que nous avons pris non pas le temps le plus court possible, mais le temps nécessaire que je trouve raisonnable au vu du sujet. Je vais vous faire lecture d'une résolution. Je vous demanderais de la faire voter. Et après le vote, je vous demanderais de me redonner la parole. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous écoute Monsieur le Secrétaire.

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

Monsieur le Président,

En application de l'article L 2315-28 du Code du travail, les élus du Comité social et économique Zone de production Nord-Est-Normandie vous demandent de convoquer une réunion extraordinaire du Comité avec comme point à l'ordre du jour : « recensement exhaustif et présentation de toutes les opérations de sous-traitance en cours et prévues sur le périmètre du CSE. Mesures prises par l'entreprise pour l'arrêt immédiat de toutes les opérations de sous-traitance tant que le CSE n'a pas été régulièrement consulté ».

Je vous demande de passer cette résolution au vote et me dire combien il y a de votants. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Un petit commentaire. Sur cette résolution, je n'ai pas l'article en tête, mais elle doit exercer la possibilité pour les membres du CSE par un vote majoritaire de demander chaque mois une deuxième réunion. Je pense que c'est le cas. Je considère que cette faculté a été exercée au mois d'août puisque nous aurons la semaine prochaine une réunion extraordinaire dont le principe a été demandé, là aussi par une résolution votée le 28 août. On s'inscrirait donc là dans le dédoublement de la réunion de septembre. Oui Monsieur ACHOUB ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Bien entendu je vous attendais au virage. Déjà, ce n'est pas tous les mois, c'est entre deux séances plénières. Je vous rappellerais simplement qu'effectivement nous avons usé de notre droit à un CSE dans le cadre d'une continuité d'une réunion parce que l'ordre du jour n'a pas été terminé comme le prévoit la loi. On peut considérer, si demain on venait vous et moi à partir dans un référé d'heure à heure, vous savez ce que cela veut dire juridiquement, je pense que l'on pourrait aussi faire appliquer la loi, c'est-à-dire la continuité du CSE et que ce droit à un CSE supplémentaire ne serait pas annulé par rapport à cette demande qui a une légitimité par rapport au Code du travail. Je veux aussi vous donner ma lecture des textes en vigueur. Bien entendu, j'ai bien compris que vous voulez gagner beaucoup de temps pour mettre en œuvre cette décision de justice. Vous nous devez, et je pense que vous avez vu avec intérêt le référé avec des informations loyales et avec quelques mots qui veulent dire beaucoup de choses, vous verrez que nous saurons vous démontrer les informations dont nous avons besoin. En tout état de cause, nous vous demandons un CSE extraordinaire pas supplémentaire dans le cadre des deux points que je vous ai demandés. Je vous demande de faire passer au vote s'il vous plaît.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous voyez que je n'ai pas dit qu'il n'y aurait pas ce CSE extraordinaire, j'ai juste fait un commentaire. Sur les votants, nous avons recensé 27 votants. Je mets aux voix la résolution que vient de lire Monsieur le Secrétaire. Qui l'approuve ? Des Votes contre ? Des abstentions ? Nous allons recompter, mais ce sera 28 votants. Nous mettrons la bonne valeur au PV. La résolution est adoptée.

La résolution est votée à l'unanimité par 28 voix pour.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : À l'unanimité des présents bien entendu. Merci Monsieur le Président. Effectivement, vous n'avez pas dit que nous n'avons pas le droit, mais je sais que vous allez essayer de nous mettre ce CSE extraordinaire entre deux autres CSE, c'est-à-dire celui qui était prévu le 26 septembre – je rappelle que vous avez demandé le report de la réunion du 26 septembre suite à une réunion managers, car il y a un mouvement de grève important le 24. Vous l'avez mis au 3 alors qu'il y a une réunion du comité de groupe et qui ne permettait pas à quatre élus de notre CSE de participer à cette réunion. Maintenant vous voulez la mettre au 9 octobre le jour d'un CCGPF. Je pense qu'il va falloir trouver des solutions très rapidement, car si vous voulez écarter l'échéance bien entendu je ne sais pas si nous allons déplacer le CSE du 26 septembre. Puisque vous voulez jouer avec les dates, nous aussi nous sommes un peu pressés et nous ferons le nécessaire. La deuxième chose que je voudrais vous dire. J'ai appris que certains de vos directeurs ont eu ordre et sont passés dans certaines unités puisqu'il y a beaucoup de dirigeants d'unités depuis hier qui se posent des questions et qui ont dit qu'il est hors de question de stopper les chantiers. Si tel est le cas, ne soyez pas surpris si de nombreux droits d'alerte sont déposés et les constats d'huissier qui iront avec, car nous ferons constater que vous ne respectez pas une décision de justice. Si tel était le cas. Voilà pour cette partie. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Quelques réponses puisque vous me soumettez deux sujets. Pour le report du CSE du 26, il y a deux éléments factuels qui font que nous avons demandé le report de cette date. Première chose, il y a un mouvement de grève le 24. Était prévu à cette date, à ma connaissance très antérieurement au dépôt du préavis de grève, un séminaire annuel du manager SNCF qui se déroulait les 24 et 25. C'est quelque chose d'habituel qui se déroule chaque année en période de rentrée, qui concerne tous les directeurs d'établissement et une partie de l'encadrement des zones de production. C'est évidemment un moment très important dans le management de l'entreprise, peut-être encore plus cette année si les circonstances devaient faire que nous ayons à cette date un nouveau président ou une nouvelle présidente, mais ça, c'est la particularité de l'année. Donc la présence de jour de grève du 24 a amené l'entreprise, je pense dans un souci tout à fait louable, à décaler le séminaire d'une journée. Ce qui fait qu'il se déroule en partie sur le 26. Quand on regarde la séance du CSE du 26, le Président, le DRH et les deux directeurs d'établissement dont nous avons prévu qu'ils interviendraient sur deux des sujets dont nous pensons qu'ils seront à l'ordre du jour de cette réunion sont au séminaire. De ce fait, il ne nous paraît pas raisonnable de tenir ce CSE en l'absence de tous ces dirigeants. Ainsi, nous en demandons donc le décalage. Je rappelle que c'est le Président qui fixe la date des CSE. Jusqu'à présent, à ma connaissance nous avons décalé cinq CSE depuis l'origine de cette assemblée. De tête, on a dû décaler, mai, juin, juillet, septembre qui n'était pas le 26 mais le 17 et décembre sous le contrôle de mes assesseurs. Donc, dans ces cinq cas, le décalage était destiné à trouver des solutions à des problèmes qui nous avaient été posés par les

représentants du personnel et les délégations syndicales. Je dois dire que l'on ne tire pas sur la ficelle sur les décalages des dates du CSE dans un sens qui arrangerait l'entreprise. Nous allons donc chercher une date. Deux ont été proposées en octobre. On essaiera de choisir la meilleure. Si on n'y arrive pas, on en choisira une troisième. Mais ce sont les circonstances qui sont là. Sur ce que disent certains DET, je n'en ai pas l'écho. Je n'ai pas tenu de téléconférence comme je pense que je vais devoir le faire. Si des gens disent certaines choses, soit. Je précise quand même que ce qu'ils disent est dans l'esprit de ce que je vais vous dire. Mais je préférerais expliquer pourquoi. Je pense que l'on aura peut-être l'occasion de s'en expliquer. Monsieur PINOT avait demandé la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Non, non. Vous avez dit deux choses. J'ai à vous répondre avant. Si pour vous, il n'est pas opportun de faire une réunion sans que certains acteurs clés comme vous dites ne soient pas présents, j'estime qu'il n'est pas opportun de faire un CSE à une date où tous les élus ne seraient pas présents puisqu'ils sont aussi des acteurs-clés. C'est quand même important. Il n'y a pas que la direction qui compte, il y a aussi les élus. C'est ce qui fait la qualité et le contenu de notre Comité. Il ne faut pas l'oublier. La deuxième chose. Effectivement, vous pouvez nous faire remarquer qu'un certain nombre de CSE ont été modifiés. Traditionnellement, par des congrès, par la tenue de conférences, comme ça l'a toujours été. Mais jusqu'à présent, on n'avait pas en face de nous un Président qui essayait de jouer avec les dates et les textes pour essayer d'échapper à ce qui est son devoir puisqu'aujourd'hui vous devez répondre face à la justice. Réseau a des obligations à partir d'une ordonnance de référé. Vous êtes aujourd'hui le représentant légal de notre périmètre. C'est normal que vous fassiez appliquer ces décisions de justice. En tout état de cause, on ne va pas en rester là. Moi je suis quand même surpris qu'aujourd'hui vous n'ayez pas les éléments, car quand j'entends certaines directions me dire qu'il y a beaucoup de chantiers en sous-traitance et on n'a pas tout en tête, je crois rêver. Si aujourd'hui les établissements ne savent pas où ils ont des chantiers et où ils ont de la sous-traitance, ça fait peur. Et je vais vous dire encore quelque chose et je vais le dire avec mon sentiment de syndicaliste CGT. Aujourd'hui Monsieur LARRIEU, on est en train de se battre pour redonner le boulot que vous nous avez pris pour le donner aux entreprises privées afin de le redonner aux cheminots. Nous, on est là pour ça. Pendant des années, vous avez non pas volé, mais presque, notre travail pour le donner à des entreprises sous-traitantes et qui bien souvent ne font pas le travail avec le professionnalisme des cheminots. D'ailleurs beaucoup de cheminots repassent derrière. Je vous alerte déjà. Vous avez un chantier qui est sous les phares nationaux qui va se passer entre Bouzonville et Brettnach qui est une suite caténaire. Nous on va y aller avec un huissier puisqu'il est sous les phares nationaux. On va l'arrêter puisqu'il y a une décision de justice. Demain vous irez expliquer à la juge pourquoi vous préférez payer plutôt que respecter une décision de justice. On vous a prévenus. On vous a dit les choses. Il ne faut pas prendre ça à la légère. On défend l'emploi des cheminots. Quand il n'y aura plus de cheminots, il n'y aura plus de Direction, plus de Jean-Claude LARRIEU ou d'Agnès RAULT. Il n'y aura plus personne. Je crois savoir que vous êtes un des derniers vrais cheminots de l'époque et pas un de ces technocrates Parisien, vous voyez bien ce dont je veux parler aujourd'hui. Moi, je tiens à l'emploi cheminots et à nos cheminots. Voilà, c'est ce que je voulais vous dire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci on va s'enchaîner le droit de répondre. Il faut quand même que je dise un mot là-dessus. Est-ce que je suis un des vrais cheminots de

l'époque ? Je peux y voir du positif comme je peux y voir l'époque. Ce n'est pas la personne du président qui est en cause. Sur le report des dates du CSE, je n'en dis pas plus. On le fera avec le meilleur esprit possible qui est de trouver la meilleure date possible pour cette réunion, comme on l'a toujours fait. Je ne fais pas de différence. Si on s'est dit que l'on a décalé cinq dates de CSE, c'était bien pour que les délégations puissent être dans une configuration qui convienne. Je ne suis pas en train de dire qu'il y a d'un côté des gens pour qui on peut décaler et des gens pour qui on ne le peut pas. Si on se dit que, quand il y a de vraies difficultés à réunir les personnes qui normalement auraient dû intervenir dans une réunion, ça doit être de part et d'autre, il me semble que le ratio est assez illustratif. S'agissant du jugement en référé du tribunal de Bobigny. On a effectivement lu ce jugement. Ce jugement, parce qu'il y a parfois des raccourcis oraux ou écrits, ne dit pas que la SNCF n'a pas le droit de sous-traiter ou d'externaliser. Ce jugement dit que les conditions dans lesquelles elle a consulté ou pas consulté les instances de l'époque ne sont pas les bonnes. Les juges critiquent ce point-là. Donc ils prennent la mesure qui est classique dans ces cas-là en disant qu'il faut arrêter les activités en question, ne pas en faire de nouvelles jusqu'à ce que la SNCF ait consulté sur la base des informations que vos partenaires sociaux sont en droit d'attendre. Donc il s'agit d'abord d'un problème de consultation des instances. Il ne s'agit pas d'un problème du fait que nous aurions le droit ou pas de faire exécuter certaines tâches par des sous-traitants. Deuxièmement, pourquoi je confirme ce qui peut se dire ça où là, à savoir qu'il n'est pas aujourd'hui dans l'intention de l'entreprise d'arrêter les activités sous-traitées. C'est pour une raison assez fondamentale. Les juges sont garants du respect des procédures du Code du travail sur l'information et la consultation dans l'entreprise et estiment que, dans ce cas, ils ont à y revenir d'où le terme de trouble manifestement illicite qui veut dire simplement que les juges jugent que la loi n'a pas été appliquée et demande qu'elle soit appliquée sur la consultation. De son côté, la SNCF a une responsabilité d'un ordre différent qui est que le réseau soit maintenu, que les travaux prévus de régénération et de développement du réseau, souvent décidés par la puissance publique, continuent. L'application pure et simple de dire qu'à partir du 5 septembre il n'y a plus aucune activité sous-traitée est simplement impossible. Je pense que vous allez me le dire, mais je vous le dis moi-même : je pense que le débat ne s'arrêtera pas là après cette affirmation. Mais je vous dis très clairement que la responsabilité qu'a l'entreprise de maintenir le réseau et d'exécuter des travaux de régénération et de développement du réseau fait qu'elle est amenée à regarder les choses de son point de vue et dire comment elle peut assurer cette mission. Je pense que les choses vont se discuter dans d'autres instances, car s'est posée la question de la mise en conformité avec ce que demandent les juges sur la consultation. Je note que la CGT a écrit au Président JEANTET. À ma connaissance, ce courrier aura une réponse de la direction générale qui vaudra pour la zone de production NEN comme pour ses consœurs de l'Atlantique ou du Sud-Est. Sur ce sujet, je n'ai pas non plus tous les éléments à mon niveau de Président de CSE. Voilà ce que je voulais vous dire là-dessus.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je pense que c'est important. Excuse-moi Vincent, il faut juste que je réponde. Je pense que Monsieur ICHKANIAN ou Monsieur JEANTET vous ont donné des éléments nécessaires pour que vous puissiez dire cela. Vous venez simplement d'avouer aujourd'hui que les entreprises privées ne peuvent plus entretenir notre réseau, c'est grave quand même. Quand on dit que la sous-traitance tourne à environ 15 % et 28 % selon les endroits, et vous nous dites aujourd'hui qu'on ne peut plus entretenir le réseau si on arrête les travaux. C'est grave. Cela veut dire que c'est encore pire que ce que

l'on pensait. Vous avez fait votre décryptage, mais nous avons fait le nôtre. Vous savez que nous avons un service juridique un peu meilleur que le vôtre. Ces derniers temps, sur la zone de production dont vous êtes le patron, on gagne plus souvent que vous. Je dis juste ça au passage. Pour en faire part à vous et aux élus, la portée de l'ordonnance est très large. On avait évoqué à l'époque des problèmes de sous-traitance au profit d'entreprises privées qui dépassaient largement le cadre des lignes capillaires. On venait justement d'apprendre sans consultation qu'elles étaient concernées. Aujourd'hui, il y a de l'émoi au niveau de la direction, mais c'est quand même l'ancien président de Maintenance & Travaux qui a refusé une consultation. Et nous n'étions pas dans l'esprit de demander une expertise à l'époque. Nous voulions juste que l'instance soit respectée, car on ne pouvait pas transférer des lignes vers du privé et supprimer de l'emploi et de l'astreinte en ayant une simple information. C'était très important. Vous avez cru la passer comme ça, car aujourd'hui on est vraiment dans la stratégie SNCF. Vous être bloqué dans cette stratégie. Ce que je peux vous dire c'est que l'on avait construit un argumentaire sur la décision centrale conforme au contrat de performances visant à pérenniser et surtout à étendre l'externalisation vers le privé, et ce, en Maintenance & Travaux pour tout ce qui était considéré par la direction comme étant à faible valeur ajoutée. C'est important ça. « Qui est adaptée et mise en œuvre par la direction des opérations de Maintenance et Travaux ». Toutes ces décisions de mise en œuvre devront d'abord faire l'objet de consultation de chaque CSE sur le territoire pour chacune des opérations et de sous-traitance. Donc pour chaque contrat chantier, et c'est également hyper important. « Et ce, que les opérations soient en cours ou encore à l'état de projet ». Tant que nous n'étions pas consultés sur celles-ci, toutes ces opérations de sous-traitance doivent être arrêtées donc suspendues en droit s'agissant d'un référé jusqu'à la consultation loyale, complète et écrite des CSE de production, car il y en a trois qui sont concernés. Pourquoi trois et pas l'Île-de-France ? Pour la simple et bonne raison qu'à l'époque, ces lignes capillaires dépendaient du périmètre de Maintenance & Travaux et le CE Île-de-France avait son propre CE, c'est pour cela que ce n'est pas étendu là. « Cet arrêt de sous-traitance en cours et des décisions prises en ce sens en vue d'être ultérieurement mises en œuvre étant ordonnées sous astreinte de 500 euros par jour de retard avec interdiction d'appliquer la décision centrale du siège et de pérenniser et d'étendre la sous-traitance ». Donc interdiction de mettre en œuvre n'importe quelle opération de sous-traitance tant en maintenance qu'en travaux sous peine de 2000 euros par infraction constatée. Je m'arrête là sur le décryptage. On a un décryptage assez complet croyez-moi. On a quelques cabinets d'avocats qui ne sont pas mauvais. Un avait mis Monsieur NADAL en examen à l'époque, donc je pense qu'ils ne sont pas au mauvais au niveau de leur décryptage de l'ordonnance. À un moment donné, vous prendrez vos responsabilités et nous prendrons les nôtres. En tout état de cause, on va aller au bout. On nous a mis des opérateurs privés. On ne sait pas comment ils travaillent. Vous avez passé ça au forcing sans consulter. Aujourd'hui on ne sait pas si ces entreprises sont bonnes, si elles sont dangereuses ou non. Je ne vous souhaite pas un accident Monsieur LARRIEU. S'il y a un accident avec une entreprise privée, vous irez expliquer aux juges que, malgré l'interdiction de mise en œuvre d'un chantier sans consultation, vous l'avez quand fait et qu'il y a un accident. Je vous l'ai mis dans le courrier. Il y a des organisations syndicales qui ont une légitimité puisqu'elles ont des statuts déposés devant les tribunaux, il y a des élus qui ont des prérogatives, il y a aussi des RPX et on prendra nos responsabilités et vous les vôtres. Je rappelle quand même que l'an dernier, quand la SNCF s'est inclinée devant les ordres de Macron dans le cadre de la réforme ferroviaire qui va voir la fin de la

SNCF dans quatre mois, on est venu avec des lois sur les droits de grève. Là vous savez l'appliquer. Donc vous allez l'appliquer aussi pour la sous-traitance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur le Secrétaire. Là-dessus, j'ai simplement essayé de vous illustrer. Vous avez dit que chacun prendra ses responsabilités, c'est comme ça que je vois les choses. J'ai essayé de vous expliquer dans quel sens la SNCF lisait ses responsabilités vis-à-vis du réseau. Il y a eu cette décision de justice et bien évidemment nous serons amenés à répondre au courrier que vous adressez à Monsieur JEANTET. Monsieur PINOT vous avez demandé la parole. Je précise qu'il faudrait que nous prenions conscience que nous sommes réunis pour un autre motif. Les motifs liés à ce jugement n'étaient pas dans la demande de réunion de CSE extraordinaire qui nous réunit aujourd'hui. Il faut qu'on sache proportionner le temps à ce sujet. Monsieur PINOT avait demandé la parole et Monsieur SENS.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est surprenant, Monsieur le Président, que vous fassiez un tel énoncé avant notre prise de parole. Si on doit se taire, il faut le dire Monsieur le Président. Ou alors nous pouvons nous aussi aborder quelques problématiques soulevées par rapport aux missions qui ont été levées.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous réponds en direct. Monsieur PINOT, je me contentais de répondre au Secrétaire. Maintenant, vous avez la parole.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Une petite précision sur laquelle on se permettra de perdre une minute ce jour. Pour la délégation SUD-Rail, on vous demande de ne pas confondre la continuité d'un CSE avec une demande de CSE extraordinaire. Ce sont bien deux choses différentes. On n'acceptera pas qu'un CSE extraordinaire tel qu'il a été voté aujourd'hui n'ait lieu que mi-octobre ou fin octobre après un CSE ordinaire qui aurait dû avoir lieu le 26 septembre. On en fait une tout autre lecture que vous à ce sujet. À un moment, il va falloir arrêter le grand n'importe quoi. Vous dites qu'on ne peut pas arrêter les chantiers. Donc vous vous mettez en défaut et on vous rappellera que le jugement date du 1^{er} août et qu'au 5 septembre vous n'avez rien fait pour rattraper les chantiers qui vous paraissent urgents et qu'il faudrait éviter d'arrêter. Cela fait juste 36 jours que vous n'avez rien fait depuis que le référé est tombé. Il ne faudra vous en prendre qu'à vous-même si demain nous allons prendre des photos avec des huissiers pour démontrer que vous ne faites pas votre travail dans le cadre des instances. Vous dites que la réunion d'aujourd'hui n'a rien à voir avec le début de cette séance, si Monsieur le Président c'est que vous ne respectez pas les IRP. Il n'y a pas de cadre qui est placé. Nous en avons demandé un au dernier CSE. Vous avez soufflé et levé les yeux au ciel quand nous avons commencé à parler de table ronde que vous aviez promis d'organiser afin de cadrer les choses. Pour l'instant c'est vous qui êtes en défaut Monsieur le Président, en défaut de caler les choses pour que nous puissions avancer. Alors oui, nous perdons encore du temps. Mais c'est un défaut qu'une organisation soit mise en place par vous-même ou alors vous n'avez pas la volonté que cela fonctionne. Mais il ne faut pas accuser les organisations syndicales de prendre un peu de temps pour discuter à propos des difficultés sur le terrain. Nous sommes totalement en accord avec la CGT sur le sujet, nous n'avons rien contre les travailleurs du privé. Mais nous préférierions que tous ces travaux soient réalisés par des cheminots avec un meilleur cadre social.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur PINOT. Monsieur SENS avait demandé la parole.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, on est en plein dans le débat qui touche à votre responsabilité sociale malgré toutes les actions de communication qui peuvent être développées – et souvent dénoncées par la Cour des comptes -, on est en plein dans ce que la CGT dénonce depuis des années. Par exemple avec la filialisation avec Spheris dont des médias se sont saisis des conditions de travail des salariés dans une filiale de la SNCF ou dans ce qui se passe dans toutes les grandes entreprises du BTP qui lorgnent sur l'argent public qui sert à rémunérer les travaux de l'entreprise publique. Vous alimentez en cela la perte de compétence des cheminots, la baisse de la sécurité à travers ce que vous voulez mettre en œuvre sans doute sur décision gouvernementale de baisse du coût de travail. Je vous ai interpellé en plénière ordinaire le 28 août. Je n'ai pas eu toutes les réponses que j'attendais, voire je n'ai pas eu de réponses. Depuis le début, la CGT a protesté contre votre volonté dogmatique de sous-traiter et d'externaliser. Aujourd'hui, la preuve est faite, y compris avec les travaux de l'ancien CE, que l'externalisation coûte plus cher que le travail des cheminots dans une entreprise intégrée. Je vous sens très attaché à l'accord et au Code du travail sur ce point plus que sur d'autres. Le 28 août, je n'ai pas pu vous dire, mais je vous l'écrirai, que la CGT demande qu'il n'y ait aucune réunion le 24 septembre. Je vous ai entendu parler de la puissance publique. Si j'ai bien compris que vous agissez sur ordre de la puissance publique. Pour moi, la puissance publique c'est le gouvernement. Donc si je comprends bien, au risque d'interpréter vos propos, le gouvernement vous dit ne pas appliquer un jugement en référé, donc de ne pas appliquer la loi. Je pense que la SNCF aurait dû opter beaucoup plus tôt pour une maintenance intégrée. Je réaffirme que rien ne justifie les externalisations, et surtout pas les surcoûts des externalisations qui ne sont pas justifiés. Je ne vois pas quand et où vous vous justifiez de maintenir le dogme des externalisations par rapport au coût, à moins que cela n'aille dans la poche des actionnaires, les grands groupes de BTP à qui vous avez vendu notre travail. Il faut le dire aux cheminots. Allez au privé, vous serez actionnaires de vos entreprises. Pour le moment, la seule communication faite sur l'avenir est tombée cette semaine et pose encore beaucoup de questions. Le rapport avec l'ordre du jour qui est sur un accident du travail qui n'a pas été signalé en respect de l'accord signé. On sait quand même qu'il y a plus d'accidents du travail, voire de maladies professionnelles, dans les entreprises à qui vous confiez nos travaux, car il y a moins de prévention des risques et plus de pressions sur les salariés. Je pense que ce serait bien que l'on avance sur la partie légale des travaux sous-traités ou externalisés en ayant ce regard social d'entreprise publique sur les entreprises auxquelles on confie les travaux. Cela a un rapport avec une vraie gestion prévisionnelle des emplois et des compétences avec des emplois qualifiés bien rémunérés qui ont fait ce à quoi est arrivé la SNCF entreprise publique avec un des réseaux ferrés les plus sûrs du monde, situation qui est en train de se dégrader. Il est toujours temps d'arrêter et de faire un retour sur ce qui marchait bien plutôt que de continuer dans une marche sans retour sur cette situation dogmatique. Je parlais de la réaction des cheminots à propos de votre communication sur l'avenir, que va-t-il en être des cheminots de l'équipement et de la circulation au 1^{er} janvier 2020 ? Avec des cheminots au Statut et d'autres contractualisés. Qu'en est-il des négociations sur ces nouveaux contrats de travail qui devraient commencer et les négociations toujours en cours de la CCN ? D'après les échos que j'en ai, le président de l'UTP qui est quand même quelqu'un du GPF maintenant, freine des quatre fers pour que ce

soit le gouvernement qui reprenne la main. Il n'y a aucun signal au vert pour la situation sociale au sein de l'entreprise publique Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur SENS, je vous répondrai. Monsieur THEVENARD BERGER.

M. Benoit THEVENARD BERGER (UNSA-Ferroviaire) : Monsieur le Président, c'est pour clarifier la position de l'UNSA sur le sujet. Effectivement, au CEMT on avait été pour l'expertise. La seule différence, on s'était abstenu au moment du CEMT, car on préférait que les trois zones de production restent en justice dès le début de cette année. Donc on est tout à fait d'accord sur la procédure qui a eu lieu, et le débat avait bien commencé par l'externalisation dans l'expertise. On avait eu des échanges très vifs avec l'ancien président du CEMT Monsieur CHABANEL à propos du fameux PGI et GIC, et on a dit que si l'on commençait à rendre les clés de toutes ces lignes à des entreprises privées ou des collectivités locales, on se coupait l'herbe sous le pied et on enlève le travail des cheminots. C'est pour cette raison que l'on avait demandé à être consulté et surtout informé. Ce qui n'a pas été le cas. On avait même dit à Monsieur CHABANEL que l'on pensait que la direction de Réseau écrivait les décrets, puisque les décrets qui sont écrits par des spécialistes prévoyaient des choses techniques, je pense que certaines personnes ont mis des chausse-trappes pour la direction, car c'était prévu sur des lignes où il n'y avait pas de circulation voyageur, uniquement des lignes marchandises sans LRS. Et le premier dossier qui nous arrive contenait du LRS. On a eu un échange très vif avec Monsieur CHABANEL et ils avaient même réussi à modifier le décret pour que les LRS passent. L'étape supplémentaire, on la voit bien arriver, c'est qu'un jour la situation se présente sur des lignes voyageur. Ce que je voulais préciser, c'est qu'on ne peut pas être d'accord avec la direction sur cette façon de faire. Si j'ai de bonnes informations, la première ligne que la direction propose de céder à une collectivité territoriale, cela signifie qu'on leur confie l'exploitation, la propriété de la ligne. Donc on est en train de couper le réseau ferré national en petits morceaux. Si les informations sont bonnes, cela va passer au conseil d'administration fin septembre, et nous on ne va pas être d'accord avec ça. En plus, on n'a aucune garantie que la collectivité territoriale décide de faire autre chose avec le foncier qu'on leur donne. Si elle décide de faire une route, une autoroute ou une piste cyclable, personne ne pourra l'en empêcher. D'après ce que j'ai lu, on n'a même pas blindé le foncier pour qu'il reste au sein de l'État et de la SNCF si l'exploitation s'arrêtait un jour. Voilà Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur STIEGLER.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Votre analyse et votre interprétation sont quand même surprenantes. Normalement, une décision de justice ne suppose pas d'interprétation, mais juste d'être appliquée. Effectivement il faut régénérer le ferroviaire et développer nos voies, mais la sous-traitance n'est pas la seule solution au contraire. Pour un réseau en sécurité, je pense qu'une entreprise unique en termes d'entretien et de maintenance apportera un meilleur taux de sécurité que la sous-traitance à outrance. Lors du CSE de février, la délégation CFDT avait demandé un CSE extraordinaire sur la sous-traitance, vous nous avez répondu que vous n'y étiez pas défavorable. Mais on ne l'a toujours pas eu. De plus, c'est un débat qui sera toujours sans fin si vous ne mettez pas les vrais chiffres sur la table. Vous nous dites toujours que la sous-traitance est plus économique que les cheminots au Statut,

mais on n'a jamais vu des chiffres face à face. Ce serait bien d'avoir toutes les données sur la table quand on discute d'un sujet comme celui-là.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne pense pas être un grand prophète en disant que nous allons avoir des débats dans les mois et les semaines qui viennent sur ces questions liées à l'externalisation, sur ses coûts. Je n'en connais pas aujourd'hui la forme. Le moment venu, j'aurais à vous apporter un certain nombre d'éléments sur ces questions. Sur le rapport à l'ordre du jour, j'entends ce que dit monsieur SENS. Sachez que l'on s'organisa pour avoir une convergence entre le niveau de sécurité de travail des entreprises sous-traitantes et celui de la SNCF. Vous savez qu'il y a un certain nombre de démarches qui sont lancées. On commence par les accidents du travail les plus graves aujourd'hui, les ESR sécurité travail qui seront inclus dans le compte global de ceux de la SNCF. Et la réflexion est en cours pour intégrer le taux de fréquence des accidents du travail dans les critères qui permettent de qualifier ou pas une entreprise. J'ai entendu la demande de Monsieur SENS, mais il y a un vrai travail de fait pour que les taux convergent. Nous avons aussi que, de notre côté, nous avons déjà nous-mêmes à avoir une meilleure maîtrise de notre accidentologie du travail. C'est d'ailleurs un accident grave qui motive le CSE d'aujourd'hui. Je n'ai pas aujourd'hui d'éléments nouveaux par rapport aux négociations sociales qui sont engagées cet automne et qui vont amener un certain nombre de nouveaux textes pour que la SNCF fonctionne au 1^{er} janvier. Là encore, on aura l'occasion d'en reparler à l'automne. À ma connaissance, la Direction a proposé aux organisations syndicales trois tables rondes pour aborder ce qui est à faire évoluer pour accompagner au plan social. Sur la procédure, je n'y reviens pas. On sait d'où vient la requête faite au tribunal de Bobigny. Des décisions ont été prises dans les anciennes instances, je ne les commenterai pas plus que ça. Il faut être attentif dans les semaines qui viennent au vote définitif de la loi LOM qui fixera un cadre, qui peut être différent du cadre actuel, sur la possibilité pour les collectivités de demander une décentralisation à faible trafic et dont je vous ai dit plusieurs fois qu'il y a plusieurs variantes. Il y aurait des bons et de mauvais côtés, mais on peut craindre l'hypothèse où les régions se serviraient à la carte entre faire les travaux de régénération des lignes, faire faire la maintenance et l'exploitation qui sont aujourd'hui trois missions assurées par SNCF Réseau. Je ne ferai pas de plans sur la comète à propos de ces sujets tant qu'on n'y voit pas plus clair. Voilà ce que je voulais vous dire sur ce sujet. Monsieur ACHOUB.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui pour vous rappeler que vous étiez présent à Pagny-sur-Moselle lorsque le Président JEANTET appelait de ses vœux à laisser certaines lignes, qu'il appelle peu circulées, être gérées par les régions et des entreprises privées. Je vous le rappelle.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : je dis juste que, la plupart du temps, les régions présentent ça en disant, et je ne porte pas de jugement, que SNCF réseau a des coûts tellement élevés que ça décourage le ferroviaire et donc s'il leur était possible de tester d'autres possibilités, elles feraient mieux. C'est l'argumentaire qui est derrière les décisions qui seront très certainement incluses dans les débats.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Juste pour terminer sur l'histoire des entreprises. Il va falloir vous libérer dans les prochains jours, car je pense que l'on va traiter beaucoup de droits d'alerte si vous ne respectez pas la décision du tribunal. Je tiens à vous le dire, car on aime bien vous dire ce que l'on fait et on fait toujours ce que l'on dit.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je rappelle qu'un droit d'alerte, et tout le monde le sait ici, c'est pour un danger grave et imminent. Il faudra établir la réalité d'un danger grave et imminent.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : La grande différence entre un droit de retrait et un droit d'alerte, c'est que le droit de retrait il faut quelquefois le justifier, ce qui n'est jamais le cas du droit d'alerte. Monsieur le Président, cela fait un peu plus de 20 ans que certains d'entre nous exercent ou ont exercé au quotidien des droits d'alerte, croyez-moi on sait faire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne remets pas en cause le professionnalisme de certains membres de cette assemblée. Je dis simplement que le droit d'alerte, il a une obligation dans le Code du travail. Monsieur THEVENARD BERGER et Monsieur CHERIFI.

M. Benoît THEVENARD BERGER (UNSA-Ferroviaire) : Je voulais juste rebondir sur ce que vous venez de dire. Effectivement, les régions et les collectivités territoriales disent que SNCF Réseau est trop cher et que nous ne sommes pas bons. C'est un peu le sujet que j'ai abordé tout à l'heure, à savoir si la Direction est acteur pour défendre ou non les cheminots et les compétences. Pour les lignes Lorraine que vous avez confiées en GIC. On les a remises en état juste avant de leur confier la maintenance. C'est un peu trop facile de dire qu'ils sont meilleurs et moins chers que nous. Nous, pendant 20 ans, on a dû marcher sur l'eau avec zéro euro. Vous savez mieux que moi comment on fait en imputant les dépenses sur d'autres lignes, car nous avons zéro euro par RFF. Là, on confie des lignes en maintenance à des entreprises privées, on les remet en état avant. Ce qui veut dire qu'ils n'ont plus rien à faire si ce n'est la surveillance, et en plus ils n'arrivent même pas à être bons. Ils ne respectent pas leurs délais d'intervention, ils ne respectent rien du contrat qu'on a souscrit avec eux. Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage. Vous connaissez le proverbe mieux que moi. Nous à l'UNSA-Ferroviaire, on a l'impression que c'est ce que la Direction est en train de faire en ce moment. Cette stratégie ne nous convient pas. Je voulais que ce soit bien clair.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Votre expression est claire. Monsieur CHERIFI.

M. Mickaël CHERIFI (CGT) : J'aimerais savoir comment vous comptez gérer un éventuel accident du travail qui surviendrait sur un chantier sous-traité, car d'après le référé tous les chantiers devraient être arrêtés depuis le 1^{er} août.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On verra si ça pose des causes juridiques et on les traitera. C'est ce que je peux vous dire. En tout cas, ce qui est certain, c'est que ce référé ne doit absolument rien changer à notre politique de sécurité, en premier lieu évidemment pour les chantiers effectués par la SNCF et pour les interfaces de la SNCF avec ses sous-traitants. Je vous propose de venir au sujet qui nous réunit aujourd'hui. Par rapport au sujet traité suite à la demande faite par la CSSCT Normandie suite à un accident du travail grave et à un droit d'alerte sur lequel il n'y a pas de levée de désaccord. Est-ce qu'il y a des prises de parole ? Est-ce qu'il y a des demandes de parole ? Monsieur MUTEL ?

**À - CSE ZP NEN EXTRAORDINAIRE SUR DEMANDE DE MEMBRES ÉLUS PAR
RÉSOLUTION LORS DE LA CSSCT NORMANDIE DU 2 SEPTEMBRE 2019**

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je pensais que nous allions parler un peu du contexte et que vous alliez présenter l'accident.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je peux le faire.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Ce qui s'est passé sur l'accident du travail, vous vous souvenez très bien que nous l'avons appris en plénière. Un droit d'alerte a été déposé. Je suis même venu vous voir en fin de séance en vous disant qu'il fallait le suivre avec la plus grande attention. L'enquête aurait dû être déclenchée immédiatement. Il y avait une enquête au niveau de l'accident du travail qui avait été vue avec Monsieur CHERIFI. Mais au niveau du droit d'alerte, en tant que dépositaire de droit d'alerte, j'attendais des nouvelles de la Normandie, de la Direction de la Normandie, de la Présidente de la CSSCT et je n'en ai pas eu. Du coup, l'enquête immédiate n'a pas eu lieu. Ce qui nous amène sur des problématiques de procédure puisque nous nous retrouvons avec un droit d'alerte déposé le mercredi soir et une enquête qui ne débute que le vendredi dans la journée, ce qui est beaucoup trop tardif. On s'est déplacé sur Caen pour une reconstitution, mais je pense qu'il vaut peut-être mieux expliquer un peu, car je ne sais pas si tout le monde dispose de tous les éléments. C'est une ligne qui est, à notre sens, fermée et qui est donc non circulée, qui n'est plus en état, mais pour laquelle on demande à des agents de la voie de Caen d'aller faire du débroussaillage pour sortir un transfo le samedi et uniquement le samedi. Pour les agents, la ligne est donc fermée et n'ouvre que le samedi pour sortir le transfo. Il se trouve qu'un agent est percuté par un locotracteur lors d'un décalaminage. On a fait l'enquête sur place ainsi que la reconstitution avec plusieurs essais avec un locotracteur. Il se trouve que le mécanicien ne pouvait absolument pas voir l'agent puisque c'était en courbe et qu'il y avait un angle mort. La reconstitution a montré qu'il y avait uniquement 20 mètres pendant lesquels il aurait pu voir éventuellement l'agent et ça correspond à 2 ou 3 secondes vu la vitesse à laquelle il roulait. Manque de chance, il y avait des agents sur le côté, il a tourné la tête pour leur dire bonjour et c'était trop tard. Ensuite, il était dans l'angle mort et il les a tapés. Le conducteur ne s'attendait pas du tout à voir des agents de l'équipement sur le terrain et les agents de l'équipement pensaient que la ligne était fermée. Il y a une différence d'appréciation, car pour nous la consigne d'EIC parle d'interdiction. Pour nous c'était clair. Il y a une consigne provisoire qui a été au niveau de l'EIC pour le 1^{er} août, mais qui n'est pas très claire non plus. Le document de l'EIC est succinct et ne contient pas de schémas. Cela aurait mérité un peu mieux. Je pense que l'on aurait dû faire un flash pour avertir les agents de la réouverture de la ligne, car nous on est bien sur la réouverture d'une ligne qui était fermée. On a été en désaccord suite à cela. Je pense qu'il y a eu un manque de communication entre l'EIC et l'Infrapôle. On en a eu la preuve lors de l'accident de scooter, puisque Madame Cisoska qui est présidente de la commission santé Normandie n'était même pas au courant qu'il y avait eu un accident grave sur l'EIC, alors que c'est de sa compétence. On voit bien que l'EIC et l'Infrapôle ne se parlent pas. Je le dis aussi, car j'ai trouvé que c'était une attitude déplacée, mais le DUO de la traction avait comme priorité de récupérer son loco à 15 heures, car il avait quelques manœuvres à faire dans le Technicentre. Pour nous, la sécurité du personnel

passé avant la manœuvre de quelques containers ou wagons. Il y avait une attitude très hautaine et dédaigneuse. On nous a bien fait sentir que nous sommes dans une entreprise qui n'est plus intégrée. Il y a Mobilités d'un côté et Réseau de l'autre. C'était très désagréable, mais ce n'est pas le mot qui convient, c'était pire que ça. On a quand même pu faire une reconstitution avec un conducteur. Voilà, je reprendrais la parole si besoin est.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ?

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Ce serait bien de revenir sur l'objet et sur la façon dont les choses sont précisées. On aimerait bien comprendre comment fonctionne un accident grave pour la délégation SUD-Rail. Malgré qu'on ne soit pas signataire, on sait quand même lire. On a interpellé l'Inspection du travail sur le sujet suite à un accident du travail en date du 23 juillet auquel vous n'avez pas cru bon de répondre. Par contre, il nous faudrait les nouvelles coordonnées de l'Inspection du travail, car nous n'avons aucune coordonnée. Est-ce qu'il y a une nomination ? Cette nomination vous devriez nous la fournir. Donc j'espère que vous ne freinez pas le fait qu'on veuille écrire à l'Inspection du travail de la ZP NEN et principalement sur des faits graves comme celui-là. Il n'y a pas de travail avec les IRP. On voudrait savoir comment ça fonctionne, où se trouvent les défauts si c'est un manque de formation ou si c'est une vraie volonté de l'entreprise de vouloir cacher les choses et travailler seule sur de tels accidents.

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

M. Dominique SENS (CGT) : Une intervention qui porte à la fois sur la forme et sur le fond. Il y a eu un accord de signé avec de très longues négociations dont la longueur a donné plus de précisions à mon sens, et notamment sur la sémantique employée. Il y a eu vos courriers Monsieur le Président quand on dénonçait le fait que les élus n'étaient pas informés au plus tôt des accidents et de cas graves. Il y a aussi eu des courriers de l'Inspection du travail suite aux interventions de l'instance CSE et de son Secrétaire. J'ai pu constater en direct que ces points ne sont pas respectés dans les établissements ni par les présidents d'établissements ni par les présidents de CSSCT maintenant. Depuis la dernière plénière où, pour la CGT, je vous ai dit que vous avez été trop loin, on a réagi en conséquence. Il y a eu d'autres cas, on peut encore en témoigner aujourd'hui. D'autres cas d'accidents graves qui auraient pu avoir des conséquences graves pour lesquels ni les élus, ni les membres de la CSSCT, ni les RPX n'ont été informés. Je pense à un sur l'INE suspicion d'agression par gens du voyage. Le seul RPX informé était d'astreinte et pouvait donc intervenir sur les lieux. Vous n'êtes sans doute pas au courant, mais c'est là que réside le problème. Cela ne vient pas de nous. Sur le fond, en particulier pour cet accident, mais pour tous les accidents, on ne veut pas opposer circulation et équipement. Vous non plus. Je pense bien que vous n'allez pas nous dire le contraire. Pourtant, le constat est fait que dans la réalité, c'est chacun pour soi. Ce serait négatif d'opposer les métiers d'un réseau comme de continuer sur la gestion par activités et dans les activités de la concurrence entre établissements, comme ce qui va se passer après le 1^{er} janvier 2020 ou ce qui va se passer avec Gares & Connexions. Je pense qu'aujourd'hui on doit s'attacher à déterminer les mesures de prévention mises en œuvre et les faire appliquer par tous les établissements.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur SENS, on va y revenir. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Une petite précision. Plutôt que de continuer à aller dans le mur Monsieur le Président, la délégation SUD-Rail demande à revoir l'accord CSE et qu'il y ait une CSSCT par établissement si c'est le seul moyen d'avancer et de traiter les sujets graves.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais essayer de répondre sur ces différents sujets. Comme l'a dit Monsieur MUTEL, et je suis d'accord avec lui, c'est un cas complexe qui nous réunit ici. Il y a beaucoup de sujets de forme et un sujet de fond puisqu'un de nos collègues a été accidenté. C'est ce qui doit être le cœur de nos réflexions et de nos actions. Je prends les sujets de forme. C'est très clair, on a commencé par les dysfonctionnements de l'entreprise. On ne peut pas dire le contraire. L'accident se produit entre 8h10 et 8h30 et nous recevons l'avis en pleine séance de CSE, par des moyens plus ou moins détournés, car quelqu'un se rend compte qu'il va falloir alerter les patrons, à 14h30. Personnellement, je pense que j'aurais dû faire une suspension de séance au moment où j'ai eu l'information. Je regrette de ne pas l'avoir fait. J'agirai avec différence dans l'avenir pour pouvoir établir des éléments et vous donner à chaud toutes les informations. Vous les aviez en parallèle par la plate-forme. Mais cela crée une ambiguïté entre nous sur la raison pour laquelle vous receviez cet avis tardivement et la raison pour laquelle je n'en parlais pas. Je n'en parlais pas, car je n'avais pas d'informations et j'avais demandé à la DRH de m'en donner un peu plus pour l'aborder au moment de la réunion. Ça a mal commencé.

Si je reste sur la forme, le délai de l'enquête. Je suis beaucoup plus prudent. Tout dépend du contexte et de la réalité du maintien d'un danger ou non, en l'occurrence l'opération a été immédiatement stoppée, il n'était pas question d'en organiser une autre sur la même voie. Effectivement, l'incident a eu lieu le mercredi et l'enquête le vendredi après-midi.

Il est de bonne pratique que l'enquête ait lieu le plus tôt possible, mais cela suppose que l'on puisse réunir les personnes qui vont y participer et que l'on puisse amener des éléments pratiques de reconstitution, etc. Personnellement, je n'ai pas tendance à mettre ça sur le même plan que le retard de six heures entre la survenance de l'accident et l'avis. C'est quelque chose qui, dans la majorité des cas, doit être le plus proche possible du moment de l'incident. Mais on peut se mettre d'accord au niveau de la CSSCT sur la façon de l'organiser.

Sur l'enquête et le droit d'alerte, il y avait deux procédures en cours en même temps ce qui n'était peut-être pas très clair à suivre pour les uns et pour les autres. Il y avait une enquête pour accident grave et un droit d'alerte. Le droit d'alerte est étudié avec l' élu qui l'a déposé. D'après l'accord que nous avons signé en juin, l'accident fait l'objet d'une enquête par la CSSCT compétente, en l'occurrence à l'avantage, et je ne suis pas d'accord avec la dernière remarque de Monsieur PINOT. Nous avons une CSSCT compétente à la fois pour l'Infrapôle qui faisait le débroussaillage et dont l'agent a été accidenté et pour l'EIC qui aiguille les circulations dans le PIVOS ou protège les voies. La CSSCT Normandie est vraiment le bon lieu de l'enquête. Je dis vraiment, car je crois que cette affaire n'est pas derrière nous et qu'il faut que l'on travaille, en premier lieu au niveau de cette CSSCT, pour qu'on s'assure que l'on a bien donné suite et que cet accident ne sera plus jamais possible. Des affaires de forme, dont une sur laquelle nous sommes en désaccord. Nous sommes en désaccord très net sur le traitement du droit d'alerte. Le droit d'alerte fait l'objet d'une enquête qui aboutit à un constat de désaccord. Vous savez que notre accord est explicite sur le fait que les CSSCT sont les instances qui traitent les désaccords sur les droits d'alerte. Pourquoi cette attribution

que nous avons choisi d'attribuer à notre CSSCT ? Parce que c'est la plupart du temps des considérations locales qui permettent de se mettre d'accord sur les suites qu'il convient de donner au droit d'alerte. La valeur ajoutée du CSE central de la ZP par rapport à ces considérations est généralement faible. Je persiste à croire que c'est bien sur le fond que c'est à la CSSCT Normandie qu'il revient de trancher ce droit d'alerte et je persiste à dire ce qui a été indiqué par la DRH, à savoir que nous avons traité le désaccord sur le droit d'alerte conformément à l'accord signé en juin. Je sais que nous ne sommes pas d'accord sur ce point. Je vous exprime la position de l'entreprise que nous avons bien réagi. Quelle est la suite de la procédure ? Et bien je vais vous la dire.

La suite de la procédure c'est que nous prenons acte que la CSSCT de lundi dernier n'a pas levé le désaccord sur le droit d'alerte. Donc la Présidente de la CSSCT va transmettre à l'Inspection du travail le désaccord sur le droit d'alerte. On peut ne pas être d'accord sur la lecture, mais la nôtre est cohérente. Elle dit que ces sujets sont délégués, par notre accord, à la CSSCT compétente qui en plus est compétente dans les deux établissements. C'est probablement supérieur à une situation dans laquelle nous aurions eu une CSSCT qui, par exemple, n'aurait été compétente que pour l'Infrapôle. Deuxièmement, nous avons réuni la CSSCT lundi. Nous considérons qu'elle n'a pas levé le désaccord sur le droit d'alerte, sauf à ce que vous me disiez le contraire. Donc nous transmettons cet élément. Et pour être très clair, en toute rigueur, la question s'est posée de savoir si nous le faisons avant-hier dès le constat de désaccord à l'issue de la CSSCT. Nous avons fait le choix d'attendre ce CSE pour vous expliquer les motivations de cette position pour que personne ne soit surpris. Car à partir du moment où la présidente de la CSSCT transmettra ce désaccord à l'Inspection du travail, il y aura copie aux membres de la CSSCT. On n'est certainement pas d'accord sur ce point, mais nous au moins on est clairs sur nos motivations. Ce sont les aspects de forme. Excusez-moi, j'ai peut-être été un peu long pour ce premier tour, mais j'ai noté qu'il y a beaucoup de demandes de parole ensuite. C'est juste pour dire comment le Président de cette instance lit le sujet, et je répète que le plus important est le fond, à savoir notre collègue qui a été blessé et ce qu'il faut faire pour que ça n'arrive plus. Car cela aurait pu être beaucoup plus grave, tout le monde en est conscient. Deuxième aspect, que peut-on faire sur le déclenchement de ces avis et alertes ? J'estime qu'il y a encore trop cas de cas où soit les délais ne sont pas satisfaisants, soit les élus nous disent qu'ils n'ont pas été suffisamment bien informés et on est en tension sur ce point.

De mon côté, j'ai écrit au directeur d'établissement sur les délais de saisie des AT dans la plate-forme. Je dirais qu'on a progressé, mais que vous aurez tous des exceptions à me signaler. Il en est survenu encore pendant ces vacances. Et on a vu hier sortir un événement du 30 juillet. Quand on en sera au résiduel, on pourra dire que l'on aura progressé. Pour l'instant, on va surtout s'attacher à mettre en qualité cette partie. Je proposerais aux DET qu'on mesure un certain nombre de critères de qualité, notamment le temps entre la survenance de l'accident et sa déclaration dans la plate-forme. On a un adage dans l'industrie, ferroviaire ou autre, qui dit que ce qui ne se mesure pas ne s'améliore pas. Donc on va mettre en place une mesure des déclarations et je m'engage à la partager avec le CSE. Ce sera une lecture transparente entre nous pour vérifier si on fait des progrès ou non. Si on ne fait pas de progrès, vous donnerez vos points de vue et j'aurais à agir vis-à-vis des établissements. Le deuxième sujet est de reformuler et clarifier les procédures touchant aux accidents graves que vous aviez lancées et aux droits d'alerte.

Juste un mot sur ce qui a été cité par Monsieur SENS. Il y a eu lundi soir à Lille-Europe un agent SNCF qui introduisait dans les emprises des agents d'une société qui venait faire des travaux sur des antennes qui se sont trouvés entourés d'un certain nombre de gens habitant dans un camp voisin et ayant une attitude menaçante. Les agents ont répondu clairement pour dire ce qu'ils venaient faire là. Ces personnes avaient le sentiment d'être face à une bande rivale.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Excusez-moi, une attitude menaçante avec des haches et des battes de base-ball.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Une attitude menaçante avec des armes ou ce que l'on appelle des armes par destination. Nos collègues ont extrêmement bien réagi. La tension est retombée assez vite quand les personnes ont compris leur erreur. Entre parenthèses, ce n'est pas très rassurant, car si cela avait été une bande rivale on n'ose imaginer ce qui se serait passé. Des mesures immédiates ont été prises dès la nuit avec le déplacement des forces de l'ordre sur place. J'ai été avisé le soir même. La question s'est posée de savoir ce que nous faisons de l'information. Nous avons fait le choix de la partager avec le Secrétaire, le coordonnateur SSCT et les membres de la CSSCT concernée. À proprement parler, il n'y avait pas d'accident du travail, mais nous considérons que nos agents ont été placés dans une situation de risque. On peut ne pas être d'accord là-dessus, mais je dis simplement que cette information a été donnée dans un souci de transparence pour permettre à nos institutions, la CSSCT et le CSE, de fonctionner et pour cela être informées. Sur les questions de forme, je suis d'accord pour dire qu'il y a des éléments dans cet accident du travail qui sont mal partis, en premier lieu sur l'information. On en tirera un certain nombre de conséquences sur la mise en qualité de l'information à la fois sur des accidents du travail classiques, accidents en général, même si un accident est un accident de trop, et les accidents graves. Donc je vous ai dit la procédure que nous comptons maintenant suivre. Pour être très clair, je considère et je vous le confirme que le bon lieu pour le traitement de cet accident et de ses suites était la CSSCT qui s'était réunie et est pour moi dans la suite la CSSCT Normandie. On en discutera aussi puisque vous pouvez avoir un point de vue différent. À ce stade, nous actons le fait que la réunion de la CSSCT de lundi qui était destinée, selon notre accord, à traiter le désaccord sur le droit d'alerte, n'ayant pas permis de le traiter, nous allons transmettre le dossier à l'Inspection du travail qui nous dira de son point de vue ce qu'elle entend. Notez bien que transmettre, du point de vue de l'entreprise, le dossier à l'Inspection du travail, ce n'est peut-être pas uniquement pour se faire féliciter par l'Inspection du travail. C'est une démarche qui a un certain coût pour l'entreprise. Ce qui vous dit bien que c'est notre lecture de l'accord que de dire que le désaccord sur le droit d'alerte devait être traité dans la CSSCT Normandie. Voilà ce que j'avais à vous dire sur le sujet. J'ai noté les interventions de Monsieur PINOT, de Monsieur ACHOUB, de Monsieur BRASSART, de Monsieur CHERIFI et de Monsieur MUTEL.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Vous partez sur un point qui n'aurait jamais dû arriver, Monsieur le Président. Vous partez sur une problématique de droit d'alerte alors qu'à la base, la problématique est pour le président de la CSSCT qui n'a pas fait le boulot par rapport à un accord signé. Je crois qu'il y a tout un paragraphe et il faut savoir comment l'utiliser correctement. Si ce paragraphe avait été respecté, on ne serait pas là à discuter du droit d'alerte qui a dû être déposé à cause du non-respect du paragraphe. Il faut remettre les

choses à leur place. Le 25 il y a un colloque pour applaudir peut-être notre futur président, il faudrait prendre les managers présents et leur donner une formation ou leur faire une lecture de l'accord pour une bonne compréhension pour le bien des cheminots qui sont sur le terrain et non à applaudir le futur maître.

Vous dites qu'il n'y a pas d'urgence, mais si Monsieur le Président il y a une urgence à traiter ce genre d'évènements, car il peut y avoir une redondance ailleurs. Vous êtes président d'une zone de production qui comprend 16 établissements, et ce qui se passe dans un établissement peut arriver sur les autres. Donc, oui il y a urgence à traiter les accidents du travail graves pour regarder ce qui s'est passé et regarder si une situation similaire peut survenir sur les autres établissements. Je vous rappelle qu'à chaque fois qu'on dépose un droit d'alerte et qu'il y a une enquête seulement le lendemain, c'est urgent. Quand on a fait ça sur un point amianté de Saint-Denis, le directeur a laissé les agents travailler de nuit sur le pont qui s'est retrouvé être amianté en surface. Oui, quand on dépose un droit d'alerte, il y a urgence dessus avant de mettre en danger les cheminots de ce secteur ou d'autres également. Apparemment, nous n'avons pas la même vision de la prévention Monsieur le Président. Pour conclure, je souhaite savoir ce que représente cette phrase dans l'accord « les élus du CSE gardent leurs prérogatives et plus particulièrement dans le cas des droits d'alerte, des accidents graves et des reclassements », juste comprendre cette phrase par rapport à l'ensemble de vos dires.

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

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Merci de me donner la parole Monsieur LARRIEU. Je vous ai écouté avec attention. Vous avez une lecture, mais je vais vous rappeler plusieurs choses. Monsieur PINOT vient de le rappeler, nous avons été très fermes sur ces trois points qui étaient de garder nos prérogatives dans les cas des droits d'alerte, des accidents graves et des reclassements. Pour les reclassements, le travail peut être fait au niveau de la CSSCT, mais l'avis final est donné par les élus, tout comme pour les accidents graves qui peuvent être traités ici. Chaque élu perçoit et mesure les choses en fonction de l'accident. Si on prend l'accord à l'article 14, on dit que les membres de la CSST doivent « assurer en lien avec le ou les élus qui ont déposé le droit d'alerte le traitement des droits d'alerte en cas de danger grave et imminent ». Je vous rappelle que, quand nous voulions mettre les choses en place, vous aviez dit non sinon cela allait faire revenir les CHSCT et que les membres des CSST n'ont pas de légitimité d'où la présence d'élus au sein des CSSCT.

Vous jouez juste sur un paragraphe, car il est marqué « la CSST réunie d'urgence dans un délai n'excédant pas 24 heures ». Donc je vous pose la question de savoir si la CSST était réunie dans un délai n'excédant pas 24 heures, la réponse est non. Si nous sommes ici, c'est qu'il y a un problème. Je vous invite fortement à donner les formations nécessaires aux présidents de CSSCT. Les accidents du travail et les droits d'alerte, nous ne sommes pas en train de jouer, c'est important. Je vous l'ai dit la dernière fois, j'ai parfois l'impression que vous prenez ça à la légère. Si vous avez mis en place des présidents de CSSCT, ces présidents doivent connaître leur job, en tout cas leur mission.

Effectivement, on garde nos prérogatives, car là vous êtes sur un désaccord. Je ne suis pas d'accord quand vous dites que la CSST est en désaccord, alors nous allons saisir l'Inspection du travail et que cela a un coût pour l'entreprise. Non, mais vous n'avez pas inventé la poudre.

Jusqu'à présent, chaque fois qu'il y a eu un désaccord à la suite de la réunion de la CSSCT au bout de 24 heures, c'est la saisie automatique de l'Inspection du travail. Il arrive souvent que la direction attende que l'Inspection du travail donne un avis. Mais l'Inspection du travail ne donne pas un avis. Si aujourd'hui vous êtes en divergence, il faut saisir les tribunaux. Il n'y a que le juge qui peut trancher sur certains litiges dans le cas des CSSCT. J'ai un certain nombre de courriers de l'Inspection du travail qui le rappelle souvent.

Je rappelle que les CSSCT sont des commissions décentralisées en territoire sur les établissements, mais demain en fonction de la gravité rien n'empêche de traiter un droit d'alerte ici, car les élus sont ici et vous ne pouvez pas vous y opposer. Effectivement, vous réunissez la CSSCT, car on ne va pas réunir le CSE à chaque droit d'alerte, c'est le sens de l'accord. Mais si les choses deviennent compliquées, on doit pouvoir régler les problèmes dans cette instance. Donc aujourd'hui on est aussi là pour régler le problème. Si des divergences surviennent, on doit pouvoir régler le problème. Après on vous dira si nous sommes en accord ou en désaccord avec vous, et vous saisirez ou pas l'Inspection du travail comme les règles vous y obligent. Je le répète, c'est très important, nous gardons nos prérogatives. Jusqu'à présent, nous n'avons pas fait de CSE extraordinaire depuis la signature de l'accord. Là c'est le cas, car on a une CSSCT qui a du mal à fonctionner. Alors faites en sorte que cela fonctionne, mais surtout n'oubliez pas que les élus ici ont des prérogatives de par la loi et vous ne pouvez pas empêcher de discuter du droit d'alerte, car si ce n'est pas le cas nous avons la possibilité, à la demande de deux membres, la possibilité de demander un CSE extraordinaire dans le cadre de la CSSCT.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur ACHOUB. Monsieur BRASSART.

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : Je voulais revenir sur la forme. Vous parlez du fonctionnement de la CSSCT, je pense que cela va dans un sens, mais pas dans l'autre. Vous dites qu'il y a entente avec les directeurs d'établissements sur les retours à faire aux différents membres des CSSCT. Je n'ai aucune prétention à surveiller votre poste de travail, mais ce n'est pas fait. Il y a Monsieur LANSIAUX qui est là et qui est le représentant des CSSCT sur notre parcours. Il peut vous dire comme moi que rien ne suit. En termes d'ordre du jour, d'accident grave ou d'accident tout court, on n'a aucune remontée, cela ne fonctionne pas. Le mois dernier on a attendu 26 jours pour un compte-rendu, car je l'ai signalé. On ne peut pas faire notre travail correctement si on doit sans cesse relancer. C'est un peu dur de faire son boulot sans les informations. J'ai l'impression parfois que c'est fait volontairement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je répondrai sur ce sujet-là. Mais sur ce point précis de savoir si c'est fait volontairement, la réponse est claire et nette, c'est non. On peut avoir des points de réglage à mettre en place avec de nouvelles instances comme la CSSCT, mais il ne peut pas y avoir de mauvaise volonté.

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : Vous me dites non, je vous informe de ça. On me dit que les documents sont disponibles sur la plate-forme. Mon suppléant n'a pas de tablette. On est huit autour de la table en CSSCT. Qu'on ne soit pas au courant qu'untel ou untel n'ait pas de tablette, c'est pénible. Il faut faire des rappels à chaque fois et on perd beaucoup de temps alors que le fond du problème n'est pas là.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur CHERIFI.

M. Mickaël CHERIFI (CGT) : Concernant le désaccord, l'origine est le droit d'alerte. Pour remettre un peu les choses en place, j'avais été averti en tant que référent de la CSSCT Normandie mercredi vers 14h30 jour de la plénière de la semaine dernière. J'ai reçu un SMS de Madame Cisoska. Je l'ai appelée à la pause. Le lendemain nous étions en rendez-vous concernant l'enquête immédiate rapport à l'intégrale. Je lui ai dit que, du fait que l'on se voyait vendredi matin, on en reparlerait à ce moment-là. C'est là qu'elle nous a appris qu'il y avait une reconstitution qui serait faite à Caen le jour même. Il n'y a que moi qui ai été averti en tant que référent. La CSSCT et les RPX n'ont pas été avertis, d'où l'autre droit d'alerte déposé par Monsieur MUTEL dans la journée de mercredi. Comme l'a dit Monsieur BRASSART, il y a beaucoup de dysfonctionnements que l'on a traité vendredi matin avec Madame Cisoska pour d'autres CSSCT. Elle a demandé que tous les RPX et les CSSCT soient mis dans la boucle lors des déclarations d'accidents du travail de Normandie ainsi que le Siège nous concernant. Toutes les SICP se trouvent les RPX, toutes les CSSCT soient dans la boucle. Il faudrait voir à faire la même chose au niveau de la ZP NEN.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur CHERIFI. Monsieur MUTEL puis Monsieur ACHOUB.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : J'ai une petite question et je vous demanderai de me redonner la parole après. Je n'ai pas compris quand vous dites « on va transmettre à l'Inspection du travail ». Qui va transmettre ? C'est vous ou la Normandie ? Et quand vous dites « à l'Inspection du travail », c'est l'Inspection du travail au niveau du siège ou au niveau de la Normandie ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Alors je suis très clair là-dessus. C'est pour ça qu'on ne l'a pas fait avant cette réunion pour qu'on soit explicite sur la procédure suivie. Notre lecture de l'accord, c'est que le désaccord sur le droit d'alerte est à traiter à la CSSCT Normandie qui a été réunie lundi. Je considère, à moins que vous me disiez le contraire, que la CSSCT Normandie n'a pas obtenu un accord sur la levée du droit d'alerte. De ce fait, c'est le Président de la CSSCT Normandie qui transmettra ce désaccord sur la levée du droit d'alerte à l'Inspection du travail locale.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Et on fait quoi nous aujourd'hui ici ? Monsieur le Président, les prérogatives des élus ne peuvent pas être enlevées. Nous sommes là pour ça et c'est inscrit dans l'accord. Vous pouvez avoir la lecture que vous voulez, mais nous avons une lecture et nous gardons nos prérogatives. Aujourd'hui nous sommes réunis et c'est nous qui allons vous donner les préconisations puisqu'il n'y a pas eu d'accord. Nous sommes là pour ça et ensuite vous transmettez ce que vous voulez. Je vais vous redonner la parole. Excusez-moi de vous avoir coupé. Je pense faire une suspension de séance et on fera lecture d'une résolution que vous pourrez joindre à l'Inspection du travail, car nous sommes en train de parler de la sécurité des agents.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur MUTEL, vous aviez redemandé la parole.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Oui, je voulais que vous soyez clair, car j'avais un petit doute. Je me doutais bien que vous alliez dire ça, comme ça c'est clair. Je vais vous lire un petit extrait du Cohen. Je ne sais pas si vous connaissez Cohen. Il y a 1800 pages, il faut se le taper quand même. C'est le Code du travail un petit peu explicité. C'est l'édition 2019 mise à jour avec les différentes lois. En page 297, il y a un article qui traite des commissions santé

qui, dans le cadre des CSE, sont obligatoires pour les établissements d'au moins 300 salariés, ce qui est notre cas. Donc il nous dit qu'elles « ne disposent ni de la personnalité juridique ni la compétence consultative propre ». En fait, le référent Monsieur CHERIFI ne peut pas aller en justice. Il ne peut pas saisir l'Inspection du travail. Donc ça ne peut se traiter qu'au niveau du CSE. Je vous lirai un autre passage, page 869 qui traite de l'enquête en cas de danger grave et imminent et donc en cas de désaccord sur la réalité du danger ou les mesures à prendre « le comité est réuni d'urgence » - on parle de comité et non d'instance, le comité est bien le CSE – « dans un délai n'excédant pas 24 heures. Si cette réunion n'aboutit pas à un accord entre l'employeur et la majorité des élus du comité » - donc on fait bien référence à des élus, et je rappelle qu'il n'y a pas que des élus dans la commission santé – « sur les mesures à prendre et les conditions d'exécution, l'Inspecteur du travail est immédiatement saisi par l'employeur. L'Inspecteur du travail tranche en mettant en demeure l'employeur de prendre toutes les mesures utiles pour y remédier, ou en saisissant le juge judiciaire statuant en référé pour ordonner toutes mesures propres pour faire cesser le risque ». Donc on est bien sur l'employeur qui saisit l'Inspection du travail à la suite d'un désaccord des élus du comité. Donc cela ne peut être que nous ici au niveau du CSE et non en CSSCT.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est précis Monsieur MUTEL et je vais vous répondre de façon précise qu'il s'agit d'un point de désaccord entre nous. Nous en avons discuté maintes fois au premier trimestre, un CSE peut fonctionner sans accord avec une application stricte des dispositions du Code du travail qui sont celles que vous avez rappelées. Notre accord prévoit à l'article 14 : « les parties conviennent que les CSSCT sont chargées sur leur périmètre des attributions en matière de santé, sécurité, conditions de travail dont le CSE dispose au titre de l'article L 2312-9 du Code du travail, à savoir, etc. etc.. ». Dans ce cadre-là, « assurer en lien avec le ou les élus qui ont déposé le droit d'alerte, le traitement des droits d'alerte en cas de danger grave et imminent, participation à l'enquête. En cas de divergence sur la réalité du danger et de la façon de le faire cesser, la CSSCT est réunie d'urgence dans un délai n'excédant pas 24h... ». Je reconnais que là le délai a excédé 24h en concertation avec les membres de la CSSCT. Mais si à l'avenir, vous souhaitez que le délai soit strictement de 24h, on tiendra des CSSCT le samedi ou le dimanche. Je crois qu'on n'est pas d'accord, mais c'est une question de lecture un peu fondamentale de l'accord de juin et des raisons pour lesquelles nous l'avons fait.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : C'est gravissime pour un Président de CSE qui a des prérogatives importantes en matière de SST de dire qu'on se réunira le samedi ou le dimanche si nous voulons vraiment respecter le délai de 24h. Si ce délai de 24h a été mis en place par le législateur, c'est parce qu'il y a urgence et qu'il faut faire cesser le danger. Nous viendrons un samedi ou un dimanche si nécessaire, nous ne sommes pas en train de jouer. On restera en désaccord. Expliquez-nous pourquoi on vous a fait rajouter que nous gardons nos prérogatives en cas de droit d'alerte, c'était justement pour ça. En cas de désaccord que l'on n'arrive pas à régler, on le réglera ici.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous avons une lecture différente sur ce point. Nous considérons que, dans les CSSCT, il y a des membres élus du CSE qui ont un certain nombre de prérogatives et il y a des RPX qui n'ont pas les mêmes prérogatives, d'où cet article 14 qui rappelle les différences entre les deux. Deuxièmement, je ne sais pas comment

dire je ne suis pas juriste, quand une mesure est d'ordre public, ce n'est pas la peine de la rappeler. Si on a mis ça, c'est juste parce que dans les CSSCT il y avait des membres élus du CSE et des RPX. Pour le reste, on est explicite sur le fait que, dans le cadre de ce que prévoit le Code du travail, on décide de déléguer des attributions aux CSSCT. Ce n'est pas pour, avec ce nombre-là, leur retirer. Ce n'est pas pour dire qu'ils peuvent se réunir, mais que rien de ce qu'ils ont fait n'aura de valeur puisqu'il faudra que ça repasse devant le CSE. Effectivement, c'est un problème de divergence de lecture de l'accord. Il va falloir que l'on se mette d'accord là-dessus. Sinon notre accord, sur la mise en place des CSSCT dans laquelle l'entreprise a mis des moyens, notre accord perd quelque part de son sens.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Chiche on le revoit. Et je vais vous demander de mettre une CSSCT sur chaque établissement, vous allez voir. On a une clause de revoyure et on va l'utiliser. Je vous dis simplement qu'aujourd'hui, on regarde nos prérogatives. Je saisis l'Inspection du travail sur cette divergence, « assurer en lien avec le ou les élus qui ont déposé le droit d'alerte », en lien. Si vous n'avez pas encore compris qu'il y a divergence, car les choses se passent mal et que l'on doit régler les problèmes ici, car nous conservons nos prérogatives, tant pis pour vous. À chaque droit d'alerte, il y aura une demande de CSSCT extraordinaire. Si vous le voulez, on peut en arriver là, nous savons utiliser les outils à notre disposition. Pourquoi nous avez-vous réunis aujourd'hui ? Pour nous raconter l'accord ou pour travailler sur la divergence entre la direction et les élus ? Je suis là pour ça, pas pour relire l'accord.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur LECONTE

M. Fabrice LECONTE (UNSA-Ferroviaire) : Je voulais vous poser une petite question à propos de la commission SST dans le cas de l'accident de travail, comment fait-on pour la réunir ? Étant donné qu'on a reçu, faisant partie de la commission SST, juste une invitation pas une convocation. On l'a reçu le vendredi soir à 19h via le mail. Comment fait-on pour tenir une instance en ayant uniquement des invitations ? J'ai réussi à me libérer, car j'étais en CASI ce jour-là en même temps. Donc on a choisi d'aller en CSSCT et non au CASI, et on s'est retrouvé à quatre membres.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne saurais pas répondre à la question techniquement. C'est vraiment à voir au niveau de la CSSCT. Il faut que cette question soit réglée entre le Président de la CSSCT et les directeurs d'établissements qui font partie de cette CSSCT.

M. Fabrice LECONTE (UNSA-Ferroviaire) : Ensuite, comment fait-on pour lever un droit d'alerte, sachant que vient qui peut. Si on dit que l'instance s'est tenue avec un ou deux membres, comment fait-on ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est la question précédente. Il faut se donner les moyens de réunir l'instance. Je rappelle que nous avons donné un avis favorable à la demande qui a été faite de désigner des suppléants aux membres des CSSCT. L'idée est que l'on puisse disposer d'un maximum de participants à une réunion de la CSSCT.

M. Fabrice LECONTE (UNSA-Ferroviaire) : Chose qui a été faite par mes collègues qui ont désigné un suppléant, mais qui par le fait de la production n'a pas pu se libérer ce jour-là.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT puis Monsieur MUTEL.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Vous voulez qu'on fasse court, mais vous aimez bien ne pas répondre à l'ensemble des questions, donc nous devons nous faire répétitifs. Ce qui fait que les débats durent plus longtemps, mais c'est de votre propre volonté. J'aimerais que vous répondiez à cette question : les élus du CSE gardent leurs prérogatives et plus particulièrement dans le cas des droits d'alerte, des accidents graves et des reclassements. Sachez que, par rapport à cela, la délégation SUD-Rail s'oppose à votre lecture de ce règlement dont nous ne sommes pas signataires. Ce qui voudrait dire que seuls les membres CSSCT élus pourraient garer l'ensemble de leurs prérogatives. Mais, l'ensemble des élus CSE ne se trouvent pas en CSSCT Monsieur LARRIEU. Donc, moi en tant qu'élus SUD-Rail au CSE, vous m'enlèveriez les prérogatives, car je ne suis pas à la CSSCT. Et je vous interdis de m'enlever toute prérogative prévue au Code du travail.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends, mais il s'agit d'un point de lecture d'accord.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Ce n'est pas une lecture. Ce sont les élus et non certains élus, donc les 35 élus. Vous l'avez peut-être mal écrit, dans ce cas il fallait écrire certains élus.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur MUTEL.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Juste une question, j'ai levé le doigt il y a longtemps. Sur la question de l'incident avec les gens du voyage. Il y a un certain nombre de membres de la CSSCT qui m'ont rappelé qu'ils n'ont pas été informés de cet incident grave. Au-delà de donner des informations, qu'est-ce qu'on fait derrière ? Je rappelle qu'il y a des consignes d'établissement et des consignes d'astreinte pour des lieux un peu chauds comme ça, où il faut systématiquement se faire accompagner par les forces de l'ordre, en particulier certains passages à niveaux et autres lieux. Vous nous dites que le lieu pour régler ces problèmes sont les CSSCT, mais nous sommes plusieurs à constater que cela ne fonctionne pas si bien que cela. Et ça me pose un souci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je le note. Jusqu'à présent on a pris des mesures pour dire aux agents les mesures à prendre pour faire cesser le danger durablement. Monsieur MUTEL.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Depuis quelques instants, je suis en conversation par mail avec Madame Cisoska qui est présidente de la commission Normandie. Nous n'arrivons pas à avoir le document informatique complet qui reprend tous les éléments de nos désaccords. Donc c'est le Cerfa, il y a des petites cases, mais quand on l'envoie par mail il en manque la moitié. J'aimerais que d'ici la fin de la séance, vous puissiez m'envoyer par voie informatique le Cerfa complet. Nous avons déposé des réserves sur le Cerfa, mais elles n'apparaissent pas. Donc si vous envoyez le document à l'Inspection du travail, ils vont se demander pourquoi il y a un désaccord puisque les réserves n'apparaissent pas sur le document. J'aimerais bien que ce soit réglé pour la fin de la séance, car je l'avais déjà demandé lundi à Madame Cisoska. Vous voyez avec vos services informatiques, mais on ne peut pas accepter un document Cerfa où les réserves déposées n'y figurent pas. Ce qui me dérange, c'est que depuis tout à l'heure, nous sommes sur la forme, mais on ne parle pas du fond. Le fond c'est qu'un agent est détraqué de partout, car il s'est fait tamponner. Et on ne parle pas du pourquoi et du comment. Cela peut se reproduire demain. Il faut trouver un mode de

fonctionnement, des articulations entre les deux établissements. On aurait dû avoir un flash et une organisation du travail. C'est à vous, en tant qu'employeur, à organiser le travail de façon à ce que les agents soient en sécurité. À part la reconstitution, nous n'avons aucune information et aucune mesure. Depuis tout à l'heure, nous discutons de la forme, et en plus, nous ne sommes pas d'accord. Donc puisque nous sommes dans la forme, je vous redis que j'aimerais recevoir le Cerfa complet avec nos réserves avant la fin de la séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je laisse Agnès RAULT dire un mot à propos du Cerfa qui effectivement présente un problème.

M^{me} Agnès RAULT : Effectivement, il y a un bug informatique. Dans tous les cas, l'IT aura l'intégralité puisqu'on a fait une copie de vos réserves dans un fichier Word qui est joint derrière. On vous l'envoie et on essaye de trouver une solution pour qu'on puisse imprimer l'ensemble des textes.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : C'est quand même gênant d'écrire des réserves sur un document et de constater qu'il manque la moitié des mots à l'impression.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On est d'accord avec vous, mais il n'y a pas d'ambiguïtés. On a la totalité de vos réserves.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, il faut aller sur le fond. Je note qu'il y a une réserve posée par des membres de la CSSCT Normandie. Ils estiment qu'ils ne sont pas compétents pour régler cette situation de désaccord et renvoient vers les élus de ce CSE. Nous sommes réunis aujourd'hui dans ce cadre. Nous devrions tous avoir les documents qui concernent cet accident et j'aimerais que l'on traite cet accident pour que les élus du CSE puissent s'exprimer, émettre des préconisations, voir si nous restons en désaccord ou non et voir quelles sont les positions du Président que vous représentez.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pour être clair Monsieur le Secrétaire, je n'avais pas l'intention de refaire ici un travail qui pour moi est le travail de la CSSCT. Ceci étant, compte tenu de la gravité de l'accident, je vais quand même dire un mot du fond. J'ai entendu un certain nombre de choses qui appellent une réponse et des éclaircissements de ma part. Je pense que c'est important, même si je suis convaincu que ce que je vais dire va être conforme à ce qui a été exprimé localement par la CSSCT.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Quand vous aurez terminé, je vous demanderai une suspension de séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La voie sur laquelle est survenu l'incident est une voie circulée au sens où elle n'a pas d'interdiction d'itinéraire. Il y a une zone voisine qui avait été mise en interdiction d'itinéraire, avec des traverses en croix. Mais comme on en a besoin pour les trafics évoqués, ces traverses ont été déplacées pour rendre l'autre voie circulaire. Mais, la zone où a eu lieu l'accident est une zone normalement circulée. Je vous demande de me laisser finir mon propos avant de lever les bras au ciel. L'équipe qui a fait le désarmage aurait dû prendre des mesures de protection de chantier, des mesures que l'on prend sur toutes les voies circulées à partir du moment où on l'a bien vu dans le cas du heurt, notre collègue qui a été heurté était dans le gabarit. Pourquoi n'ont-ils pas pris ces mesures ? Il y a des sujets à creuser et certains sont organisationnels. Ils n'ont pas pris ces mesures, car quand une voie n'est pas circulée pendant 10 ans, on peut prendre l'habitude de ne pas voir

de train et on peut baisser sa vigilance et se dire que l'on peut travailler sans mesure de protection. Si on atténue un peu le fait que cette voie n'était pas circulée depuis 10 ans, c'est sûr qu'il y a eu une communication entre les établissements, mais ça, j'ai besoin que l'enquête l'établisse complètement et qu'on sache comment ça a été diffusé. Et, pour les besoins du décalaminage, il y avait des circulations qui ont été faites sur la voie de l'accident. Il y a eu le maintien des circuits de voie qui auparavant était en catégorie C et sont passés en zone susceptible de déshunter en règle suivant des procédures de catégorie A pour l'EIC. Donc, il y a eu des circulations de locotracteurs pendant au moins tout le mois d'août. Mais de fait, on peut supposer que les collègues qui étaient présents ce jour pour le débroussaillage complémentaire n'avaient pas conscience du fait que cette voie était circulée. En tout les cas, le chantier a été effectué sans protection, ce qui pour moi rend secondaire la question de l'angle mort. Ce n'est pas la visibilité par le conducteur du locotracteur qui était censée être la mesure de sécurité. Cela n'existe pas. Ce qui aurait dû être la mesure de sécurité, c'est soit une interdiction, soit une annonce. Mais à la base, on voit bien qu'il y a cette question d'agents qui croyaient pouvoir intervenir, car la voie n'était pas circulée. Or, elle l'était.

Il faut évidemment approfondir l'enquête pour savoir ce qui a été dit d'un établissement à un autre. Mais je ne mettrai pas d'abord en cause le fait qu'il n'y a pas de communication entre les deux établissements. Je crois que l'on est dans un cas relativement rare. Dans la plupart du temps, si on n'a pas de circulations pendant 10 ans, on a des installations hors service. Voilà les éléments que l'on peut donner sur le fond.

Sur les mesures prises, le chantier a été immédiatement arrêté. Un rappel a été fait sous forme de flash sécurité sur le fait que les interventions ne pouvaient pas se faire sans la prise des mesures liées au risque ferroviaire. Ce qui est quand même la réponse à la cause directe de l'accident. Voilà ce que je peux dire à ce stade. Il y a des discussions sur les mesures prises par l'EIC. Je répète qu'il n'y avait pas d'interdiction sur cette voie, mais du fait du risque de perte de shuntage, puisqu'on est dans un PIVOS donc un poste informatique dans lequel un certain nombre de conditions de sécurité sont tenues par le fait que les circulations shuntent bien, il y avait une mesure de catégorie C avant la séquence de dérouillage. Après la séquence de dérouillage, il y avait des mesures plus légères, de catégorie A, pour maintenir les circulations. Mais en aucun cas, ce type de mesures ne sont des mesures de protection de chantier. C'est deux sujets différents. L'EIC a des mesures à prendre dans le PIVOS liées au mauvais shuntage. Il y avait une partie de voie interdite, mais ce n'est pas celle où le heurt a eu lieu, elle a été rendue à l'exploitation. Cette partie de voie est d'ailleurs éloignée, car la voie continue sur la partie exploitée sur laquelle le heurt a eu lieu. Les mesures prises par l'EIC sont des mesures uniquement liées au fonctionnement des circulations. Voilà ce que je voulais dire. Monsieur MUTEL ?

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je ne peux pas vous laisser dire ce que vous dites. Quand je vois le flash sécurité, je me dis que c'est honteux de sortir ça. Les élus ne l'ont pas ? « Heurt d'un agent par un locotracteur », il est écrit bien en rouge que les agents travaillaient sans dispositif de protection du personnel. L'organisation du travail est de votre responsabilité et vous faites reposer l'accident du travail sur les agents. Donc c'est votre responsabilité. Pour les agents, la voie est fermée. Nous sommes allés à Caen, Monsieur CHERIFI et moi. On a fait le tour des popotes comme on dit. Pour les agents, la voie était

fermée. Vous pouvez tourner le problème dans tous les sens, pour les agents la voie était fermée depuis 10 ans. Il fallait faire une note d'information précisant que des circulations auraient lieu à des dates précises.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous n'avez pas fini la phrase Monsieur MUTEL, « sur une voie exploitée, mais peu empruntée depuis une dizaine d'années ».

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Oui, mais ce n'est pas en rouge. Ce qui est en rouge, c'est « sans dispositif de sécurité ».

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Parce que c'est la cause directe et matérielle de l'accident. Ce sur quoi on peut attirer l'attention, c'est de dire posez-vous la question s'il y a le moindre doute de savoir si ça circule ou pas, et on peut sauver la vie d'agents. Un flash dit bien ce que ça veut dire, c'est un rappel immédiat. Pour moi, je le redis, l'affaire n'est pas terminée. Du point de vue de l'entreprise, cet accident est un événement de sécurité remarquable lié à la sécurité du personnel qui fera l'objet de réunions J+1 et J+30, d'un plan d'action et on va tirer toutes les causes du pourquoi les agents qui sont intervenus ce jour-là avaient en tête que ce n'était pas circulé. Donc, on n'a pas dit que le flash était la fin et encore moins le plan d'action de l'enquête sécurité. C'est un flash, donc quelque chose que l'on fait immédiatement pour attirer l'attention de tout le monde. Monsieur LEROY. J'ai noté Monsieur LEROY, Monsieur SEGATTO, Monsieur PINOT.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Et le Secrétaire qui vous avait demandé une suspension de séance depuis tout à l'heure.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur le Secrétaire, excusez-moi, on avait dit effectivement que l'on ferait une suspension de séance après Monsieur MUTEL. Je vous propose qu'on s'en tienne là et que l'on fasse la suspension de séance.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Non, on va laisser le tour de parole des élus que vous avez cité et après on fera la suspension.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien, on va essayer d'être concis. Monsieur LEROY.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Par rapport à ce que vous disiez sur le manque de communication entre les établissements et aussi dans la continuité de l'intervention de Monsieur PINOT sur les moyens à mettre en œuvre pour éviter qu'un tel accident se reproduise. En tant qu'agent de circulation, cela m'interroge fortement de savoir comment des agents de l'Infrapôle peuvent intervenir sur des voies sans prévenir l'agent de circulation qui gère le poste. Il y a forcément eu un problème de communication dans la mise en place du chantier et cela fait partie des sujets que l'on voudrait voir ressortir de cette enquête pour éviter que cela se reproduise. Au niveau de l'EIC, il est dit que la voie est circulaire. Les équipes d'équipement n'étaient pas au courant. À l'inverse, au niveau geste métier cela me paraît inconcevable aussi que des agents travaillent sur des voies sans prévenir l'agent de circulation qui est en charge du poste, et qui n'aurait pas envoyé cette circulation en sachant qu'un chantier avait lieu sur sa zone d'intervention. Il faudra éclaircir cette problématique au niveau de l'enquête.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense que c'est le même sujet que de dire qu'ils sont intervenus sans mesure de protection. Monsieur FLAK.

M. Stéphane FLAK (SUD-Rail) : J'ai relevé que vous avez dit que ces opérations de désherbage font suite à une première opération de désherbage plus conséquente. Ce qui serait intéressant serait de mettre au jour comment ont travaillé les premiers, par exemple savoir s'ils ont été protégés. Je pense que cela pourrait être utile à l'enquête pour faire le rapport entre les deux cas de travaux.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : À ma connaissance oui, mais ce sera à confirmer. Monsieur SEGATTO.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Dans la lignée des deux dernières interventions, je me demandais comment ont été programmés ces travaux. Car, sauf erreur de ma part, les travaux sur voies de service ou voies peu roulées doivent être prévus en amont. Et surtout, qui a commandité ces travaux ? Ce ne sont pas les agents d'eux-mêmes qui décident de débroussailler, car ils ont un peu de temps.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est l'une des questions qu'il faut creuser dans l'enquête. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Même vous Monsieur le Président vous dites que vous allez avoir plusieurs réunions, mais aujourd'hui devant les 35 élus c'est du « peut-être ». Merci du respect que vous pouvez avoir envers les 35 élus Monsieur le Président. Par contre, nous n'avons pas de documents officiels, les différents documents que pouvaient avoir les agents de l'équipement, savoir si c'était programmé, si un briefing a eu lieu. Avant d'incriminer les agents, un chef a bien dû faire un briefing sur les travaux pour expliquer ce qui devait être fait. On ne sait pas. Quels sont les documents officiels par rapport à cette voie dans le poste de circulation ? On ne sait pas. Par rapport à des précédents, c'est dit sous forme de boutade, est-ce que l'agent qui a subi cet accident du travail a reçu une demande d'explication ? Concernant l'enquête qui est un de nos soucis permanents, il va falloir discuter du droit à la déconnexion, car toutes les informations sont transmises par mail. Qu'en est-il quand un agent est au repos ? En cas d'urgence il est possible de passer un coup de fil, ce sont aussi des méthodes à utiliser. Est-ce que des agents circulation ont participé à l'enquête ?

M. Mickaël CHERIFI (CGT) : Non, nous l'avons fait remarquer Monsieur MUTEL et moi.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est un souci permanent vu le peu de personnes présentes dans les CSSCT. C'est sur la partie équipement, donc ils seraient plus à l'aise pour traiter ce genre d'incident. Inversement, cela aurait pu être la CSSCT et l'EIC sur un accident sur un accident équipement où un agent de circulation se sentirait moins à l'aise sur certains dispositifs. Nous avons soulevé cette problématique. Vous nous avez assuré que vous alliez faire bien les choses. Or, il n'y a pas d'agent de la circulation au sein de la CSSCT pour traiter cette question. Inversement, ça pourrait se produire dans certains endroits où on serait mal à l'aise, lors d'une enquête, de ne pas avoir tous les métiers représentatifs. On avait pointé le doigt dessus. Rappelez-vous Monsieur le Président, vous deviez faire une séance spécifique pour nous présenter l'ensemble des métiers et des termes pour qu'ils puissent causer à l'ensemble des 35 élus. Mais nous attendons toujours aussi pour ça. Mais bon, promesses, promesses.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Le Secrétaire réitère sa demande de suspension de séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien. Je vous propose de faire la suspension et nous essayerons de donner la parole après la suspension.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Pour votre information, on fait une suspension qui va être, je pense, rapide. Les élus vont prendre une petite pause et on vous rappelle tout de suite.

Séance interrompue à 16 h 15.

Reprise à 16 h 40.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je suppose que vous avez une déclaration Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Pas une déclaration, mais une résolution Monsieur le Président. Je vais vous demander de la mettre au vote. Je pense que les débats d'aujourd'hui ont montré leurs limites. Comme je vous l'ai dit, vous êtes en train de nous parler de la forme alors que nous devrions être sur le fond, sur l'analyse de l'accident. Aujourd'hui, on peut regretter qu'un certain nombre d'élus ici n'aient même pas tous les documents en leur possession. Donc je vais vous faire lecture de la résolution et je pense que vous pourrez clore cette séance sauf s'il y a encore quelques prises de parole.

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

Monsieur le Président,

Vous nous avez réuni ce jour, suite à un désaccord qui fait suite à un droit d'alerte sur la Normandie. Au-delà du fait que le Code du travail n'a pas été respecté, puisque la CSSCT n'a pas été convoquée dans un délai de 24 heures suite au désaccord. Les membres de cette CSSCT ont fait voter une résolution qui indique que la CSSCT Normandie n'est pas compétente pour traiter ce désaccord et renvoie aux élus du CSE pour régler cette situation qui fait suite à un danger grave et imminent. Vous avez indiqué en séance que vous n'aviez pas l'intention de traiter cet accident dans cette séance plénière convoquée à cet effet, mais qu'au vu de la gravité de l'accident (agent percuté par un locotracteur), vous avez simplement donné votre avis personnel sur le sujet sans vouloir traiter des mesures de préconisation, privant ainsi vos élus de leurs prérogatives. Vous ne respectez donc pas l'article 14 de l'accord relatif au CSE ZP NEN qui précise que les élus du CSE gardent leurs prérogatives et plus particulièrement dans le cas des droits d'alerte, des accidents du travail graves et des reclassements. De plus, lors de cette séance plénière, vous n'avez pas fourni l'ensemble des documents aux élus relatifs à cet accident, ne leur permettant pas d'analyser cette situation qui fait suite à un accident très grave. Par conséquent, le Secrétaire va saisir l'Inspection du travail suite à cette entrave au fonctionnement de cette instance. Au cas où l'Inspection du travail ne rendrait pas d'avis, et afin de faire valoir ses droits, le CSE donne dès lors pouvoir, à la majorité de ses membres présents, à Christophe ACHOUB ayant qualité de Secrétaire en son sein, pour prendre les dispositions nécessaires à l'exécution de cette décision et pour représenter le CSE dans toutes procédures administratives ou judiciaires liées à la présente décision, notamment pour ester en justice et constituer avocat.

Je vous demande de bien vouloir faire voter cette résolution Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pas de commentaires sur le fond. J'ai eu l'occasion, au cours de cette séance, de m'exprimer sur des actions pour lesquelles je considérais que ce n'était pas le bon lieu pour traiter à la fois l'enquête sur l'accident du travail grave et les accords sur les droits d'alerte. Mais je note que nous sommes sur des positions divergentes là-dessus.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il faudra dire à la juge que le législateur s'est trompé, puisque ce n'est pas dans les CSE que l'on règle les problèmes liés à la santé-sécurité au travail.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Comme souvent, le législateur a écrit plusieurs choses et donc nous ne le lisons pas tout à fait de la même manière. Je mets au vote la résolution lue par notre Secrétaire. Qui approuve cette résolution ? 27 voix sur 27 votants. La résolution est approuvée à l'unanimité.

La résolution est votée à l'unanimité par 27 voix pour.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous étions 28 tout à l'heure.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Oui, mais Monsieur BRASSART a quitté la séance.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : D'accord.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie de votre participation à ce débat. J'indique évidemment que le travail sur cet accident du travail continue de façon à en éviter totalement et définitivement la répétition au-delà des mesures immédiates qui ont pu être prises. Toutes les demandes de parole n'ont pas pu s'exprimer, mais je pense qu'après cette résolution la poursuite du débat est superflue. De ce fait, je lève la séance de ce CSE extraordinaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Attendez, ne soyez pas tout seul à lever la séance. J'ai aussi un mot à dire. J'indique simplement que vous ne permettez pas aujourd'hui aux élus de faire leur mission par votre comportement, puisque l'on n'a pas pu aujourd'hui analyser et donner des mesures de préconisation nécessaires suite à cet accident que l'on considère quand même grave. Je rappelle que l'agent a été percuté par un locotracteur.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends votre propos, mais je vous ai expliqué que nous n'étions pas dans la même visée de ce qu'était la portée de ce CSE, ce qui peut expliquer ce que vous avez remarqué. Merci beaucoup Mesdames et Messieurs, bonne soirée à tous.

La séance est levée à 16 heures 45.