



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

Procès-verbal n°26

Réunion plénière extraordinaire du 10 septembre 2019

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

Intervenants : Dr Isabelle LEHOUCQ-TON-VAN et Thibaud DEMAZURE

Représentants titulaires du Personnel du Collège Exécution :

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

Représentants titulaires du Personnel du Collège Maîtrise :

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

Représentants titulaires du Personnel du Collège Cadre :

M.	GUELUY	Pascal	CGT	IP NPDC	Absent
Mme	DEMARES	Sophie	UNSA-Ferroviaire	IP Normandie	Absente
M.	SCHMITT	Pascal	UNSA-Ferroviaire	EIC LORCA	Présent
M.	RAWOLLE	Régis	UNSA-Ferroviaire	ILOG Lorraine	Présent
M.	THEVENARD BERGER	Benoit	UNSA-Ferroviaire	IP lorraine	Présent
M.	DAIME	Laurent	UNSA-Ferroviaire	Dir. ZP NEN	Absent

Représentants suppléants du Personnel du Collège Exécution :

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

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Maîtrise :

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Cadre :

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

Représentants syndicaux :

M.	SENS	Dominique	CGT	IP NPDC
M.	GENEAU	Pierre	SUD Rail	
M.	OZENNE	Pascal	CFDT	EIC ALSACE
M.	CAILLE	Sébastien	UNSA-Ferroviaire	

Réunion plénière ordinaire du 28 août 2019

A – INFORMATIONS A L'INITIATIVE DU SERVICE

A1 – EIC HAUTS DE FRANCE 6 ÉVOLUTION DE DUKERQUE POSTE 8 ____ 6

A2 – INFORMATION SUR LA SITUATION TEMPORAIRE DES AGENTS
RELEVANT DU CSE RESEAU 2P NON SUIVIS AU CENTRE MEDICAL DE
PARIS BUDAPEST _____ 21

A3 – LES ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ REMARQUABLES DE JUIN ET
JUILLET 2019 _____ 25

A4 – INFORMATION TRIMESTRIELLE _____ 39

B – QUESTIONS POSÉES PAR LES ÉLUS DU CSE ZDP NEN DU 4 JUILLET ET
DU 28 AOUT _____ 51

La séance est ouverte à 13 h 36

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, on va pouvoir ouvrir cette séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Mesdames et messieurs, bonjour. J'ouvre cette séance extraordinaire qui a été demandée à la suite de notre CSE du 28 août. Je voudrais tout d'abord que nous fassions le point des suppléants dans les différentes délégations. Monsieur SENS ?

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, Antoine DI CARLO remplace Faustine DEQUEANT. Sylvain WAVELET remplace Christophe BONNESOEUR. Thierry REPILLET remplace Aurélien ROBERT. Julien HUVÉ remplace Édouard LECLERC. Steve PIERRE remplace Isabelle GUILLERME et Laurent LANCELOT remplace Pascal GUELUY.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Pour la délégation UNSA-Ferroviaire.

M. Sébastien CAILLE (UNSA-Ferroviaire) : Pour la délégation UNSA, je vais moi-même remplacer Bruno CATIAU, le représentant syndical. Sylvie KAMMERER est remplacée par Gaël HALAS. Sophie DEMARES est remplacée par Pierre NOVICKY. Laurent DAIME est remplacé par Sébastien COLLOTTE.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Monsieur GENEAU, pour la délégation SUD-RAIL ?

M. Pierre GENEAU (SUD Rail) : Pour la délégation SUD-Rail, Amélie COEPLÉT remplace Stéphanie SCHEUER. Ludovic BAETENS remplace Vincent PINOT.

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

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Monsieur le Président, bonjour. La CFDT est représentée uniquement par moi-même et Caroline LANTZ.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie. Avant de passer à notre ordre du jour, y a-t-il des déclarations ? Donc, je passe déjà la parole à notre Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je voudrais juste un peu de précision de la part de l'UNSA parce que c'est apparemment un élu qui remplace le représentant syndical. Je ne sais pas si c'est normal et si cela rentre dans les règles.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On va vérifier ce point. Monsieur LEROY, vous souhaitez vous exprimer.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Le rôle de représentant syndical étant attribué à n'importe quel élu, à n'importe quel salarié de SNCF, je ne sais plus si on a mis SNCF Réseau ou GPF, dans tous les cas c'est dans notre accord, mais en tant qu'élu il fait tout de même partie du périmètre, cela ne me pose pas de problème.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je reprends juste la parole. Cela me pose juste un souci par rapport aux votes.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Attendez, je me suis mal exprimé. La question porte sur la personne. Je pense effectivement comme l'a dit Monsieur LEROY qu'il n'y a pas de problème. S'il est en fonction de représentant syndical, je considère que Monsieur CAILLE n'est pas en fonction de membre élu. À ce titre, il ne vote pas.

M. Sébastien CAILLE (UNSA-Ferroviaire) : C'est comme cela que nous l'avions vu.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : D'accord. Je suis aussi un petit peu responsable du fonctionnement de l'instance. Vous devez regarder de votre côté. Il faut juste que ce soit carré. Je n'ai pas de souci sur le fond, c'est simplement sur le fait que c'est la première fois qu'un élu remplit le rôle de représentant syndical. Je rappelle tout de même que chaque organisation syndicale peut siéger même sans représentant syndical.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous venons de faire la vérification rapide. L'UNSA dispose de dix élus titulaires dans cette assemblée qui peuvent être remplacés par des suppléants. Il y a bien, chacun peut faire le calcul, dix représentants UNSA habilités à voter, et Monsieur CAILLE aujourd'hui ne prendra pas part aux votes.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : D'accord. Donc, en tant que Président, vous acceptez le fait qu'un élu remplisse le rôle de représentant syndical en plus de dix élus titulaires. Est-on d'accord ? Je vous pose la question.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est une situation inédite qui à ma connaissance n'est pas interdite par les textes.

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

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je repose ma question. Avant que nous entrions dans notre ordre du jour, y a-t-il des demandes de déclaration ? S'il n'y en a pas, je vous propose de passer au premier point de notre ordre du jour.

Le premier point qui avait été amorcé, mais qui n'avait pas pu se terminer lors du CSE du 28 août concerne la poursuite de l'information sur l'évolution de Dunkerque Poste 8 sur l'EIC Hauts de France.

A1 — EIC Hauts de France : Évolution de Dunkerque poste 8

Je vous demande que nous puissions accueillir comme expert du sujet, Monsieur Thibaud DEMAZURE, qui était intervenu lors de notre réunion précédente pour assurer la continuité avec la réunion précédente. S'il n'y a pas d'opposition, nous appellerons Monsieur Thibaud DEMAZURE.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il n'y a pas d'opposition, Monsieur le Président. Je vous dis cela parce que vous faites tout, tout seul. Si vous voulez, le Secrétaire peut aussi s'en aller. Malheureusement, la séance ne peut pas se tenir sans le Secrétaire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai posé la question, Monsieur le Secrétaire, et tout était suspendu à votre réponse bien sûr.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : C'est cela, oui.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sauf erreur de ma part, quand nous avons levé la séance du CSE du mois d'août, toutes les prises de parole qui avaient été demandées sur ce dossier de Dunkerque Poste 8 n'avaient pas pu être satisfaites. Je propose de redonner la parole aux représentants qui auraient à faire des interventions ou poser des questions sur ce dossier de Dunkerque Poste 8. Quelles sont les demandes d'intervention ? Monsieur SEGATTO, Monsieur OZENNE, Monsieur LEROY. Nous commençons avec ces interventions, et bien sûr d'autres représentants pourront prendre la parole. Je vais vous donner la parole et nous nous efforcerons de répondre sur les questions que vous allez aborder. Monsieur SEGATTO ?

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Je voulais savoir un petit peu compte tenu des débats qu'on avait eus ici dans cette salle et en CSSCT ainsi que lorsqu'on a croisé par exemple la DRH s'il y a eu des infléchissements du côté direction ? Y a-t-il eu des changements dans l'idée du projet par la direction ? Par exemple, le 3x8 ne va-t-il pas se convertir dans un premier temps en 2x8 ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. On a le débat en tête, mais souhaitez-vous reprendre des points précis comme l'exemple que vous avez cité ? Le 3x8 ne va-t-il pas passer dans un premier temps en 2x8 ? Y a-t-il d'autres points sur lesquels vous souhaitez savoir s'il y a des modifications au dossier ?

M. Manuel SEGATTO (SUD Rail) : C'est le gros point pour nous, c'est d'abord l'humain. Actuellement, on sait que certains agents sont vraiment très proches de la retraite et qu'il y aura vraiment un cataclysme dans leur vie puisqu'ils vont avoir le choix, soit de faire 40 km pour aller travailler à la réserve, soit de travailler sur un roulement uniquement de soirée, c'est-à-dire merci pour la vie de famille, rentrer tous les soirs à 22 h 30 chez soi, et encore ce ne sera que pour une seule personne. On se demandait s'il n'y avait pas finalement une volonté de faire au fil de l'eau comme on a déjà vu sur l'UO du Hesnault avec un roulement qui est d'abord passé en 2x8 le temps que les agents partent en retraite.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté. Il y a deux points, le 3x8 et le 2x8, et puis ce qu'on peut proposer aux agents concernés par cette réorganisation.

M. Manuel SEGATTO (SUD Rail) : Pour appuyer ces faits, au-delà de l'humain il y avait aussi des impératifs techniques, car on sait aujourd'hui que les plages de travaux et de rush ne pourront pas tenir actuellement sur le 1x8 proposé par la direction. C'est-à-dire que cela va mettre en difficulté l'actuel agent TTMV. On sait également qu'il y a un problème de confection du poste qu'on peut en tout cas améliorer. Donc, on pourrait prendre ce temps pour améliorer l'ergonomie du poste.

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

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Oui, Monsieur le Président. Je rebondis sur ce que disait Monsieur SEGATTO. Ceci avait déjà fait l'objet d'une question que j'avais posée moi-même lors de la dernière réunion, c'est-à-dire le compromis. Ceci consisterait à basculer du 3x8 vers un 2x8 pour les arguments qui ont été évoqués, c'est-à-dire qu'actuellement un agent risquerait d'avoir un roulement exclusif de soirée, ce qui socialement est discutable. Le fait

de passer en 2x8 pourrait permettre de reclasser plus d'agents qui sont actuellement proches de la retraite. En ce qui concerne la charge de travail, on avait pu voir que la charge de travail se répartit aussi sur le matin et pas exclusivement sur le service de soirée, et enfin, en tenant compte de l'ergonomie du poste qui n'est pas du tout pensé pour un seul agent. Vous n'aviez pas pu répondre à cette demande de compromis la dernière fois. Une réflexion a-t-elle au moins été menée sur le sujet. Cela pourrait-il être envisagé assez sérieusement ? Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur OZENNE. Monsieur LEROY, vous avez demandé la parole.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : C'était pour reprendre les questions que j'avais notées la dernière fois. Cela fait un petit peu réchauffé. C'était en réponse à une de vos interventions sur le fait que ce n'était pas à la demande de la SNCF que ce transfert avait été fait. Je voulais juste rappeler l'histoire où à l'époque la SNCF n'avait pas postulé pour reprendre la gestion des voies de port contrairement à ce qui avait été fait notamment sur le port du Havre où je me souviens que vous étiez allé vous-même défendre l'emploi cheminot à l'époque au Havre et ce qui n'avait pas été fait sur Dunkerque. On n'est pas tout à fait l'initiative de la démarche, mais on n'a rien fait pour que cela se passe autrement non plus à l'époque.

Je voulais rebondir sur l'intervention de Vincent qui était sur l'état moral des agents qui vivaient relativement mal cette situation. C'est quelque chose qu'on avait aussi constaté sur place, et abonder sur la demande de report au 1^{er} octobre, je rappelle que cela coïncidait avec la date de la prochaine CSSCT. Le projet nous a été présenté lors de la dernière CSSCT, si les membres de la CSSCT veulent faire part de leurs remarques par rapport à ce projet, cela nous paraît un petit peu embêtant qu'ils le fassent le jour où c'est déjà mis en place. On a encore une fois l'impression qu'on nous présente un dossier ficelé et que les représentants des salariés n'ont pas l'espace pour accomplir leur mission comme ils le devraient. En repoussant un petit peu la date, ceci permettrait de compléter l'étude qui a été faite par une observation de la charge de travail réelle à la suite du transfert des installations, et de voir la charge de travail de l'agent qui resterait seul les nuits et les matinées pour l'instant. C'est vrai que sur le projet on était sur des chiffres techniques sur un nombre d'itinéraires supprimés, un nombre de DLV en moins, mais concrètement dans l'organisation du travail le chef de chantier fait plus justement que de faire passer les trains quand l'agent de circulation est présent. Cela permettrait de voir la nouvelle réorganisation par rapport au nouveau fonctionnement actuel du poste.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté, Monsieur LEROY. On va s'efforcer de répondre à ces trois questionnements. Je note qu'il y a des questions à la fois sur la cible en organisation et la charge de travail. Monsieur SENS, vous souhaitez prendre la parole avant que je réponde. Il vaut mieux que je prenne les interventions de toutes les délégations avant de reprendre la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je disais de tous les élus et de tous les représentants syndicaux.

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

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il n'y a pas que les interventions des délégations.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, je ne vais pas rappeler tout ce que l'on a déjà dit à la précédente séance sur ce point particulier de la réorganisation du Poste 8 de Dunkerque. Je rejoins toutes les interventions qui ont été faites. D'ailleurs, je pense qu'on s'est concerté avec les organisations syndicales, ce qui a conduit au report de ce point encore aujourd'hui. Le fait nouveau que je veux apporter à l'instant, j'ai recueilli trente-sept signatures de plus de la pétition CGT, trente-sept signatures des agents de circulation plutôt de Calais, mais vous voyez bien que l'intérêt des agents de circulation prend le dessus sur vos consultations, et sans parler ici d'un sujet qui sera mis certainement à l'ordre du jour, la fusion des UO Artois et Hainaut de l'EIC Hauts de France. J'émetts encore toujours des doutes sur le pesage des postes et la réalité de la production quand les hommes seront confrontés à votre réorganisation, quand l'humain sera confronté à votre réorganisation. Des témoignages que je recueille auprès de mes camarades et des collègues de circulation, ce ne sera pas faisable. Je l'ai déjà dit à la précédente séance, cela va péjorer la sécurité. Donc, je rejoins les propositions qui ont pu être faites par d'autres organisations syndicales de réétudier ce dossier dans la CSSCT compétente à partir de ce que les agents nous font remonter. Je vais relire ici en séance le texte de la pétition CGT, du moins une partie.

« La CGT et le personnel concerné demandent l'arrêt des restructurations envisagées par la direction et le maintien du poste d'AC en 3x8. Le pesage des postes effectué par un représentant de la direction n'ayant jamais travaillé sur la zone et dont la mission était de répondre favorablement aux injonctions de sa hiérarchie avec l'unique but de gains de productivité n'est pas conforme à la réalité.

Nous demandons à ce que de nouveaux pesages de poste soient effectués par la hiérarchie de proximité en y intégrant les agents et les représentants du personnel. Il faut que toutes les tâches que la direction considère comme parasite entre guillemets soient incluses dans ce pesage, notamment appels téléphoniques, graissage des appareils de voie, mis en tête des engins moteurs pour le débranchement travaux, etc. Cette liste n'est pas bien entendu exhaustive. Nous demandons la prise en compte des risques psychosociaux qu'engendreraient la mise en place de cette restructuration, notamment si sur certains postes l'agent se retrouve seul pour gérer cette charge de travail, ce qui sous-entend de l'angoisse, du stress et éventuellement une maladie. Les agents ne disposant pas du don d'ubiquité, ils ne pourront pas s'occuper du débranchement, des sorties QP2, des mises en tête. Cela impactera forcément la qualité de production du triage de Grande-Synthe à l'aube de la filialisation du fret de CAP 2020, notamment de l'extension du port ferry de Loon Plage, que je vous avais signalé. Cela ne rassure pas les agents quant à leur avenir professionnel, notamment sur l'augmentation des risques psychosociaux. La direction de l'EIC n'envisage même pas que le trafic fret puisse se développer. Pour eux, le fret est fini. À l'heure de l'écologie nécessaire, la direction continue sa politique d'abandon du ferroviaire et le report sur la route du transport de marchandises. »

J'ai bien à ce jour trente et une nouvelles signatures de cette pétition que je vais vous envoyer à l'instant et que je vous fournirai sur papier. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur SENS. On a une petite difficulté technique, et là je m'adresse à Monsieur le Secrétaire. On s'est renseigné par rapport à la

question que vous avez posée sur la possibilité qu'un élu soit représentant syndical. La réponse, je vais la laisser à Agnès RAULT.

Mme Agnès RAULT : C'est effectivement incompatible même en perdant son droit de vote. Cependant, si vous êtes tous d'accord pour qu'on accepte cette situation, il n'y a pas de problème.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Si le Secrétaire tout à l'heure a demandé au Président s'il cautionnait cette situation ce n'était pas innocemment parce que j'étais sûr que ce n'était pas bon, ce n'était pas pour mettre le Président en porte-à-faux, mais pour qu'il prenne ses responsabilités tout de même. En ce qui me concerne, je suis également le garant du fonctionnement, je ne veux pas créer de précédent. Si on crée un précédent dans cette séance, on en créera partout ailleurs. Je n'ai rien contre les élus de l'UNSA, mais il faut tout de même que le fonctionnement du CSE soit respecté.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je comprends qu'il y a au moins une opposition, celle du Secrétaire, au fait que notre collègue tienne la fonction de représentant syndical. Monsieur LEROY ?

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Je voulais juste préciser qu'il est présent en tant qu'élus suppléant. Il n'a pas été convoqué à cette réunion. Pour cette réunion, comme il n'est pas titulaire, il n'est pas en remplacement d'un titulaire. C'est donc un salarié du périmètre. À ce titre, je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas être représentant syndical. Il n'est pas là en tant qu'élus aujourd'hui. Il n'a pas été convoqué. Ce n'est pas comme en CE où tous les élus étaient présents et c'était peut-être différent, mais là aujourd'hui il n'est pas là en tant qu'élus. Il n'est pas là en remplacement d'un titulaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je continue sur le problème technique. Le Secrétaire n'a même pas été concerté sur le sujet. Je découvre comme tout le monde. Je suis clair. C'est vrai que si on met cela en place, chaque fois qu'on met des représentants syndicaux, chaque organisation syndicale, si on avait mis cela en place comme règle de fonctionnement, chacun aurait pu faire pareil. Aujourd'hui, les règlements ne le permettent pas parce qu'il reste un élu. Il ne peut pas en tant qu'élus porter la représentation d'une organisation syndicale même si on est issu de cette organisation syndicale puisqu'aujourd'hui il est élu, ce n'est pas la même chose. Vous dites qu'il n'y a que l'opposition du Secrétaire. Je vous le dis d'une manière claire, je suis aussi garant du fonctionnement, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur ACHOUB, vous m'avez mal compris.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : À ce titre, je peux aussi m'en aller et vous nommez un autre Secrétaire, et vous faites ce que vous voulez.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous m'avez mal compris. J'ai dit qu'il y en a au moins une puisque vous avez exprimé la vôtre. Je vous propose une courte suspension de séance pendant laquelle nous tirons au clair d'un point de vue légal et réglementaire cette question de savoir si un élu suppléant qui n'a pas été convoqué en tant que suppléant à la réunion peut tenir ce rôle. Donc, nous suspendons la séance pour quelques minutes. J'espère avoir la réponse très vite. Nous la reprenons en ayant traité au fond ce problème pour que nos débats continuent dans un cadre légal.

Suspension de séance à 13 h 58 — reprise de la séance à 14 h 08

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de reprendre notre séance après cette interruption de séance technique. Les renseignements que nous avons obtenus auprès des experts de la DRH sur cette situation inédite et je regrette que nous devions la traiter à chaud, et pour laquelle je ne disposais pas personnellement de l'expérience me permettant de la traiter à coup sûr. Les éléments recueillis indiquent qu'il n'est pas possible de confier les fonctions de représentant syndical à un élu même pour un élu suppléant. De ce fait, je vais demander à Monsieur CAILLE de bien vouloir quitter la séance tout en lui indiquant qu'il n'y a évidemment aucune prévention à son égard et que je regrette profondément cet incident que nous aurions dû traiter entre nous à froid avant la séance, mais je pense qu'il vaut mieux effectivement avoir une séance sans un représentant syndical d'une organisation syndicale, ce qui n'entache pas du tout évidemment la possibilité de tenir la séance, plutôt qu'avec un élu dont les conditions de présence suscitent la controverse. Monsieur CAILLE, je suis un peu désolé de cette conclusion, mais elle est celle-ci à cet instant. Vous avez demandé la parole, je vous la donne, et je la donnerai également à Monsieur LEROY.

M. Sébastien CAILLE (UNSA-Ferroviaire) : En fait, dans le texte, il est écrit qu'on ne peut pas cumuler la fonction d'élu CSE et également de représentant syndical. Donc, pour nous, aujourd'hui, comme on l'a évoqué tout à l'heure, je ne suis pas dans ma fonction d'élu CSE aujourd'hui, je suis dans la fonction de représentant syndical.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends bien et c'est ce qui nous a fait douter, mais les renseignements pris, il s'agit de la fonction que vous avez de façon permanente pour le mandat d'élu, et vous êtes pour le mandat élu de ce CSE, et donc l'incompatibilité se situe dans cette fonction que vous avez pour le mandat. Je maintiens donc ma position. Monsieur LEROY ?

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Je voulais juste vous faire lecture de l'accord que l'on a signé pour une partie d'entre nous dans cette salle, « *Chaque organisation syndicale représentative au sein du périmètre du CSE de la zone de production Nord Est Normandie peut désigner un représentant syndical au CSE. Ce représentant syndical assistera avec voix consultative. Il est choisi parmi les salariés de SNCF Réseau.* » À aucun moment, il n'est mentionné que cela ne peut être un élu. Dans l'article 4, on précise que « *Lorsqu'un représentant syndical est momentanément absent pour une cause quelconque il peut se faire remplacer lors d'une séance plénière par un salarié remplissant les mêmes conditions de désignation.* » C'est-à-dire être salarié de SNCF Réseau, ce qui est le cas de Monsieur CAILLE aujourd'hui. Dans ces conditions, et en fonction de ce que vous venez de nous dire, la délégation UNSA-Ferroviaire vous demande une suspension de séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je commente tout de même ce point. Vous savez que nous avons débattu ce point lors de la discussion de notre accord. Cette clause portait sur le fait que le représentant syndical appartienne ou pas à l'établissement, et demain à la SA SNCF Réseau, mais la clause qui a été indiquée par Madame RAULT est une clause plus générale d'incompatibilité entre les fonctions d'élu et les fonctions de représentant syndical. Notre accord n'a pas vocation à reprendre la totalité du droit du travail sinon, vous êtes d'accord, mille pages n'y suffiraient pas. Donc, je maintiens cette position.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Un petit complément pour le procès-verbal, j'avais prévenu les membres du pôle Relations sociales lorsque j'avais fait la désignation de la composition de la délégation que ce serait un élu suppléant qui remplacerait le représentant syndical. Il n'y a pas eu d'opposition quand j'ai fait la désignation de la composition de la délégation la semaine dernière. On ne va pas faire de polémique sur les salariés du pôle Relations sociales, c'est juste pour que ce soit indiqué au procès-verbal que la situation était connue en amont de la réunion.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : S'il y a eu cette situation, je le regrette, mais je pense que là encore la situation était inédite, et effectivement elle n'a pas été visiblement détectée avant cette réunion. La parole est à Monsieur le Secrétaire, et ensuite, j'accorderai la suspension de séance demandée.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, d'une manière claire, effectivement, l'organisation syndicale UNSA a avisé le pôle Relations sociales, mais il n'a pas avisé le Secrétaire. Je vous le redis. Je découvre. Je le redis et je me répète parce que c'est important pour le procès-verbal, je suis aussi le garant du fonctionnement ici, et je répète aussi que je représente l'ensemble des élus, quelle que soit l'organisation syndicale. Il n'y a pas mon point de vue, ma position, elle n'a rien à voir contre une organisation syndicale ou un élu en particulier. Simplement, aujourd'hui effectivement, on a un accord. Cet accord ne peut pas contredire la loi non plus. Il peut l'améliorer, mais il ne peut pas la contredire. À ce titre, le Secrétaire de ce CSE ne créera pas de précédent, je le dis, parce que cela pourrait être utilisé dans d'autres CSE sur le territoire, et je ne créerai pas de précédent. Je voulais le dire. Étant donné que Monsieur LEROY vient d'indiquer que le service Relations sociales a été avisé et qu'il n'y a pas eu de réaction de la part du pôle Relations sociales, je vous demanderais tout de même que même si l'élu suppléant quitte la séance, qu'il soit considéré en service puisque la faute émane tout de même de la direction.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il n'y a aucun problème sur ce dernier point et je confirme que dans les circonstances précises où je demande à Monsieur CAILLE pour la régularité des débats de quitter cette séance, il sera considéré pour la journée en service évidemment. J'accorde une suspension de séance après laquelle nous reprendrons.

Suspension de séance à 14 h 15 — reprise de la séance à 14 h 26

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de reprendre notre séance. Monsieur LEROY, je vous passe la parole.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Monsieur le Président, après concertation, Sébastien va quitter la séance. On regrette juste qu'on empêche de ce fait un salarié de SNCF Réseau de s'exprimer aujourd'hui alors qu'il y avait des sujets, notamment sur les questions qu'on abordera tout à l'heure pour lesquelles sa présence avait toute sa pertinence et pour lesquelles il avait été justement désigné par l'organisation syndicale dans ce rôle de représentant syndical aujourd'hui.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur LEROY. J'indique que je regrette également cet épisode. Nous nous efforcerons qu'il ne se reproduise évidemment plus et je remercie Monsieur CAILLE. Monsieur le Secrétaire ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je rappelle aussi que ce serait bien que le Secrétaire soit aussi un petit peu informé sur le fonctionnement, cela éviterait des désagréments.

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

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Je ne voulais pas le faire, mais cela fait plusieurs fois que je suis interpellé par le Secrétaire, donc je vais répondre. Pour moi, il n'y avait pas de sujet. Tu sais très bien que lorsqu'il y a un sujet, on en parle. Après lecture de l'accord comme je l'ai fait tout à l'heure, pour moi il n'y avait pas de sujet. J'ai prévenu la direction, il n'y avait pas de sujet. Ce n'était pas une volonté de ne pas prévenir le Secrétaire, mais cela ne m'est même pas venu à l'idée étant donné que pour moi il n'y avait pas de sujet. On ne va pas discuter d'un sujet qui n'existe pas. Maintenant, a priori, il y a un sujet. Si cela se reproduit, on en discutera bien sûr entre nous. D'habitude, on le fait. Cela s'est déjà produit pour d'autres remplacements de représentant syndical, on en avait parlé et on avait trouvé une solution. Là, pour moi, en application de l'accord, il n'y avait aucun problème comme j'ai refait lecture tout à l'heure, il n'y a pas eu d'opposition de la direction à la désignation des suppléants et du remplacement du représentant syndical. Donc, oui, je n'ai pas avisé le Secrétaire, mais ce n'était en aucun cas une volonté de cacher les choses. Chaque fois qu'on désigne un suppléant dans la délégation, on ne prévient pas. Pour moi, c'est un remplacement classique et habituel. Ce n'était en aucun cas une volonté de faire les choses dans le dos de cette instance, du bureau, du Secrétaire. Oui, j'aurais dû faire autrement, mais il n'y avait rien de volontaire là-dedans.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur le Secrétaire, et je proposerai qu'on revienne à notre ordre du jour des débats.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, en aucun cas, le Secrétaire n'a interpellé directement Monsieur LEROY. Il s'adresse en général à l'ensemble des organisations syndicales. C'est peut-être bien de le mettre dans la boucle. Cela permet d'échanger et d'éviter d'arriver à cette situation. C'est tout ce que je voulais dire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie. Nous avons donc quatre interventions et nous prendrons en compte évidemment ces quatre interventions sur le sujet de Dunkerque Poste 8. Je vais maintenant me faire appuyer par l'expertise de Monsieur DEMAZURE sur ce dossier. Il y a des questions sur la cible, sur l'organisation proposée. Certains proposent qu'il y ait en transition un passage par un 2x8. Il y a des questions sur le rythme. Il y a des questions sur la date de mise en place, une demande de report de la mise en œuvre, et il y a des questions sur les personnes, cela a été rappelé, l'humain qui est toujours essentiel dans ces dossiers. Je vais d'abord demander à Monsieur DEMAZURE de nous rappeler les éléments qui ont été pris en compte dans l'étude de charge qui a été faite. Je crois qu'on l'avait dit la dernière fois, mais comme il y a eu des questions posées sur l'étude, donc nous rappeler les éléments qui ont été pris en compte pour la charge, et nous dire très simplement si les premières semaines de fonctionnement depuis le regroupement des installations entre le port et la SNCF conduit à penser que finalement notre étude de charge serait à revoir. Ce sont les premières questions. Ensuite, on essaiera de voir les autres, et je vous repasserai la parole.

M. Thibaud DEMAZURE (adjoint RRH EIC Hauts-de-France) : Bonjour à tous. Je rappelle que l'étude qui a été menée avant le transfert sur la charge de travail du Poste 8 reprend

l'ensemble des itinéraires qui ont été transférés, l'ensemble des installations S6 et S11 qui ont été transférées au GPMD. Cela reprend l'ensemble de la charge travaux S9, l'ensemble de la charge des travaux S11, le nombre de circulations sur VP, le nombre de réceptions sur voie de service, aussi les dérangements d'installations de sécurité et les opérations de graissage. Donc, l'ensemble de la charge de travail du poste a été évalué. Les tâches autres qui ont été évoquées notamment les appels téléphoniques et la gestion des circulations au cours de l'étude, les creux d'activité ne permettent pas de penser qu'il y aurait une surcharge de travail due à ces tâches annexes au cœur de métier du poste.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Deuxième question que je vous avais posée, la mise en service des installations nouvelles a dû être prononcée de tête le 18 ou le 19 août. On a donc eu une période d'observation. Ce qu'on observe sur la charge du poste laisse-t-il à penser qu'il faut revenir sur l'étude d'organisation ?

M. Thibaud DEMAZURE (adjoint RRH EIC Hauts-de-France) : Le transfert a bien eu lieu le 19 août. Je rappelle que l'organisation actuelle du Poste 8 est similaire à celle qui était en place avant le 19 août. Il n'y a aucun élément qui nous permet de penser que la nouvelle organisation poserait des problèmes de surcharge de travail ou en matière de sécurité comme cela a été évoqué.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce que vous dites est issu de l'observation réalisée dans le poste par les dirigeants.

M. Thibaud DEMAZURE (adjoint RRH EIC Hauts-de-France) : Il y a une veille qui est réalisée par le dirigeant de proximité évidemment. Cette veille va être renforcée sur la charge de travail réelle sur les mois de septembre et octobre au Poste 8 aussi bien sur la base des documents de travail du Poste, graphiques d'occupation des voies, les états de circulation, les documents de travaux que sur l'observation en situation réelle qui permettra de prendre en compte et qui permet de prendre en compte les tâches annexes que l'on a évoquées précédemment.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : À ce sujet, je fais une intervention pour dire que, à ce stade, aucun élément ne nous laisse à penser qu'on se serait abusé dans l'étude d'organisation sur la charge qui restera. Je rappelle que deux éléments sont tout de même assez fondamentaux dans cette étude d'organisation. Le premier élément concerne le transfert d'une partie importante des installations, et donc de leur manœuvre au grand port maritime de Dunkerque puisque c'est l'appellation actuelle. Le deuxième élément porte sur le contexte qui a été évoqué par certains, celui d'une très forte baisse d'activité malheureusement, on le sait, du port de Dunkerque, notamment sur ses marchés les plus traditionnels, les pondéreux à destination de l'Est de la France compte tenu de ce que l'on sait de l'évolution de la sidérurgie en France. C'est donc l'ensemble de ces éléments qui aujourd'hui fait que ce Poste qui avait été conçu pour un certain niveau de trafic est surdimensionné, et que son équipement en personnel qui avait déjà été adapté peut être encore adapté sans mettre en cause la capacité à traiter toutes les tâches, et à les traiter en sécurité et en qualité. Donc, je confirme que la cible est bien celle où le poste d'AC passerait de 3x8 en 1x8. Pour les horaires, a priori aujourd'hui, nous n'avons pas d'éléments qui conduiraient à les remettre en cause. Évidemment, on va regarder si ce qui a été envisagé se confirme comme étant possible avec une organisation satisfaisante. En revanche, je

voulais vous poser la question de la date de mise en œuvre de cette réorganisation. Qu'est-il aujourd'hui envisagé par l'établissement ?

M. Thibaud DEMAZURE (adjoint RRH EIC Hauts-de-France) : La mise en veille sur la charge de travail du poste nous permettra de confirmer la pertinence du projet et la date projetée de mise en œuvre est décalée au 1^{er} novembre.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Donc, 1^{er} novembre. C'est un des points qui avait été demandé, ce qui permet si nécessaire de faire le point sur cette période transitoire lors de la CSSCT.

M. Thibaud DEMAZURE (adjoint RRH EIC Hauts-de-France) : Cela permettra un second passage en CSSCT de l'Infrapôle Nord – Pas-de-Calais EIC/Hauts de France qui aura lieu le 1^{er} octobre. Cela permettra de conforter la pertinence du projet et aussi sur le terrain cela permettra peut-être de faciliter la transition et la reprise d'une partie de la commande des installations par le port de Dunkerque, le GPMD, et faciliter l'interface sur cette période de septembre et octobre.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Donc, la période de transition qui était à l'origine prévue d'un mois et dix jours à peu près passerait dans cette configuration à deux mois et dix jours. Nous considérons aujourd'hui que le projet que nous vous présentons est modifié dans le sens où son application se fait non plus au 1^{er} octobre, mais au 1^{er} novembre au titre de la prise en compte d'un certain nombre des arguments apportés et des questions que vous avez souhaité soulever. Peut-on dire un mot des agents ? Nous avons dit que suite à la première information, les entretiens exploratoires pourraient avoir lieu. Ont-ils eu lieu ? Que peut-on dire après ces entretiens exploratoires ? Je confirme que dans ce type de réorganisation, le reclassement des agents est un souci primordial.

M. Thibaud DEMAZURE (adjoint RRH EIC Hauts-de-France) : Les entretiens exploratoires ont tous eu lieu après le CSE du 28 août. Ils sont tous terminés. Les cinq agents concernés ont pu exprimer leurs souhaits au regard du projet. Les entretiens d'orientation auront lieu fin septembre à des dates qui restent à déterminer. Au cours de ces entretiens d'orientation, et après un travail réalisé en commun par le pôle RH et l'UO circulation du littoral, je peux vous dire que chaque agent concerné se verra proposer au moins un poste en adéquation avec les souhaits exprimés lors des entretiens exploratoires. Les meilleurs efforts ont été faits par la direction de l'établissement et la direction de l'UO pour que l'allongement maximum du trajet domicile-travail des agents concernés ne dépasse pas cinq minutes.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Si, évidemment, les agents acceptent les propositions qui leur sont faites. Je vous remercie, Monsieur DEMAZURE. Beaucoup de choses qui ont été dites lors de notre première réunion ont été rappelées aujourd'hui pour certaines. Je suis conscient que ce qui peut être dit aujourd'hui ne répond pas à toutes les attentes, à toutes les demandes...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je voudrais juste vous interrompre, vous remercier, Monsieur DEMAZURE, d'être là, mais je pense que le débat n'est pas fini, il y a peut-être encore des interventions.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Absolument pas, nous avons noté, j'ai déjà...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Comme vous faites tout, tout seul. Vous dites merci, au revoir, et on passe au sujet suivant. Ce n'est pas comme cela qu'on fonctionne.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pas du tout. Monsieur le Secrétaire, je pense que du moment qu'elle est respectueuse, la parole est libre dans cette instance. Chacun de nous en est conscient.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous ne pouvez pas remercier votre assesseur que vous avez introduit en tant que spécialiste ici pour répondre aux questions alors que le débat n'est pas terminé, c'est ce que je voulais souligner.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Le débat n'est pas terminé. J'ai déjà noté trois demandes de prise de parole, Monsieur SENS, Monsieur SEGATTO et Monsieur LEROY à qui je la donnerai, mais je répète que le Président aussi a le droit de s'exprimer dans cette instance. Je note qu'à ce stade si toutes les questions qui ont été posées ou tous les points de désaccord par rapport à l'organisation proposée n'ont pas reçu de solutions ou de réponses positives, certains ont pu en recevoir, et donc je passe la parole à Monsieur SENS.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, je vous entends bien, Monsieur le Président et Monsieur DEMAZURE aussi. Effectivement, cela démontre l'intérêt des débats parce qu'il y a de l'inflexion dans la position de la direction qui décale la mise en œuvre du projet. Je peux interpréter cela comme un projet qui n'était pas ficelé à l'avance, je me trompe peut-être, mais en tout cas il y a une inflexion, il y a un report de la date de mise en œuvre. Cependant, j'ai besoin de précisions. À quoi va servir le deuxième passage en CSSCT ? Cela servira-t-il à voir avec les représentants du personnel, comme le demande la pétition CGT avec trente-sept signatures supplémentaires aujourd'hui, à revoir le pesage de chaque poste et la faisabilité future de l'organisation du travail ainsi que le dénoncent tous les signataires de la pétition CGT ? Ensuite, je vous entends sur l'avenir incertain du fret à Dunkerque — Grande-Synthe. Je vous avais déjà dit que je n'ai pas les mêmes informations que vous. J'espère toujours que le fret SNCF va reprendre de la vigueur et qu'il ne faudrait pas se séparer des compétences et des installations pour que cela se passe bien. Enfin, étant donné que vous avez continué les entretiens exploratoires alors que les organisations syndicales de cette instance n'avaient pas remis un avis, j'espère que vous avez signalé, ou que la hiérarchie a signalé à tous les agents concernés que lors des entretiens d'orientation ils peuvent se faire assister par un représentant du personnel, sinon il est encore temps de le faire. Merci.

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

M. Manuel SEGATTO (SUD Rail) : Plusieurs petites réflexions à chaud. Sur l'étude elle-même, c'est un point de désaccord que l'on a. Pour nous, c'est une étude partielle. Elle est effectuée par la direction elle-même qui souhaite fermer le poste. Donc, forcément, on se doute bien qu'ils ne vont pas trouver matière à garder le poste dans son état actuel. On a connu des études menées par du personnel qui se voyait offrir à la suite une promotion, on a connu cela sur Longueau, donc on n'attend pas grand-chose de ce genre d'étude. Il n'en reste pas moins actuellement, et même dans les documents que vous donnez, il y a tout de même une charge de travail qui ne tient pas sur 1x8. Vous aurez beau mettre ce 1x8 où vous voulez, il y aura forcément un moment où l'agent de circulation sera embêté avec trop de travail pour lui tout seul. Par ailleurs, sur l'ergonomie du poste, rien dans les débats que l'on a actuellement. On n'en parle pas du tout. Pourtant, il y a bien un souci. C'est un poste prévu

pour plusieurs agents. Dans ce cas, l'agent va se retrouver tout seul la plupart du temps. Que va-t-il être fait et quand ? Je m'adresse également au médecin du travail, que pensez-vous au niveau RPS d'un roulement exclusivement de soirée ? Comment au niveau des risques psychosociaux, comment l'agent fait-il sur ce type de roulement pour vivre dans ces conditions ? L'impact sur sa vie personnelle n'est pas anodin. Dernier point, apparemment, les entretiens exploratoires ont déjà eu lieu. J'aurais aimé connaître un peu l'état d'esprit des agents. On vous a tout de même rapporté de nombreux découragements, et même de dégoût, de fatalisme. Je voulais avoir votre avis sur les entretiens exploratoires et l'état d'esprit des agents.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur SEGATTO. Monsieur LEROY et Monsieur OZENNE.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Je voulais également interpeler Madame le médecin du travail sur les RPS et un roulement de soirée, et les conséquences sur vie privée-vie professionnelle. J'aurais voulu avoir son analyse de cette situation.

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

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Merci, Monsieur le Président. On écoute, et la messe est dite finalement. C'est un petit peu le sentiment quelque part. Néanmoins, j'ai tout de même des questions. La veille actuellement mise en place par le dirigeant de proximité si j'ai bien compris pour comptabiliser les creux d'activité et la charge de travail a lieu depuis la mise en service du 18 août des nouvelles installations dégroupées, mais c'est encore en 3x8 actuellement. J'espère qu'on tient compte de la simultanéité de plusieurs opérations réalisées par plusieurs agents alors que dans un futur proche, il n'y aura plus qu'un agent. Enfin, je vais rebondir sur les questions FOH. J'attends effectivement la réponse de Madame le médecin du travail concernant l'aspect social et psychologique de 1x8 en soirée exclusivement en sachant que ce n'est pas juste une semaine, cela va être durant des mois comme cela. Cela peut être intéressant de se poser la question sur l'impact social dans la vie privée aussi, et pas exclusivement dans le domaine professionnel. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose que l'on prenne ces questions. Je répondrai aux questions posées au début par Monsieur SENS sur la CSSCT ou le fret à Dunkerque. Sur l'ergonomie du poste, je crois pouvoir répondre. Dans l'ergonomie de nos postes d'aiguillage, on a généralement deux facteurs, mais là je crois que vous le savez aussi bien que moi, notamment les collègues des EIC, mais certainement aussi ceux qui interviennent dans les postes d'aiguillage dans les établissements M et T. On a l'aspect qui est lourd, celui des tables de commandes et de contrôle avec les différentes technologies. Là, on peut rarement à court terme et à des montants limités faire des évolutions de technologie. Donc, à court terme, il faut considérer qu'on va travailler avec le poste 8 existant. Je fais remarquer que ce sont les conditions dans lesquelles, certes avec une charge de travail qui peut être différente, mais on exploite le week-end depuis un bon nombre d'années, je crois. À court terme, sur les tables elles-mêmes, sur les organes de commande et de contrôle, c'est impossible de faire une évolution importante. En revanche, il y a toujours dans un poste d'aiguillage des possibilités de travailler sur d'autres éléments de l'environnement qui sont plus éventuellement adaptables. Je demande donc à l'établissement de regarder ce qui peut être fait sur les éléments d'environnement qui contribuent au travail dans le poste.

Sur le roulement en service de soirée, je vais passer la parole à Madame le Dr LEHOUCQ pour qu'elle nous dise ce qu'on peut en penser d'un point de vue médical.

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : Un roulement exclusivement en soirée a plus d'impact sur la vie familiale et sociale, surtout familiale, plutôt que sur la santé dans la mesure où c'est un rythme régulier. On insiste surtout sur les rythmes réguliers sur le plan santé, c'est préférable. Cependant, il peut y avoir un petit impact sur le plan du sommeil dans la mesure où les horaires de travail de l'agent ne vont pas correspondre aux horaires de travail du reste de la famille, et en particulier s'il doit se lever tôt le matin pour aller conduire les enfants à l'école. Il ne pourra pas dormir un peu plus tard, il devra se lever aux mêmes heures que ceux de la famille. Il y a un déphasage le soir parce qu'il ne peut pas prendre ses repas avec la famille ou avec les enfants, il les prend souvent en décalé. Au niveau digestif, il y a moins d'impact puisque c'est un rythme régulier.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pour poursuivre ce débat, c'est effectivement un cas qui n'est pas fréquent. Rien n'interdit évidemment d'avoir ce type de roulement sans décalage, mais dans des horaires qui ne sont pas les horaires classiques de journée. Je crois qu'il y avait une clause particulière en tout cas dans l'ancien RH77, je ne l'ai pas vérifié, mais j'ai connu des roulements qui faisaient exclusivement des nuits. J'ai connu un roulement de conducteurs de locotracteurs il y a très longtemps dans un triage qui ne faisait que des nuits. Chaque fois, la logique est la même. C'est quelque chose qui en ne décalant pas a des avantages, cela vient d'être dit, mais c'est quelque chose qui doit être pris par un agent qui est volontaire pour le faire parce que cela correspond avec ce qu'il peut vivre dans sa vie familiale et personnelle. Tout l'enjeu de ce roulement va consister à savoir s'il peut y avoir, soit en direct parmi les personnels du poste 8, soit en décalage parce qu'il peut y avoir des décalages, des agents de Dunkerque qui seront volontaires pour ce roulement parce qu'ils estimeront que pour leur santé et leur qualité de vie c'est un bon roulement. Je pense que c'est un cas un peu particulier, mais quand on le compare au 3x8, vous le savez comme moi, on n'a pas eu ce débat forcément ici, mais on l'a eu maintes fois pour les collègues du Comité d'entreprise circulation, les roulements qui décalent font peser des contraintes sur les personnes, et ce n'est évidemment pas pour rien qu'une surveillance spéciale est menée en matière de santé. Je me tourne vers Monsieur DEMAZURE. Peut-on penser aujourd'hui qu'on aura un ou plusieurs agents volontaires pour prendre ce roulement en soirée ?

M. Thibaud DEMAZURE (adjoint RRH EIC Hauts-de-France) : J'ai reçu un courrier pas plus tard que ce matin d'un agent CRMV de la zone de Dunkerque qui a eu connaissance de la création de ce roulement et qui me fait part de son souhait de prendre ce roulement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Une candidature ne garantit pas que l'on a trouvé un volontaire. Plusieurs d'entre vous ont insisté sur les inconvénients pour la vie familiale et sociale, je crois que le docteur les a bien repris, on voit les difficultés. Il y a à côté de cela des avantages importants. Cela peut correspondre à des configurations individuelles de personnes qui souhaitent ce type d'horaires. À ce stade, acceptons-en l'augure. L'idée est de proposer ce roulement à quelqu'un à qui cela conviendra au plan personnel.

Un mot sur les deux autres questions posées par Monsieur SENS. Première question, à quoi va servir le débat en CSSCT ? On a ici des questions dont on ne va pas épuiser la discussion aujourd'hui. Il faut d'abord vérifier ce que l'on a dit, c'est-à-dire que la charge de travail nous

semble après même pas un mois conforme avec ce qu'on attendait dans l'étude. Il sera évidemment intéressant de regarder si sur le mois de septembre les choses se confirment, et pour cela il faut une discussion plus approfondie que celle d'aujourd'hui, documents en main. Deuxièmement, toutes les questions posées sur l'ergonomie et les questions posées aussi sur le reclassement des agents, à mon avis elles méritent d'être discutées au sein de la CSSCT, plus proche des agents, plutôt qu'en CSE, bien qu'on en a beaucoup parlé, que ce ne soit pas exclusif. Je ne ferai pas aujourd'hui le contenu des débats de la CSSCT, je le laisserai aux membres de la CSSCT, mais il me semble qu'il y a matière à discuter. Ensuite, à la fois sur l'ergonomie, sur des mesures d'organisation, sur le processus de reclassement des agents, il y a du grain à moudre même si j'ai indiqué que l'établissement confirmait la cible du roulement en 1x8.

Sur le fret à Grande-Synthe, je n'ai pas dit tout à fait ce que vous vouliez me faire dire, Monsieur SENS. Je n'ai pas dit qu'il y avait un avenir incertain du fret à Grande-Synthe. Je constate que par rapport à la période où ces installations ont été conçues et exploitées, l'activité fret a fortement diminué. C'est un constat aujourd'hui. Ce constat touche tout le fret en général. Il touche Grande-Synthe à des titres particuliers, tout en notant que Grande-Synthe continue à avoir un trafic fret important du fait notamment de la présence de grandes industries sur le port, et c'est très bien, je crois qu'on ne peut que s'en féliciter. Je ne fais pas de pronostic sur l'avenir du fret à Grande-Synthe. Si le fret peut repartir à Grande-Synthe, tant mieux, et je le dis très clairement ici, si le fret repart à Grande-Synthe, on s'adaptera à la reprise du fret comme on le fait parce qu'il n'y a pas que des études d'organisation à la baisse, il y a aussi des études d'organisation à la hausse quand les trafics évoluent de façon sensible. Je ne connais aucun projet qui consisterait à démanteler les installations de Grande-Synthe en disant qu'on n'a plus besoin de ces installations. On est dans une position qui est aujourd'hui conforme à un niveau de trafic. Il y a certainement une marge pour absorber une hausse du trafic, mais qui devrait être revu si on devait avoir une reprise importante du trafic fret. Ont demandé la parole, Monsieur LEROY et Monsieur SEGATTO.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : On a bien eu la réponse de Monsieur DEMAZURE sur le fait que le poste était a priori souhaité par un agent actuellement en fonction sur le bassin d'emploi. Notre crainte porte plus sur le moyen terme et même sur le long terme où si on est avec un agent proche de la fin de carrière qui pour éviter une mutation ou autre, souhaite ce poste, ou même si ce n'est pas un agent concerné directement par la réorganisation d'après ce que j'ai cru comprendre, qui lui dans sa vie privée serait heureux d'être dans ce roulement. En revanche, on sait très bien comment les choses se passent pour les roulements vacants dont personne ne veut. C'est en définitive un petit attaché TS de 23-24 ans qui aura juste fini sa formation TTMV qui va devoir tenir pendant un an ou deux des postes qualification C ou qualification D avant d'être régularisé. Cela peut être aussi un agent qui n'aura pas forcément le choix. Il est bien souvent loin de son domicile parce qu'on a souvent l'habitude malheureusement de les placer relativement loin de leur lieu d'habitation, et cet agent n'aura pas le choix. Cela peut être à terme des situations familiales ou sociales, un équilibre vie privée vie professionnelle, dès l'instant où ce roulement ne serait pas choisi par l'agent qui le tient, c'est pour nous une situation à risque fort au niveau RPS, on veut le souligner aujourd'hui, ce sera inscrit au procès-verbal, mais on est contre ce roulement pour les raisons que l'on vient d'aborder.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Votre position est très claire, et je la note, Monsieur LEROY. Monsieur SEGATTO ?

M. Manuel SEGATTO (SUD Rail) : Je vais rebondir sur ce que disait Adrien. C'est effectivement la même chose pour SUD Rail sur ce point. On a peut-être affaire à quelqu'un qui est proche de la retraite ou qui va accepter de porter sa croix pendant un an, et après sera en retraite. On sait très bien qu'après ce sera un poste qui deviendra une véritable voie de garage où on y mettra des attachés ou des agents que l'on souhaite mettre au placard. Vous nous le vendez comme étant la panacée d'être de soirée en permanence. Chaque agent ici sait très bien qu'enchaîner les séries de soirées est vraiment terrible pour la vie de famille, la vie personnelle. Vous ne répondez pas à une autre question. Je lis votre document, « Les périodes de plus forte activité sont les périodes du début d'après-midi, de midi à 15 h et du début de soirée de 18 h à 21 h. Donc, vous ne couvrez même pas les heures que vous pointez comme période de forte activité avec votre 1x8. Encore une fois, pour nous, le 1x8 n'est pas valable. C'est a minima un 2x8 qu'il faut. On ne comprend pas cet empressement et cette volonté absolument de faire 1x8 si ce n'est une volonté de faire du chiffre et d'avoir le gain de productivité demandé par Réseau chaque année aux établissements.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je prends note, Monsieur SEGATTO sur ce point. Je pense que c'est vraiment l'observation de ce qui se passe avec la transformation des installations qui va valider le bienfondé de l'étude qui a été faite. On peut maintenant dénombrer très précisément les opérations qui restent à faire, le contexte dans lequel elles restent à faire tout en notant effectivement, cela a été évoqué par l'un d'entre vous, il faut faire attention au fait que ce qui est réalisé actuellement par deux agents sera effectué avec facilité par un seul agent. Il faut dénombrer la charge. Nous avons maintenant la possibilité de l'observer. Le décalage de la mise en œuvre décidé par l'établissement donne un mois de plus pour observer la charge. Je le dis clairement. On verra si sur la charge on a fait une étude réaliste ou pas. Les éléments dont je dispose me laissent à penser qu'elle est réaliste.

Je vous remercie. Y a-t-il d'autres interventions sur ce dossier Dunkerque poste 8 ? Merci beaucoup. Je remercie Monsieur DEMAZURE d'être revenu pour participer à cette réunion. On est évidemment tous très attentifs à ce que la suite se déroule dans les meilleures conditions, notamment la prise en compte des agents concernés par cette restructuration.

Je vous propose de passer au point suivant de l'ordre du jour. C'est une information du Dr LEHOUCQ, notre nouveau médecin référent du CSE, sur la situation temporaire des agents suivis au centre médical de Paris Budapest.

Avant de passer la parole au Dr LEHOUCQ, j'avais deux informations qui sont quelque part en lien avec cette situation d'abord en vous présentant le Dr LEHOUCQ, j'avais oublié d'indiquer qu'elle participait au groupe de praticiens SNCF qui travaillent spécifiquement sur les problématiques Réseau. Elle n'est pas que médecin d'établissement pour deux des établissements du CSE, et médecin référent du CSE, elle est aussi impliquée avec d'autres médecins dans des réflexions, des échanges de pratique entre médecins qui accompagnent médicalement des agents de Réseau circulation, et maintenance et travaux.

Deuxième sujet sans rapport avec le précédent, c'est un rappel de notre Secrétaire qui avait tout à fait raison. Nous avons eu hier pour être précis des nouvelles de notre collègue Mehdi LEMARCHAND de l'EIC Normandie. Nous avons fait le choix à la demande de sa

famille de ne pas solliciter sa famille et de laisser les informations venir spontanément. L'épouse de notre collègue ne souhaitant pas être relancée, et on la comprend. Les nouvelles sont plutôt bonnes puisque notre collègue sortait du coma et était dans un processus de retour progressif de ses facultés avec une reprise d'une vie normale après un épisode qui a été difficile puisque la sortie du coma pour des raisons que je ne détaillerai pas ici avait été retardée par les médecins. On est actuellement dans une phase qui hier était plutôt positive, et évidemment on va continuer à suivre de près la santé de cet agent.

A2 – Information sur la situation temporaire des agents relevant du CSE Réseau ZP NEN suivi au centre médical de PARIS Budapest

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Docteur, je vous passe la parole pour nous expliquer l'organisation retenue par l'entreprise sur la situation du centre médical de Paris Budapest.

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : La direction du service médical nous informe que dans l'attente de l'arrivée d'un nouveau médecin à partir du 1^{er} novembre au cabinet médical de Paris Budapest, ce médecin qui s'appelle Marie CADET reprendra les effectifs du Dr Vincent GAY, et en particulier l'Infralog national. Dans l'attente de son arrivée, c'est le Dr Guy SOUMOY qui est actuellement au cabinet médical de Metz qui a accepté de réaliser quelques vacations pour assurer les visites médicales urgentes avec les visites médicales de reprise après arrêt maladie, après accident du travail, après un arrêt d'au moins un mois. Toutes ces visites médicales urgentes, Monsieur Guy SOUMOY va les assumer ainsi que quelques visites médicales périodiques urgentes puisqu'il assure déjà le suivi d'agents qui relèvent du périmètre du CSE de la zone Nord Est Normandie. Donc, on ne devait pas repasser devant notre CSE pour accepter ce remplacement puisqu'il est toujours sur les mêmes agents concernés. Il viendra au mois de septembre le 19 et 20 et au mois d'octobre il assurera six vacations.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est une situation temporaire puisqu'un nouveau médecin a été nommé. En attendant son arrivée, la situation est organisée par le service médical de façon qu'un collègue assure quelques vacations supplémentaires. Cette situation particulière amène-t-elle de votre part des interventions ? Monsieur WAVELET ?

M. Sylvain WAVELET (CGT) : Une déclaration pour la CGT.

Déclaration de la CGT

« Monsieur le Président,

Depuis toujours, la CGT travaille à faire reconnaître les métiers des services médicaux dans le cadre des travaux de la classification des métiers en s'appuyant sur la nécessité de maîtriser la connaissance des risques ferroviaires et la prévention spécifique s'y afférant.

La volonté de privatiser les différents EPIC, de faire de l'EPIC SNCF une holding débarrassée de ses services de production placeront donc les services médicaux avec l'ensemble d'Optim service dans un groupement de métiers transverses offrant ses services à des sociétés anonymes avec un rôle uniquement stratégique et financier. Il s'agira donc de créer ce que l'on peut appeler un groupe d'intérêts économiques qui ne sera ni plus ni moins qu'une entreprise privée vendant ses services aux autres entreprises du groupe.

Pour la CGT, la privatisation de la médecine SNCF acterait la fin d'une véritable prise en charge des risques ferroviaires. C'est de ce fait une pluie de démissions qui s'abat sur les services médicaux et qui oblige aujourd'hui la direction de la ZP NEN à redistribuer le travail de notre médecin jusque-là référent de notre CSE, le Dr GAY, au Dr SOUMOY du cabinet médical de Metz afin de mettre en place une organisation temporaire pour le suivi de la santé au travail pour les agents de l'Infralog national dont ils dépendaient.

Pour les élus du CSE ZP NEN, une question essentielle reste donc en suspens. Si une réponse a été trouvée à quel docteur est à ce jour l'interlocuteur privilégié de notre instance représentative en termes de médecine, quel est pour les agents de l'Infralog national leur médecin référent, car les 920 agents comme l'indique votre document viendront se greffer temporairement à la charge de travail du Dr SOUMOY à Metz, sur les 1 050, car une infinie partie dépendra toujours de Caen où là aussi des questions se posent sur le devenir de ce cabinet.

Serions-nous donc déjà sous le joug d'une comptabilité à la mode GIE où l'obligation première est d'être toujours plus compétitif, et de faire un maximum de gains de productivité ?

La question des effectifs reste donc grandement d'actualité ainsi que l'organisation du travail également pour ces métiers de la SNCF, car si la direction des services médicaux assure ne pas être soumise au plan de performance elle mène toutefois une politique d'emploi équivalente, et la situation sur notre ZP NEN avec la démission du Dr GAY en illustre bien malheureusement notre propos revendicatif en termes d'emploi et d'organisation de notre entreprise de service public. » Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur WAVELET. Y a-t-il d'autres prises de parole sur le sujet ? Docteur, souhaitez-vous compléter ? Je suis un petit peu étonné, Monsieur WAVELET, parce que je n'ai pas compris qu'on était dans un cadre de privatisation de la médecine SNCF. Il y a évidemment des adaptations de la médecine SNCF, des adaptations importantes du fait que la loi autour de la médecine du travail a évolué. La médecine SNCF, sous le contrôle du Dr LEHOUCQ, a évolué sous le fait de deux grands facteurs, d'une part la médecine d'aptitude s'est séparée sous l'impact des textes touchant à l'aptitude de sécurité des agents, et d'autre part, les règles de médecine du travail ont évolué ainsi que les rythmes de visite médicale. Dans les deux cas, ceci a nécessité une adaptation du corps médical SNCF. Pour autant, je ne pense pas qu'on puisse parler d'une volonté de privatiser la médecine. Je note que vous posez la question du devenir du cabinet médical de Caen. Je n'ai pas d'information à ce propos. Je ne sais pas si le Dr LEHOUCQ dispose d'informations. Docteur, souhaitez-vous compléter ?

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : Je n'ai pas d'information pour Caen. Au niveau des médecins du travail, on attend aussi une éventuelle réforme qui doit encore venir. Elle devait

survenir cet été de la part de notre gouvernement. Elle arrivera sans doute au cours de l'année 2020, mais on ne sait pas encore exactement ce qui nous attend.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur le Secrétaire, vous avez demandé la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je rebondis. Je trouve un peu maladroit de la part du Président de rebondir sur la déclaration d'un élu qui met en avant un certain nombre de choses, et je ne pense pas que le Président ait une boule de cristal pour savoir si demain la médecine va être privatisée ou pas, toujours est-il que l'élu qui s'exprime, il le fait aussi avec un certain recul, avec une certaine expérience. Aujourd'hui, ne dites pas que la médecine en est arrivée là. Je vais prendre un exemple concret. Vous n'avez qu'à faire une étude en ce moment sur l'âge des médecins partout sur notre périmètre, et vous allez déjà vous rendre compte que rien que l'année prochaine sur certains secteurs on va se retrouver en grande difficulté parce que les médecins vont partir à la retraite. Quand on sait où veut aller la SNCF aujourd'hui dans le cadre de sa médecine, on sait où on va. On va prendre l'exemple de Woippy. Aujourd'hui, on ne va pas remplacer le médecin qui va partir à la retraite sous prétexte aujourd'hui que l'infirmière va partir à la retraite et qu'on ne va pas la remplacer, donc on va fermer le centre médical. C'est cela la réalité des choses. En attendant, sur un triage comme Woippy, des agents vont devoir prendre des navettes qui n'existent même plus pour se rendre à la visite médicale. Donc, aujourd'hui, il y a tout de même un certain nombre de choses sur la visite médicale plutôt négatif vis-à-vis de ce qu'on a construit et ce qui appartient aux cheminots par rapport à ce que vous laissez entendre. Quand on vous écoute, tout va bien dans le meilleur des mondes, et ce n'est pas le cas. Ce n'est pas du tout le cas sur le terrain. On va en reparler parce qu'on va être en grande difficulté avec les médecins du travail, je vous le dis.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je me réexprimerai parce que je ne pense pas avoir dit tout à fait ce que vous me prêtez. Monsieur MUTEL ?

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : J'attire votre attention en tant que coordinateur, on va être particulièrement attentif dans les CSSCT sur le suivi médical. En Normandie, il y a deux ans, on s'est aperçu que des agents n'avaient pas été vus par le médecin depuis cinq ans, et même six ans. On sera très vigilant. On suivra cela de près, et on vous demande déjà tout de suite de faire le point de façon à ce que tout le monde soit vu dans les délais légaux. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. C'est un point où vous êtes tout à fait dans votre rôle en le rappelant. C'est un point que les services RH doivent évidemment suivre de façon permanente afin que la périodicité des visites médicales de Médecine du travail soit respectée. Au sujet du cabinet médical de Woippy, Monsieur le Secrétaire, il se trouve que je ne le connais pas. Je ne l'ai pas aujourd'hui. Je n'avais pas l'information. Il est possible que dans le cours des sujets que nous avons dans notre instance nous ayons à parler comme dans tous les CSE soit de nominations de médecin, soit d'adaptations importantes de cabinets médicaux. Donc, le cas échéant nous le ferons. Nous aurons l'occasion de discuter. Je passe la parole au Dr LEHOUCQ si elle veut compléter sur ces questions de démographie et d'organisation des cabinets médicaux.

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : Pour Woippy, effectivement, les informations qui m'ont été transmises sont les suivantes, l'infirmière part à la retraite et les effectifs du fret ont nettement diminué. Ce sont les deux raisons qui ont conduit la direction des services médicaux à prendre la décision de fermer le cabinet et de reporter sur Metz.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : J'entends ce que vous dites, mais ce n'est pas dû à la diminution des effectifs du fret, car il y a encore un certain nombre d'agents qui méritent aujourd'hui d'avoir encore le maintien du cabinet médical. Je conseille vivement au Président de se renseigner auprès du directeur de l'Inrapôle Lorraine, il va vous en parler. On va vous dire combien on a d'effectifs sur Woippy. Vous allez vite vous rendre compte que ce sera encore une fois une difficulté pour l'établissement et pour les agents dans le cadre des visites médicales.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Les deux choses ne sont pas exclusives, Monsieur le Secrétaire. Ce que dit le docteur est lié, je pense, à la forte baisse des effectifs du fret de Woippy, c'est malheureusement un petit peu en cohérence avec ce qu'on connaît de l'évolution des effectifs de fret SNCF, et en même temps quand un cabinet médical ferme, il faut se réorganiser, et cela peut amener des contraintes sur l'envoi des agents dans d'autres cabinets médicaux. Les deux choses ne sont malheureusement pas exclusives. On essaiera de faire le point dans la suite de nos débats sur les conséquences que peuvent avoir diverses adaptations du service médical.

Nous avons le point A3 qui concerne les événements de sécurité remarquables de juin et juillet 2019.

M. Dominique SENS (CGT) : Avant que vous passiez au point suivant de l'ordre du jour, je tiens tout de même à revenir sur vos dernières interventions. Quand mon camarade Sylvain WAVELET prend la parole, je tiens à rappeler à tout le monde qu'il est élu CGT au même titre que tous les autres élus CGT, quand il prend la parole comme lorsque le représentant syndical CGT prend la parole, c'est au nom de la CGT. Ne me le faites pas répéter chaque fois que je prends la parole, « Oui, pour la CGT. Tous les élus ici représentent une organisation syndicale. C'est un point sur lequel je tenais à revenir, et croyez-moi, je n'en ai pas terminé. Je pense et je confirme ce que vient de dire le Secrétaire sur le fait que les cabinets médicaux ferment tous un par un, peut-être au rythme des suppressions d'effectifs qu'ils ont à suivre, mais la conséquence est que les médecins du travail ont à voir un nombre plus important d'agents à suivre, ce qui péjore le suivi de ces agents au sens de la CGT, et ce qui péjore aussi l'implication des médecins du travail dans les instances d'aujourd'hui. Je tenais tout de même à rappeler cela. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté. Je n'ai aucun souci à considérer que les uns et les autres ici s'expriment évidemment au nom de l'organisation qui les a mandatés. Je n'ai pas de problème avec cela.

A3 – Les événements de sécurité remarquables des mois de juin et juillet 2019

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de passer au point A3, les événements de sécurité remarquables de juin et juillet en sachant que pour juin, je me tourne vers mes collaborateurs de la DRH, on a rajouté tardivement un événement qui a été loupé dans le premier envoi. Je dis un mot là-dessus. Si on l'a rajouté, ce n'est évidemment pas pour le cacher. Je redis un mot, notre politique à ce sujet est une politique de transparence. La communication des ESR circulation, sécurité ferroviaire, est un choix que nous avons fait à l'origine de ce CSE avec le Secrétaire qui, je pense, présente l'avantage d'avoir un débat aussi transparent que possible sur les événements qui concerne la sécurité des circulations. On sait que ces événements sont évidemment tout à fait importants pour l'entreprise par rapport à ses missions. Les accidents de sécurité eux-mêmes peuvent avoir un grand impact sur les personnes, sur l'entreprise, et on sait qu'il y a un lien étroit entre sécurité des circulations ferroviaires et sécurité, santé au travail qui là pour le coup est une attribution clé de notre instance. Je commenterai cet incident qui est celui du 20 juin à Troyes.

Je prends les incidents dans l'ordre, et je précise qu'à la date où avait été arrêtée cette liste nous n'avions pas connaissance d'un ESR du 30 juillet qui est une déformation de voie à Neufchâteau. J'aurais donc l'occasion de vous faire passer les éléments sur cette déformation de voie ultérieurement.

Monsieur MUTEL demande la parole. Je vous passe la parole et je commenterai les incidents.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : C'est une déclaration au nom de la CGT.

Déclaration au nom de la CGT

M. Jean-Marie MUTEL donne lecture de la déclaration suivante au nom de la délégation CGT :

« Monsieur le Président,

La période estivale touche à peine à sa fin que déjà les manipulations de l'opinion publique, notamment en ce qui concerne les retraites, le climat et bien d'autres sujets refonctionnent à plein régime de la part du chef de l'État et de son gouvernement. À l'heure où les élèves et étudiants préparent leur cartable, la CGT est déjà en ordre de bataille, car en été nous n'avons pas rangé nos cahiers revendicatifs, nous les avons enrichis grâce à de nombreuses rencontres entre cheminots et usagers comme lors des villages service public où le sujet des retraites, de la santé, de l'éducation, mais aussi de la SNCF sont abordés comme le fret avec le train des primeurs qui vous déplaît tant.

Quand certains parlent d'écologie, la CGT en fait vraiment en recueillant des milliers de signatures pour exiger que Rungis soit desservi par le fret ferroviaire public. À l'heure où le

président MACRON fait son show médiatique à Biarritz, à l'heure où l'Amazonie brûle, la macronie bouillonne de mauvais coups et de projets de loi, mais attention à la surchauffe en cette période caniculaire.

Les élus de la délégation CGT étaient très inquiets, car en avril vous aviez tenté de nous faire croire que quelques arbres coupés avaient occasionné une déformation de voie sur la ligne fret d'Armentières à Arques dans le Nord de la France. Alors qu'allait-il en être cet été avec les fortes chaleurs de juillet et d'août ? Il semble que le réseau ait résisté sans doute grâce au professionnalisme des cheminots, aux astreintes, et particulièrement aux astreintes chaleurs. On mesure donc la nécessité d'avoir des agents équipement dans les parcours ou des brigades à taille humaine au plus proche du terrain de façon à avoir une réactivité et une efficacité optimum, ce qui implique que vous interveniez, Monsieur le Président, afin que certains DET inconscients n'organisent pas l'astreinte sur l'ensemble de leurs établissements comme à l'INE. Nous vous avons interpellés sur ce sujet lors de la plénière du 28 août.

On a donc pu mesurer le professionnalisme des cheminots qui ont su gérer cette période difficile, que ce soit pour les organismes ou pour l'infrastructure. On a pu également mesurer le manque de reconnaissance que vous leur portez. Nous avons travaillé dans des conditions climatiques exceptionnelles, voire extrêmes, que ce soit pour les agents de l'équipement, mais aussi pour ceux de l'EIC dans des postes vétustes pour la plupart sans climatisation.

Alors que nous sommes envahis de mels en permanence de challenges en tous genres, vous n'avez pas jugé utile de remercier les cheminots. Pourtant, nous ne comptons plus le nombre de temps réels que nous recevons. Alors, prenez réellement le temps de reconnaître le travail exemplaire des cheminots.

Comme nous n'avons pas eu dans nos boîtes mel, ne serait-ce qu'un simple remerciement, vous auriez pu montrer votre gratitude en augmentant les salaires que vous avez bloqués depuis quatre ans. Nous n'apprécions pas les cacahuètes que vous nous avez lancées avec dédain de votre tour d'ivoire de Saint-Denis lors de la table ronde du mardi 2 juillet. Ces miettes ne représentent que 10 % de votre budget de communication ou plutôt de votre propagande. Vous pouvez encore rectifier le tir puisqu'il vous reste encore 90 % de cette somme. Elle pourrait être plus utile si elle était affectée en augmentant les salaires et au bien-être des cheminots.

L'été touche à sa fin, mais comme chaque année nombreux sont ceux qui n'ont pas pu partir en vacances. Parmi eux, un grand nombre de cheminots pleinement touchés par le blocage de nos salaires. L'été a été également marqué par de nombreux festivals comme à Lorient avec le festival des vieilles charrues. À la SNCF, il s'agirait plutôt du festival des vieilles rames, des vieilles machines et des vieilles installations quelquefois sans climatisation et souvent en panne, et pour Réseau les nombreux soucis de transformateurs qui explosent et exposent un peu plus les agents à des risques que vous n'avez pas su prévoir et anticiper. Pour cela, il aurait fallu de l'argent, des investissements, des programmes de prévention à la hauteur, des formations, et bien sûr des moyens humains, moyens humains que vous ne donnez pas puisque depuis le début de l'année vous avez supprimé 2 500 postes.

Comme vous êtes défaillant sur tous ces sujets, les accidents du travail ainsi que les ESR ne peuvent être que de plus en plus nombreux et de plus en plus graves. Les cheminots y font face et les subissent, ils n'ont pas le choix. Par contre, le choix, vous, vous l'avez.

La responsabilité, vous, vous la portez. Vous devez donc choisir d'abandonner les poursuites, les intimidations, les sanctions, les demandes d'explication que vous tentez d'imposer aux cheminots. L'erreur humaine existe. Elle a toujours existé. Si les ESR et les accidents de travail augmentent, les mots et les causes vous sont imputables, que ce soit à Haguenau, à Saint-Louis, ou encore à Vitry-le-François, il ne faut pas incriminer les agents. Il faudrait plutôt arrêter de mettre la pression en permanence sur eux et faire passer la sécurité avant la régularité. Il faudrait également avoir un management plus humain. Il y a un endroit où les valeurs humaines seront au cœur des préoccupations, ce sera La Courneuve du 13 au 15 septembre lors de la Fête de l'Humanité. Ce sera l'occasion de débattre et de proposer des solutions et des projets pour un monde meilleur, un monde où le climat ne sera pas qu'un joli mot, un monde où le ferroviaire public aura sa place puisqu'un espace et un stand lui seront consacrés. Avec la mise en place du CSE, vous avez découpé le territoire et laissé ceux de Réseau, ils seront rassemblés sur un même stand pour défendre le ferroviaire public. À cette occasion, il sera débattu des méfaits de la sous-traitance. En effet, nous savons et vous savez que la sous-traitance coûte plus cher, que le travail effectué est de piètre qualité. Cette pression sur les coûts de production est dangereuse comme pour l'accident survenu dans le Nord — Pas-de-Calais que vous n'avez pas dénié classé en ESR, ou encore sur celui de Somain où une mini-pelle a été heurtée par un train fret.

La sous-traitance est plus chère, dangereuse et interdite suite à une décision en date du 1^{er} août du tribunal de grande instance de Bobigny. Vous veillerez donc à faire appliquer la loi sur l'ensemble de la ZP NEN en arrêtant tous les chantiers sous-traités. Pour ce faire, vous stoppez les suppressions d'effectifs et embaucherez rapidement des cheminots. Comme vous avez du mal à embaucher pour tenir les cadres d'organisation, l'édition 2019 de la Fête de l'Humanité sera également pour nous l'occasion de tenir un bureau de recrutement. Les échanges, les rencontres, les débats que nous aurons lors de cette Fête de l'Humanité, mais également toutes les initiatives CGT que nous avons menées cet été auprès des cheminots et des usagers vont nous permettre à n'en pas douter d'aborder sereinement l'action interprofessionnelle du 24 septembre prochain, première étape d'une rentrée sociale qui sera chaude, et cette fois, nous l'espérons caniculaire. »

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur MUTEL. Monsieur OZENNE, vous avez demandé la parole.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Merci, Monsieur le Président. Petite déclaration de la CFDT en guise d'introduction.

Déclaration de la CFDT

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

« Monsieur le Président,

Avant de commencer à traiter les nouveaux événements de sécurité remarquables, il serait bon de faire un retour sur les plus anciens que nous avons pu aborder. Qu'en est-il du

recensement de toutes les clôtures herbagères de la zone de production Nord Est Normandie ? Qu'en est-il du remplacement de celles-ci ? Qu'en est-il de la signalétique en attendant l'hypothétique remplacement ? La question peut également se poser suite à la motion qui avait demandé la mise en place d'une signalétique des ouvrages d'art amiantés ainsi que la généralisation du prélèvement surfacique.

Depuis la création de notre CSE, beaucoup de problématiques et de pistes de résolution ont été trouvées, mais nous n'avons pas eu de retour de celles-là, en particulier celle proposée lors du CSE supplémentaire dédié aux accidents du travail.

Mettez-vous en application nos propositions suite aux notes que vous prenez ? Notre délégation CFDT Cheminots ose espérer que oui.

Avant de conclure cette déclaration, notre délégation s'interroge sur le délai que vous jugez nécessaire pour que les élus puissent traiter correctement les dossiers. La CDFT demande que l'ESR rajouté hier soir tardivement soit repris lors de la prochaine plénière pour nous permettre de traiter au mieux cet incident. »

Merci pour votre écoute, la délégation CFDT.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Donc beaucoup de sujets. Je vous propose de commenter les ESR et parce qu'il pourrait y avoir des demandes complémentaires de votre part, je reprendrai à l'issue les éléments de ces deux déclarations qui ne sont pas directement liées aux événements que l'on va commenter. Je n'ai pas de position. Je suis d'accord avec vous, Monsieur OZENNE, pour dire que ce n'est pas bien normal, et ce n'est pas pertinent pour notre instance qu'on vous ait envoyé seulement hier l'incident du 20 juin. Donc, je suis d'accord pour le commenter dans une prochaine réunion. Je demande à RS de prendre des notes là-dessus. De même, je l'indiquais que nous aurons à y rajouter un ESR survenu après la clôture de la liste qui a dû survenir le 30 juillet et qui a été classé tardivement ESR, ce qui est d'ailleurs un petit peu complexe à comprendre, et donc une déformation de voie du côté de Neufchâteau que l'on mettra dans la prochaine livraison.

Je redis une clause générale. J'ai eu l'occasion de m'exprimer là-dessus, mais je le redis. Cela fait écho un petit peu à des éléments de l'intervention de Monsieur MUTEL, quand on est dans l'exercice que l'on fait là, on est dans un exercice d'amélioration de la sécurité de la SNCF. On n'est pas dans un exercice tourné vers le passé, on est dans un exercice tourné vers l'avenir. On n'est évidemment pas dans un exercice qui consisterait à rechercher des responsabilités personnelles, individuelles ou à pointer telle ou telle défaillance humaine comme il y en a à peu près toujours une dans les accidents, les défaillances purement techniques au sens rupture inattendue de composants étant très rares, les causes peuvent être externes, c'est également très rare, mais en règle générale on va trouver une erreur humaine. L'erreur humaine n'est pas l'aboutissement de notre travail. Le but n'est pas de désigner la personne qui a pu commettre une erreur. L'idée est évidemment d'en tirer les leçons pour pouvoir améliorer la sécurité. Je n'ai pas systématiquement les éléments quand je commente l'ESR pour vous dire exactement ce qui sera fait, mais sachez qu'en aval de ces incidents il y a toujours une exploitation qui en est faite pour trouver des mesures permettant d'en éviter le retour, parfois des mesures locales, parfois des mesures plus larges et même nationales.

À Haguenau, on est dans un cas où un collègue de M et T transmet à l'agent de circulation deux dépêches de limitation de vitesse liées aux fortes chaleurs. L'agent prépare deux formulaires pour un train et la procédure en gare d'Haguenau est que c'est le chef de service voyageur qui remet physiquement les formulaires au conducteur du train. Il y a là-dessus omission, je dirais, les deux agents étant perturbés par le fait que les trains circulent de façon désheurée. Il y a omission et un seul formulaire OCAR correspondant à une seule zone est remis au conducteur du TER. En conséquence, le TER franchit la zone qui était censée être limitée à 40 km/h à 120 km/h sans conséquence.

Même type de phénomène, mais avec un contexte un peu différent à Saint-Louis. Je fais une petite incise là-dessus. Le sujet qui est à l'origine de l'incident de Saint-Louis, le sujet des heurts de pont-rail par des véhicules routiers, notamment des camions, est un sujet qui nous préoccupe et qui a attiré l'attention du directeur général sécurité, Monsieur DELORME, et donc dans les mesures qui sont en cours suite à cet incident de Saint-Louis qui là encore n'a pas eu de conséquence, c'est le constat qu'il y a un nombre plutôt croissant de heurts de pont routier. On en a eu un certain nombre en Alsace d'ailleurs un peu dans la même zone géographique. La question est de comprendre pourquoi il y a ces heurts de pont routier. Les questions tournent a priori tout de même autour de l'aménagement de la route, autour de la largeur, dans certains cas de la signalétique de façon à assurer que les conducteurs, notamment les conducteurs de poids lourds sont en mesure de s'apercevoir qu'ils approchent d'un ouvrage à gabarit réduit, et de respecter ce gabarit. C'est un travail qui va au-delà de cet ESR. Dans l'ESR, deux heurts sont signalés à l'agent de circulation de Saint-Louis. Vous avez la carte devant vous, à Bartenheim et à Sierentz. Dans un premier temps, la procédure est correctement appliquée, l'agent de circulation prenant les mesures pour arrêter et retenir les trains et prendre les mesures de protection. Les mesures concernant le pont de Sierentz sont levées à la suite de la visite qui est toujours faite réglementairement dans ces cas pour s'assurer qu'il n'y a pas de dommage à l'ouvrage et à la voie ferrée. En revanche, la procédure concernant le pont de Bartenheim est toujours en cours. Lors de la remise de service, en tracé, l'agent de circulation de matinée indique à son collègue sans erreur que la procédure à Bartenheim est toujours en cours, mais quand son collègue envoie le premier train en direction des deux ouvrages, il se trompe et donne les PK correspondants au pont de Sierentz. On est dans un cas malheureusement assez classique d'erreur, de confusion, et même si dans ce cas il n'y avait pas de risque puisqu'entretemps les investigations sur Bartenheim s'étaient terminées, il a été relevé qu'en d'autres circonstances la confusion aurait pu conduire à un accident. Donc, le sujet là-dessus est assez compliqué sur ce type d'erreur. Il faut a priori inventer des mécanismes de bouclage et des mécanismes là encore si possible de redondance des informations de façon qu'au moment de réaliser l'ordre l'agent de circulation ne puisse pas faire l'erreur. C'est un peu compliqué. Aujourd'hui, on n'a pas de tels mécanismes. Cela repose davantage sur l'autocontrôle. Que peut faire l'agent de circulation de ce qu'il vient de faire ? L'autocontrôle devant se faire en refermant les documents, et en reprenant tout le raisonnement qui a mené à délivrer l'ordre et non pas seulement en repointant la dernière opération qui vient d'être faite, sinon il pourrait ne pas s'apercevoir qu'il s'était trompé de pont. Ce sont les éléments sur ces deux ESR.

Je commente les événements du mois de juillet. Le premier, nous avons eu l'occasion d'en parler à la réunion de la fin du mois d'août. C'est l'accident tout à fait dramatique d'Avenay-Val-d'Or entre Épernay et Reims. Je n'en dis pas plus. À ce stade, les enquêtes internes

n'ont pas mis en évidence de défaut dans le fonctionnement ou la maintenance du passage à niveau, mais comme je vous l'ai dit la dernière fois, il y a deux enquêtes en parallèle qui sont indépendantes. Il y a l'enquête du BEATT. Les enquêteurs sont venus sur place. Ils ont pu faire tous les prélèvements qu'ils souhaitaient. Le BEATT rendra dans quelques semaines ou quelques mois un rapport provisoire sur lequel la SNCF fera ses observations et qui deviendra un rapport définitif public. Il y a une enquête judiciaire du fait du bilan de cet accident qui a fait quatre morts. C'est ce que l'on peut dire aujourd'hui sur cet accident d'Avenay-Val-d'Or.

Sur l'accident du 24 juillet qui s'est passé au triage de Somain. Il est décrit de façon assez claire. Quand on regarde les causes de cet incident, l'organisation du chantier ne prévoyait pas l'intervention de la mini-pelle. On est donc dans un cas malheureusement classique où c'est une modification faite en dernière minute pour bien faire qui fait que d'une part la situation qu'on rencontre sur le terrain n'est pas la situation prévue. Deuxième élément, du fait justement que certainement la présence d'une mini-pelle n'avait pas été prévue, la situation aurait pu se passer sans danger tout en n'étant pas conforme par rapport à l'organisation du chantier puisque la mini-pelle n'engageait pas le gabarit, c'est cela qui est important, mais dans la surprise ou la panique de voir arriver le train à proximité, le conducteur de la mini-pelle quitte son engin et accroche un levier qui manœuvre la rotation de la tour et à ce moment-là la pelle vient engager le gabarit, d'où heurt avec la circulation ferroviaire. La première leçon qui est à retenir de cet événement de Somain-triage, c'est le respect des conditions d'organisation des chantiers. C'est ce qui a été mis en avant dans l'enquête qui a été faite après cet incident dont on voit bien d'après la photo qu'il aurait pu être beaucoup plus dramatique.

Le 25 juillet, à Vitry-le-François, c'est un poste un peu compliqué. C'est un poste Faiveley. C'est une technologie relativement rare, et à ma connaissance il y a quelques exemplaires en France. C'est un poste électromécanique dont les leviers sont motorisés et commandés à distance par une table de commande et de contrôle qui a des commutateurs. Monsieur SEGATTO ?

M. Manuel SEGATTO (SUD Rail) : Juste une petite remarque sur l'accident de la mini-pelle.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Si c'est sur les accidents précédents, je vais vous passer la parole à tous. J'avais déjà Monsieur OZENNE qui demandait la parole. Je finis mon commentaire et je vous passe la parole. Sur Vitry-le-François, il s'agit d'une table de commande Faiveley. On est dans un cas malheureusement classique de mauvaise vérification ou de vérification incomplète à la consigne rose des conditions à réunir pour ouvrir un signal qui ne veut pas s'ouvrir. En résumé, dans ce cas, c'est la position de l'aiguille 29.2 qui n'est pas vérifiée par l'agent circulation, et le train qui a reçu l'autorisation talonne cette aiguille 29.2. Cet incident au-delà de l'erreur de l'agent amène à se poser la question de l'ergonomie des consignes roses de ce type de poste rare. Il a été décidé un travail sur l'ergonomie des documents dans ces postes Faiveley. C'est ce que je voulais vous dire. Ont demandé la parole, Monsieur OZENNE, Monsieur SEGATTO et Monsieur WAVELET.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Monsieur le Président, juste avant d'entamer ma déclaration qui concerne l'ensemble des ESR pour les commentaires, deux choses. Vous avez déclaré qu'en Alsace il y a manifestement plus de heurts de pont-rail que dans le reste de la ZP, c'est

très probablement lié au fait qu'on a des VL supérieurs à 160, et donc pas de PN forcément ce qui va de pair. Petit commentaire concernant la méthode si vous n'y voyez pas d'objection. Monsieur le Président, plutôt que de faire un paquet d'ESR, ne serait-il pas plus judicieux que vous fassiez le commentaire d'un ESR et de faire un tour de table à l'issue, cela éviterait ensuite un enchaînement de questions oubliées parfois, et un peu de cacophonie au final. Je vous remercie. Je vais continuer en traitant les différents ESR et les commentaires de la CFDT.

Déclaration de la CFDT

« ESR de Haguenau du 1^{er} juin 2019. Cet ESR montre un point de faille dans la remise des ordres lorsque des maillons sont rajoutés à la chaîne de transmission. Dans d'autres circonstances, des événements similaires ont eu lieu avec comme conséquence la suspension du contrat de sous-traitance entre Réseau et Mobilité. Résultat direct, la remise d'ordre par radio double ou triple le temps d'arrêt des circulations en gare avec toutes les conséquences sur la régularité déjà grevée du ralentissement. Cependant, il ne faudrait pas blâmer trop vite ni l'AC ni notre collègue de Mobilité. En effet, face à une situation perturbée par des retards à effet boule de neige, notre collègue AC était certainement sous tension à gérer la circulation. C'est pourquoi il a délégué la remise d'ordre. Quant à notre collègue de Mobilité, il était très probablement harcelé par les voyageurs en quête d'informations suite au retard. L'aspect FOH lié à cette situation perturbée n'est pas négligeable. Cependant, le fond du problème se situe plus dans la vétusté de notre réseau et son inadaptation aux nouvelles conditions climatiques. En effet, les limitations de vitesse suite aux tournées chaleur en particulier dans ce secteur n'ont rien de nouveau, mais les seules mesures concrètes prises par SNCF sont de recommander aux voyageurs de reporter leur voyage. Encore un bel exemple de mesure efficace pour traiter en profondeur les problèmes. Ainsi, sur ces lignes régulièrement soumises aux limitations de vitesse suite aux fortes chaleurs, les clients préfèrent prendre leur voiture ou les autocars de substitution augmentant ainsi l'effet de serre, et par voie de conséquence la dilatation des rails. Le serpent se mord la queue. Par contre, trouver des solutions concrètes demande de s'y pencher et de s'y intéresser. Par exemple, par la mise en place d'appareils de dilatation supplémentaires, voire de faire un RVB digne de ce nom. Cependant, aux yeux de SNCF Réseau, il ne s'agit que d'une petite ligne classée UIC 7 à 9 qui accueille cependant plus de 2 754 000 voyages par an, et en progression constante. Mais le mieux encore serait d'appliquer les bonnes pratiques connues à l'étranger et déjà citées aujourd'hui. Ainsi, en Italie du Sud, les rails sont peints en blanc sur lame et patin, et même les Suisses qui sont les champions du train ont essayé.

Concernant l'ESR de Saint-Louis, 26 juin 2019. Cet ESR est la conséquence directe d'un point faible connu en sécurité, à savoir la remise de service. En effet, il n'y a aucun doute sur le fait qu'en pleine séance de travail l'AC n'aurait pas commis cette erreur. Cet ESR est lié à la combinaison de la simultanéité de deux heurts d'un pont-rail dans un espace géographique restreint et concomitant à une remise de service. C'est donc un concours de circonstances. Souvent réclamé et jamais pris en compte, le temps de remise de service n'est jamais formalisé ni décompté. En effet, en application d'un tableau de service, un AC ou l'aiguilleur dispose de cinquante-neuf secondes pour remettre son service. Au-delà, c'est du travail non

reconnu. Formaliser celui-ci sur l'OTS avec reconnaissance du temps de travail pourrait améliorer la qualité des remises de service.

ESR à Avenay, 15 juillet 2019. Cet ESR pour lequel nous n'avons quasiment aucune information en dehors des médias met en cause un passage à niveau (PN). Ces passages sont connus pour leur accidentologie. Comme à chaque fois, l'entreprise met en avant le non-respect du Code de la route par les automobilistes. Toutefois, le sujet des PN dépasse celui de l'entreprise seule puisqu'il engage aussi les responsables de la voirie environnante. Un rapport remis récemment sur le bureau de notre ministre pointait déjà le manque de coordination entre les différents services de SNCF et de la voirie. Vous avez évoqué le fait qu'un représentant de SNCF et un représentant de la voirie seraient invités lors de tout projet de réaménagement, est-ce que cette action de coordination a déjà vu le jour ? Y a-t-il des agents référents SNCF dans le domaine PN reconnus par les services de la voirie ?

ESR à Somain-triage 24 juillet 2019. Cet ESR comme de nombreux autres manque de contenu pour nous permettre de l'étudier plus en détail. Ainsi, il s'agit d'un conducteur de mini-pelle d'une entreprise extérieure qui aurait paniqué à l'annonce d'une circulation. Pouvez-vous nous dire si un plan de prévention a été établi ? Pouvez-vous nous dire si l'agent intéressé était formé aux risques ferroviaires ? Pouvez-vous nous dire s'il y a eu connaissance du plan de prévention ? Pouvez-vous nous dire si le cheminement de la mini-pelle était compatible avec le passage d'une circulation ferroviaire ? Encore une fois, nous nous rendons compte que la sous-traitance crée des risques supplémentaires du fait de l'absence de suivi de la formation sécurité du personnel. Il est très peu probable que la méthode Dupont de Nemours intègre le risque lié à la sous-traitance.

ESR de Vitry-le-François. Cet ESR montre encore une fois le manque d'information permettant une étude correcte. Par exemple, un extrait de l'annexe 2 de la consigne rose aurait été utile. Ainsi l'AC disposait-il d'un contrôle de position de l'aiguille 29 ? L'ADC du train 764 981 circulant en marche à vue suite à la remise d'un bulletin CBA n'a-t-il pas observé la partie de voie devant lui ? Y a-t-il eu un dérangement de la commande de levier entre la TCC et le poste 2 ? »

Effectivement, quelques questions sont redondantes par rapport à vos commentaires, mais comme je vous l'ai indiqué tout à l'heure, vis-à-vis de la méthode comme on travaille un petit peu les questions à l'avance, cela éviterait ce genre de cacophonie. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur OZENNE. Monsieur SEGATTO et Monsieur WAVELET.

M. Manuel SEGATTO (SUD Rail) : C'étaient juste des remarques sur l'accident du 24 juillet à Somain-triage. À la lecture du résumé qui est fait et à la vue de la photo. Déjà au niveau de la photo, est-ce que la piste est ce qu'on voit sur la photo ? Elle me paraît extrêmement petite pour y faire circuler une pelle en tout cas sans couper la circulation sur la voie contigüe, première question. On lit que le conducteur panique et qu'il manœuvre malencontreusement un levier. Qu'il fasse cela, on peut le comprendre, mais comment se fait-il qu'il panique ? Est-ce qu'il est formé aux risques ferroviaires ? Est-ce qu'il y a eu un briefing avant ? Comment se fait-il qu'il soit surpris qu'on lui annonce une circulation ? Est-ce qu'il y a eu une consigne au niveau de l'exécution de ces travaux ? Ce qui me choque surtout, comment se fait-il que

la circulation n'ait pas été coupée sur la voie contigüe alors qu'on fait circuler une pelle à côté ?

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

M. Sylvain WAVELET (CGT) : Cela va permettre de compléter un petit peu tes interrogations puisqu'on est allé sur place le 30 juillet suite à cela. D'abord, s'ils étaient formés, je doute fort puisque sur quatre agents Décima sur place, trois sont intérimaires, ce qui pose tout de même un gros souci au niveau de la sous-traitance et pour faire le lien avec l'actualité du référé dernièrement. Ce qui se produit, c'est que l'annonceur va annoncer, et il n'a plus la visibilité sur la micropelle. C'est une micropelle. Aux dires de l'entreprise, c'est en descendant de machine qu'il a percuté peut-être un levier, ça s'est tourné et cela a accroché. En revanche, notre annonceur va témoigner que la veille cette micropelle a déjà des défaillances. Elle fonctionne mal au niveau de ses leviers. Son axe central fait qu'elle part dans n'importe quoi à la demande du conducteur. Il y aussi de grandes zones d'ombre sur cette affaire, énormément de zones d'ombre sur la fiche de prévention puisqu'il est noté dessus, « En l'absence du représentant SNCF, l'entreprise est autorisée à travailler dans les emprises, et il est coché oui et non. C'est extraordinaire. Rien n'est rempli. Par contre, la case oui, parce qu'on peut mettre oui, mais dans quelles conditions, on ne le met pas. Donc, l'entreprise prend une micropelle qui ne paraît pas du tout, effectivement comme vous l'avez dit, sur le plan de prévention, et elle se dit oui-non, pourquoi pas, avec en plus une défaillance la veille. Donc, c'est de son propre chef sur cette affaire.

Concernant le gabarit, même si c'est une micropelle ce n'est pas très large, mais je peux vous assurer que lorsque vous êtes sur place, au niveau de son cheminement, elle est engagée plus d'une fois le gabarit. L'accrochage ne se fait pas par rapport à cela effectivement, l'annonceur étant certainement professionnel sur l'affaire, mais c'est vrai qu'il y a des selles qui traînent au sol, il y a un poteau caténaire qui fait qu'on est obligé de contourner, et même une petite guérite anciennement fret pour faire les manœuvres qui l'obligent de toute façon à entrer dans la zone dangereuse à ce moment-là. Quand on est sur place, on s'en rend vite compte. Une barrière limitative était prévue également au plan de prévention qui n'existait pas. C'est encore une des zones d'ombre de cette affaire. Tout cela pour dire qu'éventuellement par rapport à ce qui s'est produit, c'est vrai qu'une réunion, et je fais le lien également avec ce qui doit évoluer au niveau des ICP, il serait bien que sur ce genre de chose on puisse avoir nous-mêmes en tant que préventeurs la possibilité de se rendre bien en amont parce que là il y a vraiment quelque chose qui relève du grand n'importe quoi avec des cases cochées oui non, des réponses auvergnates, et de se retrouver dans des situations comme celle-là. L'agent qui était à bord de cet engin a sauté. Il aurait donc touché à ce moment-là ce levier, heureusement, parce que quand on voit la photo de la micropelle, il est broyé dessous. Ces agents, je vous le rappelle, dont trois d'entre eux sont intérimaires. C'est la première fois qu'ils viennent dans un milieu ferroviaire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais m'efforcer de donner des réponses. Je vais reprendre incident par incident. Sur la remarque de Monsieur OZENNE, je regarderai la façon dont il faut faire. C'est peut-être effectivement plus pertinent de commenter incident par incident avec une difficulté, je la rappelle, on voudrait pouvoir mettre plus de choses sur les suites données aux incidents, et à la date où on arrête l'ordre du jour, on n'a pas toujours les

éléments sur les enquêtes. Cela dépend. Dans certains cas, on les a. Dans certains cas, on ne les a pas. On veillera aussi à faire progresser cette partie de la rédaction.

Sur les heurts de pont-rail en Alsace, je n'ai pas d'éléments sur les causes. Peut-être que celle que vous donnez est bonne. Effectivement, n'ayant pas de PN sur la plaine d'Alsace, il y a plus de trafics qui passent sur des ponts-rails. Il faudrait regarder. Je prends note du sujet.

Si on prend les événements dans l'ordre chronologique. À Haguenau, à la base, évidemment, si on n'avait pas à remettre des ordres de limitation de vitesse pour les fortes chaleurs ce serait plus favorable. J'indique qu'on s'efforce année après année de maîtriser les zones sensibles. Il y a eu cette année une bonne maîtrise des zones sensibles par rapport aux années précédentes. Il reste aujourd'hui des stocks qui sont un petit peu difficile, mais on continue et l'objectif est en 2020 d'avoir moins de zones sensibles à l'été que nous avons en 2019. Au-delà, le contexte de la remise de service a dû certainement jouer puisque comme vous le dites, certainement si l'agent avait fait cela au milieu de son service, il aurait mémorisé la géographie du pont qui avait été rendu et de celui qui était encore concerné. Là, c'est Saint-Louis.

Sur l'événement d'Avenay, je ne peux pas faire beaucoup plus de commentaires ici. Tout ce que je peux vous dire est évidemment que c'est extrêmement important pour nous que déjà l'enquête interne n'ait pas mis en évidence de défaut, soit de fonctionnement, soit de maintenance du PN. Pour le reste, je ne peux que renvoyer aux enquêtes en cours, mais c'est déjà un point extrêmement important que d'avoir pu s'appuyer sur la qualité de la maintenance et du fonctionnement du PN.

Sur l'événement de Somain, je crois que Monsieur WAVELET a raison, il est extrêmement complexe. Si on descend dans le détail, il y avait effectivement un annonceur muni d'une trompe à grande puissance. L'annonceur ne considérait pas que la pelle était dans le gabarit, elle n'y était pas. L'agent à bord de la pelle n'avait pas conscience lui-même d'être dans le gabarit puisqu'il n'y était pas. C'est, semble-t-il, un collègue de son entreprise qui lui a dit qu'il était dans le gabarit et qu'il y avait un risque. Est-ce que cela va de pair avec le peu d'expérience des agents, c'est possible ? Sur les personnes employées par l'entreprise Décima. Il faut être prudent, Monsieur WAVELET. Vous savez comme moi que des personnes peuvent être employées sous statut d'intérim et avoir une expérience ferroviaire. Le fait de dire intérimaire ne signifie pas qu'il s'agit d'une première intervention dans l'entreprise. La plupart du temps, un intérimaire a moins d'expérience qu'un agent qui a un contrat de travail plus pérenne dans l'entreprise. Je ne suis pas capable de vous dire si les trois intérimaires en question en étaient vraiment à leur première intervention, mais a priori ce qu'on peut penser qui rejoindrait un peu votre intervention est que l'agent qui a indiqué à son collègue que sa pelle engageait le gabarit, l'a fait à mauvais escient. Il n'a pas donné une bonne information, et cela a créé l'incident. Une analyse beaucoup plus complète que celle que je viens de faire très rapidement a été faite localement et, effectivement, elle remet en cause beaucoup de choses sur la façon dont ce chantier est organisé. À la dernière minute, il a été décidé de décharger cette pelle et de l'utiliser alors que ce n'était pas prévu dans les documents de travaux du jour. Il y a derrière cet accident beaucoup de travail qui reste à faire.

Sur les déclarations qui ont été faites au début, Monsieur OZENNE, on travaille sur les sujets qui ont été évoqués ici. Le recensement, on en fera le point puisque je suis même appelé à le faire à la demande de l'Inspecteur du travail. Donc, le point est fait, et on est en train de boucler sur l'avancement du recensement sur l'Infrapôle rhénan et le fait que sur cet Infrapôle quelques situations ont été détectées avec des structures défectueuses, et à ce moment-là, un mécanisme d'alerte, de signalisation, est mis en place. Sur le reste de la ZP, le choix que nous avons fait en lien avec la direction de l'ingénierie consiste à dire que c'est l'ensemble des établissements SNCF à qui ont été rappelés un certain nombre de prescriptions à la suite de cet incident touchant les clôtures herbagères, et plus globalement les garde-corps, et que les établissements de la ZP comme l'ensemble des établissements du territoire doivent appliquer dans notamment toutes les tournées d'investigation OA les rappels de la direction de l'ingénierie, mais on pourra y revenir si nécessaire.

On verra comment faire le point ici de pistes, mais évidemment vu le nombre d'accidents du travail, on ne peut pas reprendre dans le détail la totalité des actions correctives qui sont faites après chaque accident du travail.

Si je reviens sur l'intervention de Monsieur MUTEL au début de ce point, sur la température, il faut bien s'entendre, quand nous avons évoqué l'accident d'Armentières, l'accident de Lestrem, je n'ai pas dit que c'est parce qu'on avait coupé quelques arbres que la voie s'était déformée. Il y a plusieurs facteurs, je crois les avoir cités, des facteurs d'armement, de travelage, la pose en talon d'appareil, il y a plusieurs facteurs structurels de faiblesse de la voie à cet endroit qui ont été révélées par le fait que des arbres ayant été coupés, la température au niveau du rail s'est élevée plus qu'elle s'élevait a priori dans les saisons précédentes, mais évidemment cet incident ne se résume pas à un riverain qui coupe quelques arbres sinon cela nous mettrait dans une immense fragilité. Il y a des choses plus structurelles, et d'ailleurs elles ont été reprises depuis.

Le rappel sur l'astreinte, je pense que votre intervention a été prise en compte et que l'INE a rédigé son document dans le souci d'organiser tout de même l'astreinte au plus près des agents et en prévoyant des cas exceptionnels.

Sur les conditions climatiques extrêmes, il y a certainement façon et façon de dire la reconnaissance de l'entreprise. On a essayé de dire à travers des documents d'entreprise que si cet été avait vu un fort trafic et avait vu une amélioration importante de la régularité, c'était aussi parce que les équipes avaient travaillé et avaient travaillé dur dans des conditions parfois éprouvantes. On a su aussi, je pense, quand il le fallait décaler, arrêter les travaux. On a même supprimé de grosses opérations quand on est passé par les jours maximaux de canicule sur notre ZP. On a même interrompu une GOP une journée qu'on a transformée en journée sécurité. Ceci est pour dire que sur cette affaire de canicule, je crois que tout le monde s'y est impliqué, les agents évidemment ont fait leur travail dans des conditions pénibles, et je crois qu'il faut qu'ils en soient remerciés, vous avez raison, et l'encadrement a veillé aussi à ce que le travail puisse ce jour-là être organisé dans les meilleures ou moins mauvaises conditions possible, mais on ne va pas revenir là-dessus. Il y a un ensemble de mesures.

Je ne commente pas les autres points qui sont un petit peu des points de politique plus générale que le commentaire de ces incidents.

Ont demandé la parole, Monsieur SENS, Monsieur ACHOUB, Madame LANTZ.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je vais vous réclamer une pause bien méritée puisque cela fait déjà un petit moment qu'on est en route, et on reprendra nos débats après un petit quart d'heure de pause.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien. Prend-on juste l'intervention de Madame LANTZ juste avant la pause ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il y avait Monsieur SENS avant.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il y avait deux interventions. Donc, on la prendra après la pause. Nous nous retrouvons à 16 h 15.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Merci.

Interruption de séance à 16 h 00 — reprise de la séance à 16 h 21

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de reprendre notre séance après cette pause. Nous en étions à deux interventions qui avaient été demandées...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Le Secrétaire est d'accord pour qu'on reprenne la séance, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Oui, pardon, Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous ai dit, bientôt, vous allez être Président-Secrétaire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est possible, oui. Il faudra tout de même que je vérifie que ce cumul est possible, mais je n'en suis pas absolument sûr !

Ont demandé la parole, Monsieur SENS et Madame LANTZ.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, je tiens à revenir sur l'accident de Somain. Après l'intervention de mon camarade, Sylvain WAVELET, et après vous avoir entendu nous dire que ce n'était pas prévu, mais que c'était pour bien faire. Combien de fois pour bien faire, il faudra supporter des ESR, ou pire ? Cette considération comme celle de la chance sur les accidents du travail ne doit pas entrer en ligne de compte. Je vous ai entendu dire aussi que la minipelle n'engageait pas le gabarit a priori, et vous avez eu le témoignage de Sylvain WAVELET à la suite de la visite de représentants de proximité et d'élus CGT sur ce chantier que ce n'était pas possible, cette minipelle a dû engager le gabarit à plusieurs reprises pour effectuer ses travaux, mais justement c'est à cela que servent les représentants de proximité et les élus en CSSCT, à faire le lien avec la proximité du terrain et nos débats ici dans cette instance. Donc, laissons travailler la CSSCT concernée sur ce sujet comme toutes les CSSCT, mais la CGT tient à vous redire qu'on ne laissera pas reposer la responsabilité de cet accident sur le seul lampiste-cheminot. Il y a des causes multiples, et à mon avis, la prévention d'un tel accident est de s'attacher à rechercher ces causes multiples, y compris venant des sous-traitants ou des entreprises qui ont pris le marché externalisé étant donné que c'est votre volonté de continuer la sous-traitance et les externalisations malgré le jugement qui vous ordonne le contraire pour le moment, et cette volonté

dogmatique de continuer la sous-traitance et les externalisations qui laissent à ces entreprises la liberté qui conduit trop souvent à ce genre d'incident. Merci

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur SENS. Madame LANTZ, et je vous répondrai.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Dans la déclaration de mon collègue, Monsieur OZENNE, on a parlé d'une coordination SNCF et voirie pour l'aménagement des PN. Des agents ont-ils été nommés sur chaque établissement à ce sujet ? Je m'interroge sur votre réponse concernant les notes que vous prenez, le fait que vous ne pouvez pas répondre à toutes nos interrogations, dans ce cas à quoi cela vous sert de prendre des notes. Le dernier sujet concerne les clôtures herbagères. Vous dites que c'est au niveau des établissements que ce sera géré. On doit comprendre que les affiches ne seront pas mises en place sur tous les établissements si les ouvrages ne sont pas remplacés. Cela veut-il dire que l'on doit poser une DCI dans chaque établissement pour obtenir un retour sur ce dossier ? Je ne sais pas, je pensais que le CSE aurait permis de répondre à cette question, ce n'est apparemment pas le cas.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Réponse à ces deux interventions. Sur Somain, j'ai dû mal m'exprimer alors je redis deux points. À aucun moment, je n'ai dit qu'il était normal entre guillemets pour bien faire de faire des interventions non prévues au programme de travaux, je n'ai pas dit cela. On peut constater que les gens font rarement les choses pour mal faire. La plupart des personnes sont plutôt bien intentionnées quand elles décident de faire des choses. Pour autant, il arrive qu'on fasse des choses qui sortent du cadre de sécurité. C'était le cas à Somain. Rien ne prévoyait la circulation de cette pelle, et je fais le lien avec la deuxième question pour être précis sur ce que j'ai dit, il semble bien d'après les mesures qui ont été faites et d'après ce qu'avait pu voir l'annonceur qu'au moment où le train a croisé la pelle, elle n'engageait pas le gabarit, ce qui ne veut pas dire qu'elle ne l'engageait pas par ailleurs. À ma connaissance, dans les mesures immédiates qui ont été prises pour la suite de ces travaux avec la minipelle, ils ont été faits sous DFV sur la voie voisine. Donc, je n'ai pas dit qu'à aucun moment la minipelle n'avait engagé le gabarit. À mon avis, c'était un des problèmes posés par le fait que cette minipelle n'était pas prévue de travailler ce jour-là, et donc on n'avait pas pu traiter ce sujet, et tout le monde s'est dit que cela pouvait passer. C'est évidemment le risque de ces situations, mais j'ai simplement indiqué qu'il semblait bien qu'elle n'engageait pas le gabarit au moment où le train l'a croisée.

Madame LANTZ, pour le sujet des PN, c'était Monsieur OZENNE qui évoquait les diagnostics routiers. Pour les diagnostics routiers, ils sont de l'initiative des gestionnaires de voirie. C'est eux qui prennent l'initiative, ils indiquent que tel jour ils vont faire un diagnostic de tel PN, et en règle générale c'est assez souvent le spécialiste PN de l'établissement qui s'y rend. C'est le cas le plus fréquent. Il peut y avoir des variantes, on verra cela, mais c'est en règle générale le spécialiste PN de l'établissement qui est présent et cela fait partie de ses missions. Sur ces diagnostics routiers, nous sommes très attentifs à ce qu'ils soient faits par les collectivités gestionnaires de voirie parce que nous estimons qu'ils font progresser la sécurité. On l'a bien vu dans les conclusions qui ont été tirées par d'une part le BEATT de l'accident de Millas, et d'autre part par la ministre du rapport de la députée GAYTE, c'est vraiment d'intensifier et d'approfondir ces diagnostics routiers. Quand nous constatons qu'une collectivité ne fait pas

les diagnostics routiers, nous le lui signalons pour que, si c'est un oubli, elle puisse se récupérer et les faire, et nous participons évidemment dès que nous sommes invités.

Sur mes notes, Madame LANTZ, chacun organise son travail de mémorisation comme il peut. Je prends des notes effectivement et je m'efforce de répondre aux questions. Il arrive peut-être que je ne réponde pas à toutes, mais c'est parfois un choix pour gérer la durée de cette réunion quand les sujets sont très nombreux. C'est parfois un oubli, et dans ce cas, vous me le rappelez très opportunément. Sur les clôtures herbagères, je verrai si on peut faire un point d'avancement par établissement, mais je n'ai pas les éléments aujourd'hui. Monsieur VUILLAUME ?

M. Nicolas VUILLAUME (CGT) : Monsieur le Président, j'ai une petite question à vous poser à la suite de modifications de programme travaux comme vous l'indiquiez pour la pelle, je voulais connaître votre position quand il y a une modification du programme travaux.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai pas de position générale, Monsieur VUILLAUME. Si vous m'entraînez à vous dire que rien de ce qui est dans le programme travaux ne peut être fait un jour donné, on est tous conscients ici autour de la table que ce soit dans les établissements M et T ou dans les EIC, que beaucoup de chantiers ne pourraient pas se faire parce que dans la réalité il y a parfois des impondérables. Je veux dire que lorsqu'on est amené à faire évoluer quelque chose qui était au programme travaux, il y a deux choses importantes. C'est l'analyse des risques associés et l'information de tous les acteurs concernés. En règle générale, on préconise plutôt de ne pas faire d'évolution par rapport au programme travaux, mais il peut y avoir des cas de figure où on s'adapte à une situation, y compris quand le chantier est lancé et que dans certains cas on serait même incapable de le restituer si on ne modifiait pas certaines conditions. Je le répète, s'il doit y avoir une évolution, il faut qu'elle soit absolument indispensable sinon on ne la fait pas. Il faut qu'elle soit précédée d'une analyse des risques et communiquée à tous les acteurs. C'est ce que l'on peut dire à ce sujet. Monsieur DURIEZ ?

M. Éric DURIEZ (SUD Rail) : Je vais revenir un petit peu sur ce que vous avez dit tout à l'heure par rapport à l'INE, que c'était à titre exceptionnel si les agents devaient intervenir sur l'ensemble du territoire de l'INE. L'exceptionnel est très courant à l'INE. C'est employé à tour de bras, et ce déjà, rien que pour l'astreinte de nuit, exceptionnelle, mais il y a de nombreux agents, et toutes les semaines, qui sont de nuit et d'astreinte. Donc, excusez-moi d'avoir des doutes sur le fait que les agents devront intervenir sur le périmètre entier par rapport à l'exceptionnel, j'ai vraiment de gros doutes.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note. C'est un point qui a été abordé avec le DET en DCI et qui a fait l'objet d'une modification de la rédaction de la consigne par rapport à ce qui était envisagé. Je considère qu'il faut observer ce sujet et vérifier que cela restera effectivement du domaine de l'exceptionnel.

Je vous propose de passer au point suivant de l'ordre du jour sur les informations trimestrielles.

A4 – Information trimestrielle

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur les informations trimestrielles, vous avez reçu le document. C'est un certain nombre de tableaux de chiffres. Je ne vais pas en faire de commentaires sinon ce serait fastidieux. Je propose que les représentants ayant des questions ou des interventions à faire par rapport à ce tableau les fassent. J'ai vu le bras de Monsieur LANSIAUX et de Monsieur COLLOTTE pour l'instant.

M. Laurent LANSIAUX (CGT) : J'ai cinq pages de questions à vous poser. Si vous voulez m'interrompre pour des réponses, n'hésitez pas. Pour rappel, les chiffres de l'emploi du 31 décembre 2018, 11 477 agents, et au 31 janvier 2019, 10 841 agents. La CGT remarque qu'en un mois la direction de la ZP NEN a réduit les effectifs de moins 636 agents, les chiffres manquants pour le deuxième trimestre suivant les chiffres fournis et sincères de la direction de la ZP NEN. La CGT remarque que l'emploi est encore toujours réduit, moins 42 agents, par la direction de la ZP NEN. Pourtant, sur la revue BTP Rail N° 27, Monsieur Georges ICHKANIAN, DRH de SNCF Réseau, annonce 2 200 recrutements et 700 en apprentissage pour 2019. Alors, qu'en est-il de votre politique pour l'emploi, Monsieur le Directeur de la ZP NEN, car depuis le 1^{er} janvier 2019, votre politique sur l'emploi, c'est moins 678 agents sur notre ZP NEN ?

La CGT remarque quatre décès, quelles sont les causes ? Dix-sept démissions, quelles sont les causes ? Huit licenciements, quelles sont les causes ? Soixante-dix départs à la retraite, où sont les remplacements ? Cinq réformes, quelles sont les causes ? Pourquoi pas de reclassement ? Deux ruptures conventionnelles, quelles en sont les causes ? Cent six cessations, où sont les remplacements ? Votre politique RH et sociale est loin des annonces du DRH de SNCF Réseau, Monsieur Georges ICHKANIAN.

Sur l'ensemble de la ZP NEN avec la politique menée par la direction, lorsqu'il y a un glissement sur l'emploi, l'encadrement augmente et l'exécution baisse drastiquement. La CGT remarque une corrélation entre la sous-traitance et les résultats de la politique d'emploi de la direction ZP NEN. Merci de votre réponse, Monsieur le Directeur de la ZP NEN, suite à l'augmentation des travaux de régénération (voir rapport de Lausanne).

Intérim E1, nombre total 190, nombre d'intérimaires 174 pour accroissement temporaire d'activité. Quels sont les postes concernés ? Quelles sont les qualifications concernées ? Quels sont les temps de cet accroissement temporaire ? Combien de renouvellements de contrat et quelle durée ? Combien de temps cet accroissement va-t-il perdurer ? Combien d'intérimaires seront-ils embauchés ? Combien d'intérimaires seront-ils renouvelés ? Le tiers temps sera-t-il respecté ? Nombre d'intérimaires pour remplacement de salariés absents ? Quels sont les postes concernés ? Quelles sont les qualifications concernées ? Quelles sont les raisons ? Quels sont les temps de ces remplacements ? Quelles sont les missions en temps partiel ? Quels sont les postes concernés et les qualifications de ces temps partiels ?

ZP NEN production, T27 et T28, 10 294 302 heures en moins entre le premier trimestre et le deuxième trimestre. Pourquoi autant d'heures en moins ? Pour quelles raisons ? Impact sur l'emploi ? Les conséquences sur la végétation ? Quel moyen est mis en place par la direction de la ZP NEN pour palier ? Quelles lignes et quels bassins d'emploi sont concernés en

comparaison entre le premier et le deuxième trimestre ? Pourquoi cette décision de la direction de la ZP NEN sachant que c'est une grande cause d'accident de travail ? Pour rappel sur les accidents de travail, la direction a une obligation de réussite sur les accidents de travail. Au vu du nombre, la direction a-t-elle réellement pris les mesures de la gravité de la situation ?

Pourquoi en compte appareils de voie et AD, remplacement de supports, seulement 27 % ont été réalisés ? Quelles sont les raisons ? Pourquoi un retard aussi conséquent ? De même pour les items, appareils de voie et AD, autres interventions sur supports et attaches, 40 %. Appareils de voie et AD, correction de la géométrie, 39 %. Intervention sur les dispositions longitudinales, 43 %. Renouvellement complet de platelage, 40 %. Vos remplacements de traverses, 36 %. Visites de sécurité sur installations signalisations et PN, 37 %. Visites détaillées des OA, 24 %. Visites détaillées des OT, 35 %.

Tableau de bord de régularité DZP NEN, incidents, défaillance infrastructure, sur le nombre d'incidents 2019, nous remarquons une augmentation de mai à juin, 1 368 incidents. Les causes les plus importantes sont des problèmes de signalisation. Quelles sont les causes, les problématiques les plus rencontrées ? Sur quels secteurs les problématiques sont-elles les plus impactées par la ZP NEN ?

En deuxième, 445 incidents de signalisation par PN. Quels sont les secteurs les plus concernés sur la ZP NEN ?

Travaux, 105 incidents, les raisons : restitutions tardives, travaux privés ou cheminots sur la ZP NEN, quels travaux de chantiers sur quelles zones géographiques de la ZP NEN. Cause : circulation ferroviaire, erreur de direction, 117 incidents, les causes, privé ou cheminots. Pour quelle raison, briefing, plan travaux, et conséquences ? Non-ouverture de signal, 276 incidents, les causes, entreprises privées ou cheminots » ? Pourquoi : briefing, plans travaux, conséquences ? Non-respect des DRR, 178 incidents. Les causes, entreprises privées ou cheminots ? Pourquoi : briefing, plans travaux, conséquences ? Périmètre externe : animaux, 268 incidents, les causes, entreprises privées ou cheminots. Pourquoi : briefing, plans travaux, conséquences ? Végétation, 177 incidents, il faut voir les déclarations des heures supprimées sur le désherbage mécanique, les causes, entreprises privées ou cheminots ? Pourquoi : briefing, plans travaux, conséquences ?

Tableau de bord des régularités ZP NEN. Défaillance infrastructure, caténaires, 14 499 minutes. Quelles sont les causes, sur quels secteurs de la ZP NEN les plus concernés et les conséquences ? EALE, 2 287 minutes. Quelles sont les causes, sur quels secteurs de la ZP NEN les plus concernés et les conséquences ?

Erreur agent : 11 300 minutes. De quels agents parle-t-on, un cheminot, un agent du privé, une filiale ? LTV, 2 915 minutes. Quelles sont les causes, sur quels chantiers, sur quels secteurs ? Signalisation, 105 869 minutes. Quelles sont les causes, sur quels secteurs, sur quels chantiers ? Travaux, restitution tardive, 16 209 minutes. Quelles sont les causes, sur quels secteurs de la ZP NEN où les restitutions sont les plus tardives, sur quels chantiers ? Travaux programmés, 2 265 minutes. Quelles sont les causes sachant que c'est au programme, quels sont les chantiers et sur quelles zones de la ZP NEN ? Périmètre externe, animaux, 26 181 minutes. Quelles sont les causes et les conséquences ? Végétation, 32 289 minutes. N'y a-t-il pas une corrélation entre la baisse de charge imposée par la

direction de la ZP NEN sur les interventions sur la végétation par moyens mécaniques ou manuels ? ?

En conclusion, pour la CGT, vos indicateurs manquent de précisions sur les causes et les conséquences, ce qui légitime selon la CGT la définition concertée d'indicateurs explicites permettant l'expression de correctifs et d'actes de prévention. L'analyse de ces données au travers du bloc 3 avait déjà permis d'identifier lacunes et défaillances. La suppression des DPC et du CNHCT où de tels indicateurs étaient analysés doit conduire rapidement à retrouver en CSE la traduction de ces réalités. Merci de votre écoute.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur LANSIAUX. Monsieur COLLOTTE, et Monsieur MUTEL ont demandé la parole.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : J'avais quelques questions précises sur les différents chiffres et la situation de l'emploi trimestrielle. Première question, au cours des trois années précédentes où j'ai siégé au Comité d'entreprise de maintenance et travaux, Monsieur CHABANEL nous a répété à chaque séance qu'on était les seuls services où les effectifs augmentaient, et je lui disais à chaque séance avec les tableaux qu'il nous fournissait lui-même que malgré la méthode Coué les effectifs n'augmentent pas. Force est de constater encore aujourd'hui que les effectifs diminuent, ne serait-ce que de prendre l'ED de 2017, l'ED de 2018 et l'ED aujourd'hui de 2019, à part quelques rares établissements, Troyes, et bien sûr la direction de la zone de production NEN qui a vu ses effectifs augmenter. Pour le reste, ce n'est que de la baisse d'effectifs. Cela n'appelle pas forcément de réponse de votre part, mais en tout cas c'est à nouveau pour justifier qu'on n'est pas le seul secteur d'activité à la SNCF qui recrute. On est comme tous les autres, on a nos effectifs qui décroissent malgré tous vos dires qui vont dans l'autre sens.

Sur les informations trimestrielles liées à la production. De façon générale, on pourrait se satisfaire des quelque 50 % qu'il peut y avoir dans certaines catégories étant donné que ces chiffres sont à fin juin, et que cela correspond à 50 % de l'année. Or, on sait très bien quand on est proche de la production qu'à fin juin on devrait être plus proche des 60 % que des 50 %, car les protocoles sur juillet et août et les fêtes de fin d'années font que la production ne se fait pas de la même façon au deuxième semestre qu'au premier. On sait d'ores et déjà qu'à la fin de l'année on ne pourra pas être à 100 %, y compris pour les taux d'avancement qui sont supérieurs à 50 % aujourd'hui. De même, c'est juste une remarque.

En revanche, ce sujet appelle une question. Sur les spécialités et domaines, il manque un compte qui me paraît important, c'est le compte S1Z qu'on ne voit pas apparaître puisque sur la partie signalisation vous mettez uniquement la production sur la maintenance préventive des installations de signalisation qui est le compte E1X, mais qui correspond uniquement aux voies principales. Je vous rappelle que depuis plusieurs années on demande aux agents signalisations et aux unités de production de prioriser les voies principales. Quand on voit que l'on est à 46 % sur un semestre, on est déjà bien en dessous des objectifs, mais nous n'avons pas l'avancement sur les voies de service qui représentent plusieurs dizaines de milliers d'UOP prévues à l'année. Donc, je pense que c'est une erreur de vos services. Je vous demanderai donc d'avoir ces comptes S1Z pour la signalisation et les voies de service, s'il vous plaît.

Enfin, sur les tableaux de bord de régularité, j'ai quelques questions également sur le comparatif que l'on peut faire d'une année à l'autre où l'on voit par exemple une augmentation très importante des défaillances d'infrastructure, notamment des erreurs d'agents V, donc agents de l'équipement. On a 11 400 minutes perdues sur les six premiers mois de 2019 alors qu'on était à 12 000 sur l'année 2018. On a donc en six mois quasiment battu le record de l'année dernière qui n'était pas déjà une année extraordinaire. Je voudrais savoir quelles mesures vous avez prises pour le correctif de ces erreurs d'agents de l'équipement. Avez-vous détecté des soucis de formation, des soucis de temps, des soucis organisationnels ? Vous n'avez pas pu rester sans prendre des mesures immédiates au vu des résultats catastrophiques de ces minutes perdues. Il en est de même pour les erreurs de direction dues à la cause circulation ferroviaire où on a sur six mois les mêmes minutes perdues que sur l'ensemble de l'année 2018. Donc, je voulais le correctif sur ces deux axes qui ne sont pas bons et ce seront forcément à nouveau des records pulvérisés pour 2019.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur COLLOTTE. Monsieur MUTEL, Madame LANTZ, Monsieur BAETENS.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : En tant que coordinateur santé, je voudrais vous alerter concernant la surveillance des ouvrages d'art puisque vous n'avez effectué que 24 % de ce qui aurait dû être fait. Si vous continuez sur ce rythme, on aura 48 % de la surveillance des ouvrages d'art qui sera faite en 2019, ce qui est très nettement insuffisant. De plus, en faisant le lien avec les accidents graves que l'on a eus, notamment la barrière herbagère qui est tombée. On va en reparler puisque tout à l'heure vous avez dit que vous n'aviez pas d'éléments à ce sujet, mais à un moment donné il faudra en avoir. Évidemment, comme vous ne faites pas ce qui devrait être fait concernant la surveillance des ouvrages d'art, forcément derrière on a des accidents. Je vous mets une grosse alerte au sens du droit d'alerte, j'espère que vous avez compris. Je reviens aussi sur le droit d'alerte qu'on a sur un viaduc à Bréauté où on a un viaduc de plus de cinquante mètres de haut et où on a des barrières qui sont censées protéger les agents et on a une centaine d'éléments défectueux, ou en réparation provisoire. On a des situations graves, et ce n'est pas étonnant puisque vous n'avez fait que 24 % de la surveillance des ouvrages d'art. J'attire également votre attention sur les signaux. On a des signaux qui sont aussi dangereux. Les agents SE montent sur des potences où on a des échelles défectueuses, où on a des plateformes défectueuses. Il ne faudrait pas que l'on ait un agent qui vienne à tomber et qu'on se rende compte que la surveillance du signal n'a pas été faite alors qu'elle aurait dû être faite. Je vous mets une grosse alerte sur ces sujets. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur MUTEL. Madame LANTZ ?

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Je ne vais pas reprendre toutes les questions de mes collègues, mais je vais en rajouter. Sur le récapitulatif des suivis des contrats d'intérim, serait-il possible de détailler les types de postes, c'est-à-dire agent voie, agent SE, BHR ? Dans l'information trimestrielle de production, j'ai eu beau chercher, je ne trouve rien concernant les ASTI. Cela veut-il dire qu'ils ne travaillent pas ou bien ils ont déjà complété à 100 % leur production ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note les questions. Monsieur BAETENS ?

M. Ludovic BAETENS (SUD Rail) : Monsieur le Président, je voulais avoir une petite précision sur le tableau de bord de la régularité concernant les défaillances infrastructures. Quand on parle d'erreur d'agent voie, des entreprises privées sont-elles comptées dans ces chiffres ? Voyez-vous ce que je veux dire ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Oui, je note la question en n'étant pas absolument sûr de la réponse. Donc, il n'y aura pas forcément de réponse aujourd'hui, mais je la note.

M. Ludovic BAETENS (SUD Rail) : C'est tout de même important de le savoir quand on demande des chiffres à l'expert de la sous-traitance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : D'accord. Je ne suis pas absolument sûr, mais vous aurez la réponse à ce sujet. Donc, beaucoup de questions. Monsieur LANSIAUX, vous m'excuserez, mais je n'aurai pas la prétention de répondre effectivement à la variété des questions. Je vais répondre à certaines questions qui figurent dans plusieurs questions ou plus faciles à appréhender. Je note qu'on a un problème collectif de contenu et d'interprétation de ces chiffres. Quand je dis collectif, cela veut dire que de notre côté on n'a pas forcément su mettre en avant la raison de telle ou telle évolution. Il y a des choses sur lesquelles je pense que nous ne sommes pas sur les mêmes données. Je n'imagine pas que les chiffres de l'emploi de la ZP aient pu baisser de 636 agents. Cela veut dire que l'on compare deux chiffres différents. Il y a donc un problème de périmètre. On n'est pas du tout sur des évolutions semblables. Quand vous prenez le tableau de l'emploi et que vous regardez les cessations de tous types, moins les recrutements, moins le delta de mobilité qui fait qu'il y a plus d'arrivées que de départs, cela vous donne des ordres de grandeur assez différents de l'évolution des effectifs. Il faudra qu'on regarde de quels chiffres vous êtes partis. Il faudra peut-être nous donner votre question pour qu'on puisse la travailler sans attendre d'avoir le procès-verbal officiel. Sur l'ensemble déjà, sur le fait d'avoir autant de questions sur ces quelques pages, je vois deux pistes de travail. Premier sujet, on est d'accord dans le principe sur le fait qu'il faut le faire, mais on n'a pas aujourd'hui lancé le processus de travail qui va bien. C'est un groupe de travail avec le CSE pour déterminer quelles informations sont fournies, avec quel niveau de détail, avec quelle périodicité, et peut-être quels éléments de commentaires et d'accompagnements. Cela permettrait, me semble-t-il, de répondre à un certain nombre de questions. Deuxième sujet, à titre personnel, beaucoup de questions que vous avez posées auxquelles je n'aurai pas la réponse. Par exemple, pour être clair, Monsieur COLLOTTE m'a révélé l'existence du compte S1Z. Certains de mes collaborateurs de la ZP auraient les réponses. Donc, je me dis qu'il y a un certain nombre de sujets qu'il va falloir traiter à partir de maintenant dans les commissions. Il y a un certain nombre de sujets qui, me semble-t-il, rentrent assez naturellement dans le fonctionnement de telle ou telle commission, qu'il s'agisse de l'emploi d'un côté, qu'il s'agisse de données économiques ou liées à la production d'un autre côté, je pense que l'on va devoir rentrer plus avant dans la compréhension d'un certain nombre de sujets peut-être dans les commissions.

Maintenant, je vais essayer de donner quelques éléments sur quelques chiffres. Données de l'emploi, il faut effectivement regarder de quels chiffres on parle. Je répète qu'une baisse d'effectifs de 636 ou 678 selon les chiffres que vous avez donnés ne peut être à mon sens surtout sur six mois qu'en comparant des périmètres différents. Il faut donc comprendre d'où viennent ces chiffres, et je n'ai pas la réponse à ce moment précis.

Sur les questions de production, on a trois sujets. On a de la production qui n'a pas toujours un rythme linéaire dans l'année. Cela peut expliquer que certains chiffres ne soient pas à 50 %, et je suis assez d'accord avec vous, Monsieur COLLOTTE, pour dire que beaucoup d'UOP devraient en théorie être un peu au-delà de 50 % pour tenir compte de la saisonnalité, mais on peut avoir des aspects de saisonnalité. Deuxième aspect, on a un certain nombre de comptes sur lesquels chaque année le budget prévu est un peu généreux et rarement atteint, et ce sont un peu toujours les mêmes comptes. Je pense qu'il y a un problème de pilotage budgétaire parce qu'on n'a pas un abandon de la politique de maintenance et de surveillance de tel ou tel aspect du patrimoine. Chaque année, on a des chiffres qui sont un peu en dessous du budget. Troisième sujet, on a des points sur lesquels probablement on est en train de mal exécuter le budget. Je peux dire globalement quand on en discute avec les établissements, ils pensent tout de même à l'heure actuelle réaliser la totalité du volume de maintenance d'ici la fin de l'année, mais à l'intérieur de ce volume de maintenance, on devrait avoir certains types d'opérations au-delà de 100 % et d'autres en dessous de 100 %. Ce n'est évidemment pas une situation souhaitable. Régulièrement, tous les mois, on fait le point avec les directeurs d'établissement et on pointe des sujets sur lesquels on sait qu'on est en retard. On a typiquement des sujets sur les remplacements de bois d'appareils ou autre sur lesquels on est assez fréquemment en retard, on met l'attention là-dessus, mais globalement je voulais vous dire qu'on peut penser que la charge globale de maintenance sera faite et il faut vérifier que dans tous les domaines on a bien établi le budget sans erreur, et puis on peut avoir des domaines dans lesquels un retard est pris et dans lesquels on fait les rappels et les interventions.

Sur la production, je ne suis pas capable, Monsieur MUTEL, de faire le lien entre le pourcentage de surveillance des OA et notre capacité à suivre les barrières herbagères, mais je prends le point d'attention puisque je vous ai dit que pour l'ensemble des établissements c'était le respect des normes de surveillance des OA qui devaient nous permettre notamment d'aller détecter si certaines barrières herbagères étaient en mauvais état, et à ce moment-là de mettre les dispositifs de signalisation. Quant au viaduc de Bréauté, à ma connaissance, les sujets sont repérés, les points dangereux sont signalisés, et il y a un programme d'investissements pour traiter les barrières les plus défectueuses du viaduc de Bréauté. Je ne connais pas le problème des signaux défectueux. Il faudra donc qu'on l'examine davantage avec l'équipe expertise SES.

Un mot sur la régularité. C'est tout d'abord relativement difficile d'interpréter dans la mesure où là encore les objectifs mensuels ont été faits de façon un petit peu empirique. On ne peut pas dire par exemple qu'en minutes perdues parce qu'on est pendant trois mois assez sensiblement au-dessus des objectifs on ferait une mauvaise année. Je vous confirme que sur d'autres indicateurs qui ne figurent pas ici, notamment le pourcentage global d'irrégularités créées par Réseau à l'ensemble des trains, on est non seulement meilleur que nos objectifs, mais on est probablement entre les trois ZP et peut-être même l'Île-de-France, le service qui met le moins d'irrégularités aux trains de par l'ensemble des causes à la fois maintenance et travaux et circulation. C'est là où je dis qu'il faudrait entrer dans une interprétation plus profonde de ce chiffre avec probablement des personnes du pôle production qui viennent nous les commenter. Je note que ce sujet doit être travaillé soit en commission, soit en plénière. On verra cela avec notre Secrétaire.

Quand il y a des chiffres aussi énormes, quasiment autant d'erreurs agents voie en minutes que sur toute l'année 2018, je vérifierai dans ce cas, je n'ai pas la réponse, mais la plupart du temps c'est un ou quelques très gros incidents qui explique cela. Ce n'est pas le fait que toutes les brigades, toutes les équipes auraient commencé à faire plus d'erreurs agent voie et que cela augmenterait exponentiellement. Il n'y en a pas beaucoup plus. La tendance n'est pas très bonne en nombre d'événements, mais il n'y a pas une dégradation massive. Il y a toujours beaucoup de précautions sur les chantiers. Il y a l'opération RESTITIME, ce qui fait à mon sens dans les 11 399 minutes, on doit trouver quelques très gros incidents ou une ou quelques erreurs qui créent plusieurs milliers de minutes perdues. C'est généralement cela qui explique ce type de courbe. Globalement, sur la régularité si on prend les objectifs qui par exemple sont examinés toutes les semaines par l'entreprise au niveau global en regardant à la fois l'appréciation de Réseau et la prestation de Mobilité, on est créateur de très peu de retards en minutes perdues ou en parts d'irrégularité sur l'ensemble du réseau. Il y a des chiffres qui peuvent attirer l'attention, et je m'efforcerai de commenter ce chiffre des erreurs agents voie.

Monsieur BAETENS, je confirme que je n'ai pas la réponse. Cela inclut-il des erreurs d'agents d'entreprises externes ? On va regarder.

Il y avait d'autres questions. Je n'ai pas le détail des postes, Madame LANTZ. Je pense que là typiquement c'est un sujet qui pourrait être approfondi dans la commission emploi si on veut regarder ce qu'il y a dans l'évolution de l'intérim.

C'était ce que j'avais envie de répondre en première approche. J'ai noté la demande de parole de Monsieur SENS, de Monsieur ACHOUB et de Monsieur COLLOTTE.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, Monsieur le Président, je vous entends parler d'outils qui permettent de nous donner les indicateurs qui sont là. J'ai en souvenir Rumba qui nous faisait dire, il y a de la rumba dans l'air, je ne sais pas si je l'ai déjà placée ici celle-là, mais ce sont tout de même des circonstances. La banque de données économiques et sociales que j'ai sous les yeux n'est pas renseignée depuis le 19 avril. Elle comporte tout de même des dizaines d'indicateurs. On a vraiment besoin ici dans cette instance de documents synthétiques, mais cohérents dans le sens où on se retrouve avec ce que vous donnez par ailleurs et dans la BDES. C'est la question que je vous pose en plus, ces indicateurs dont disposent les élus aujourd'hui sont-ils à la disposition des CSSCT et des représentants de proximité ? L'intervention de mon camarade, Laurent LANSIAUX, est justifiée largement par le fait que nous cherchons toujours la bonne adéquation entre la charge de travail dans les établissements et le volume et la qualité des emplois sans reparler ici des remises à disposition des cadres d'organisation jusqu'au niveau des équipes. Le débat n'est pas clos, je me plais à le rappeler. Il y a cinq pages d'information trimestrielle, cela conduit évidemment à autant de pages pour nous de questionnements. Étant donné ce que j'ai dit précédemment, et notre commission emploi formation, mais comme la commission économique du CSE est ici fondée une nouvelle fois à vous interpellé avec toutes ces questions, y compris dans le cadre des consultations obligatoires, et en particulier celles du bloc 3 au regard de ce que nous avons déjà vécu et signalé. Je pense qu'il vous revient de vous accorder avec ces commissions pour les programmer et y associer vos spécialistes emploi et formation afin d'éclairer davantage et correctement les élus, merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur SENS. Monsieur ACHOUB, Monsieur COLLOTTE, Madame LANTZ, Monsieur OZENNE ;

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Merci, Monsieur LARRIEU. Vous nous dressez un beau portrait, tout va bien dans le meilleur des mondes. La production va atteindre les 100 % à la fin de l'année. Les oiseaux chantent, tout va bien, aucun problème, mais pour arriver à ce résultat, il me semble tout de même, et vous allez peut-être me répondre, combien avez-vous prélevé indûment de congés et de repos aux agents dans certains établissements parce qu'ils ne les avaient soi-disant pas pris en temps et en heure et que vous leur avez refusé par ailleurs de leur donner avant. Cela contribue. On peut évaluer en jours, en emploi, on peut regarder cela. Je vais aussi revenir sur le fait où j'ai intercepté, et je vais revenir vers vous sur le sujet, un mel tout de même d'un directeur qui lors d'un accident du travail a tout de même écrit à sa hiérarchie en disant qu'il fallait faire attention parce qu'il faut bien dire à l'agent qu'il n'est pas obligé de se mettre en arrêt maladie, mais qu'on peut lui aménager un poste de travail comme cela ça compte comme un arrêt en moins. Effectivement, on peut aménager des postes de travail, supprimer des congés, mais certains facteurs sont alarmants, c'est la présence sur le terrain. Aujourd'hui, je vois tout de même des CO qui ne sont pas complètement respectés. Il y a un certain nombre d'emplois, et même si vous ne voulez pas nous les donner, on a pris connaissance de certains. Donc, on voit bien un certain manque d'emplois au niveau du CO, un problème d'effectifs, des jeunes que l'on a formés démissionnent. Aujourd'hui, vous ne pouvez pas nous dire que tout va bien et on va arriver à faire notre production à 100 % comme si tout allait bien. Ce n'est pas possible parce que là aussi vous avez grugé les cheminots en matière de congés. Croyez-moi, cette année, on va rester vigilants là-dessus. À un moment donné, comme vous avez agi, et je vous rappelle que vous vous êtes mis en contradiction dans cette instance puisqu'à un moment donné vous avez dit que vous feriez le nécessaire et après vous êtes revenu sur vos propos en laissant certains établissements supprimer des congés aux agents de façon indue. Je tenais tout de même à vous rappeler les choses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je prends note de votre intervention, Monsieur le Secrétaire. Monsieur COLLOTTE ?

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : C'est pour faire suite à vos réponses et à mes quelques interrogations. J'ai une autre piste pour vous aider à trouver la raison pour laquelle on a quelques soucis dans la lecture des informations trimestrielles. Souvent, les plénières CSE sont bien trop chargées et qu'on ne peut pas toujours arriver jusqu'à ce point de l'ordre du jour. Donc, on ne peut pas toujours débattre de ces chiffres trimestriels qui pourtant sont de bons indicateurs qui pourraient vous faire prendre des décisions importantes.

Concernant l'avancement de la production, vous dites que dans l'ensemble on sera à 100 % à la fin de l'année. Aujourd'hui, au vu des chiffres, on sait que ce n'est pas possible, 149 millions d'UOP réalisés pour 284 millions sur l'année, on est tout juste à 50 % avec des protocolaires et des fêtes de fin d'année. Même si on tenait ces chiffres sans prendre en compte le S1Z qui est certainement le deuxième ou le troisième plus gros compte avec plusieurs dizaines, et même des centaines de milliers d'UOP, je ne demande qu'à vous croire, mais c'est impossible d'autant plus que vous parlez de volume de maintenance qui sera réalisé à 100 %. Pour que l'installation de sécurité soit fiable et qu'elle n'impute pas ni

la sécurité ni la régularité, elle nécessite des UOP en maintenance, mais elle nécessite aussi des correctifs. On voit aujourd'hui les tableaux qui sont faits ici, je serais curieux de voir l'ensemble des tableaux de correctifs de chaque unité de production qui ne sont pas faits, c'est juste une banque de données, une liste de courses qu'on remplit et qui s'accumule de mois en mois. Peut-être que la production sera à 100 %, je mets en doute. En revanche, elle le sera avec des limites de tolérance que vous avez augmentées ces dernières années avec des tolérances qui sur certaines installations vont jusqu'à six mois au-delà du temps prévu, et puis sans correctif réalisé derrière.

Vous dites ensuite que certains comptes tous les ans ressortent avec des excédents budgétaires. Je n'arrive pas à suivre par rapport à la réponse puisqu'ici on a un tableau qui traite d'UOP, donc d'installations, et qu'on n'est pas dans des kiloeuros ni des budgets. On est bien en train de parler d'installations. Après, peu importe les euros que l'on met en face s'il y a de l'excédent ou du déficit. En attendant, les 284 millions d'UOP doivent être faites. Peu importe le coût en face. Don, là, je n'ai pas bien compris votre réponse par rapport au budget de ces comptes.

Enfin, sur les tableaux de régularité, comme je l'ai dit, c'est une source énorme d'informations, mais qu'il faut aussi utiliser derrière. Sur les défaillances infrastructures et les erreurs d'agents d'équipement, vous dites que de gros incidents impactent fortement ces chiffres, et qu'on n'est pas forcément en nombre d'incidents aussi élevés, j'ai envie de vous dire comme tous les ans. On rencontre tous les ans régulièrement des incidents qui font mille, deux mille, trois mille minutes. Je ne pense pas qu'il y en ait plus cette année que les autres années. Donc, effectivement, il serait pertinent dans ces tableaux de rajouter le nombre d'incidents. Ensuite, vous avez parlé d'opérations récitables. Je ne sais pas si j'ai compris ou pas, mais je ne sais pas de quoi il s'agit.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela ne me dit rien. Donc, j'ai dû mal m'exprimer. Ce mot ne me dit rien.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Vous avez dit que vous aviez mis en place...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : À quel propos ?

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Cela concernait les défaillances des agents de l'équipement. Vous aviez mis en place des opérations récitables.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Non, cela concerne RESTITIME. C'est une opération lancée il y a maintenant cinq ou six ans. Elle consiste pour les organisateurs de chantier à prendre deux natures de mesures pour restituer à l'heure, des mesures en organisation de chantier pour s'assurer qu'on restituera à l'heure. Cela consiste par exemple à prendre un certain nombre de marges, à les positionner correctement dans le déroulement du chantier pour s'assurer qu'à un moment donné on va avoir les moyens de restituer à l'heure. Deuxièmement, RESTITIME suppose d'avoir des scénarios concertés avec l'exploitation quand on n'est pas capable de restituer à l'heure. Excusez-moi pour cette expression. C'est jargonné, mais c'est ce qui est visé.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : D'accord. Je ne suis pas encore assez anglophone pour notre entreprise française.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur SENS ne m'a pas encore dit ce qu'il en pensait.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Il sera certainement d'accord avec moi. Encore une fois, et j'insiste là-dessus, il y a des chiffres où vous n'avez pas donné de mesures correctives que vous avez pu prendre sur des chiffres alarmants d'erreurs d'agents équipement, et non plus sur les erreurs de direction. J'aurais voulu entendre de votre part sur six mois on a fait égal le nombre de minutes perdues à l'année 2018 qui n'était pas une bonne année, on a mis ce plan en place. Malheureusement, je fais partie de ceux qui ne peuvent pas se satisfaire de camemberts et de courbes. On voit que l'on dépasse les courbes, qu'on est en dessous des courbes, certains auront leurs objectifs, tant mieux pour eux. En attendant, quels correctifs avez-vous mis en place dans le fonctionnement des unités pour que ces deux gros paquets de défaillance, erreur agent équipement et erreur de direction, ne perdurent pas au deuxième semestre. Vous ne pouvez pas rester sans rien faire alors que ces deux énormes postes sont équivalents à l'ensemble d'une année. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais vous répondre. C'est tout de même très largement lié à ce que je vous ai expliqué, mais je vais commenter cela. Madame LANTZ ?

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : J'espère qu'à l'avenir on aura des réponses concernant la production des ASTI.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne vous ai pas répondu du tout. J'ignore la raison pour laquelle on n'a pas suivi des ASTI. Vous savez probablement comment l'entreprise est organisée. Budgétairement, les ASTI ne sont pas pilotés par la ZP, mais par TI, mais les personnels des ASTI, à preuve certains d'entre vous, sont bien des personnels gérés par le CSE si on peut dire, ou qu'on prend en compte dans le CSE. Ce n'est effectivement pas normal qu'on ne puisse pas rendre compte quelque part de la production des ASTI. Je note la question sans avoir la réponse aujourd'hui.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : J'aimerais aussi vous interroger sur les minutes perdues sur un sujet maîtrisable comme la végétation. Si je regarde au cumul au deuxième trimestre, on a 32 279 minutes perdues pour 177 incidents, ce qui fait peu d'incidents pour énormément de minutes perdues. Si a contrario je mets la signalisation par PN qui est à 39 142 minutes perdues pour 445 incidents, le taux entre le nombre de minutes perdues et l'incident est beaucoup moins important que pour la végétation qui est un sujet complètement maîtrisable. Une action ne pourrait-elle pas être envisagée ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais m'efforcer de vous répondre. C'est difficile. Sur le commentaire de Monsieur COLLOTTE, sur l'avancement de production, je vous propose que ce soit plutôt un débat que l'on ait un jour. On pourrait inviter le patron de la production de la ZP pour discuter avec le CSE ou la commission. Je pense que ce serait très profitable.

Sur la régularité, je vous invite à regarder deux choses. D'abord, regarder en règle générale sauf les quelques postes qu'on a vus le fait que la première colonne représente deux fois la deuxième colonne, en événements et en minutes perdues. Cela veut dire que sur la régularité il y a tout de même un très grand nombre d'événements avec un fond relativement stable qui est à peu près le même tous les ans. On est d'ailleurs régulièrement surpris de voir l'énorme

stabilité de la décomposition des phénomènes d'irrégularité année après année, c'est toujours la même structure. En résumé, la deuxième colonne, c'est-à-dire les événements à la moitié 2018 ou les minutes à la moitié 2018, c'est en gros la moitié de la première colonne. Il y a des exceptions. Si on prend les erreurs agents voie, il y en a un peu plus en nombre, mais ce n'est pas aberrant, 142 et 92, c'est un peu plus, mais ce n'est pas aberrant. En revanche, il y a autant de minutes sur six mois que sur toute l'année 2018, et là c'est aberrant. La plupart du temps, ce n'est pas qu'on a multiplié les erreurs d'agent voie et qu'elles ont toutes été doublées, ce sont quelques très gros incidents. Excusez-moi, je vais employer un terme volontairement vulgaire, mais il y a des cas d'énormes conneries, mais il n'y a pas de jugement moral, ou d'erreurs qui se traduisent par des conséquences absolument énormes qui bloquent une ligne pendant plusieurs heures. Dans d'autres circonstances, cela n'aurait rien fait, et là on n'a pas de chance. Cela arrive au mauvais moment, au mauvais endroit. C'est plutôt ce type d'incidents qui sont en cause quand on a ce fait. Malheureusement, je ne les ai pas, mais je m'engage à vous les donner. On vous les détaillera en suite CSE, ce serait le plus simple, ou on verra cela dans un débat en commission, mais on vous donnera la décomposition. Quand on a ce type d'événement, je n'en déduis pas qu'il faut prendre le même genre de mesures que pour les erreurs agents voie en général. Il y a probablement un ou deux cas, ou trois cas qui ont généré des milliers de minutes qui nécessitent des réponses très particulières et qui ne sont pas le plan d'action régularité en général. C'est peut-être pour cela que je n'attache peut-être pas autant d'importance que vous le souhaiteriez sur ce type d'événements. Quand je prends les erreurs de direction, 203 et 117, c'est à peu près la moitié. 6 400 et 6 100, c'est la même chose, il est très probable que l'on ait quelques erreurs de direction qui ont coûté très cher. Pour tous ceux qui s'imaginent les configurations avec des postes d'aiguillage, quand vous avez fait une erreur de direction, que le train que vous avez engagé ne peut pas poursuivre pour des raisons techniques et que vous êtes obligé de le faire refouler à l'heure de pointe sur un axe chargé, je ne vous fais pas de dessin. Vous pouvez avoir des erreurs de direction catastrophiques. Il est intéressant de regarder la disproportion par exemple si vous prenez l'erreur de direction, et puis je répondrai à Madame LANTZ, 6 400 minutes divisées par 200 événements, cela fait 32 minutes par événement. Cela veut dire que l'erreur de direction moyenne a relativement peu de conséquences. 32 minutes, ce n'est pas terrible, mais ce n'est pas très lourd non plus. Pour en arriver à avoir fait 6 000 minutes avec 117 incidents, il y a certainement quelques événements qui ont eu un poids extrêmement lourd.

Juste un commentaire sur le non-respect du DRR, c'est souvent obscur. C'est ce qu'on peut appeler par ailleurs hors tour, ou un terme que je n'aime pas, erreur de régulation, mais c'est un peu l'idée. Le respect du DRR aurait dû amener en toute rigueur à faire circuler les trains dans un certain ordre, et notamment à faire circuler d'abord le train de vitesse moyenne le plus rapide, ou de faire circuler d'abord le train transportant des voyageurs, et en tout cas de prendre la solution qui dégageait le plus rapidement possible le réseau. Dans certains cas, il y a une erreur de régulation. Typiquement, on met l'omnibus devant le train direct, cela arrive. Sur l'ensemble des trains qu'on aiguille sur la ZP et qu'on régule, cela peut arriver. C'est cela qu'on retrouve dans le non-respect du DRR. Je pense que pour les erreurs de direction comme pour les erreurs agents voie, il faut qu'on regarde les quelques incidents qui ont coûté très cher et qu'on voit s'ils impliquent des mesures, mais ce n'est pas toujours évident de répondre en termes généraux.

Pour votre question, Madame LANTZ, sur le coût moyen des incidents, je ne suis pas étonné du tout par le coût des événements liés à la végétation. Qu'est-ce qu'un événement moyen de PN ? C'est un raté d'ouverture et des barrières qui restent fermées. Vous savez que le système est monté en sécurité. L'événement moyen, c'est un raté d'ouverture. Vous pouvez calculer le coût moyen. Les ratés de fermeture sont très rares, et heureusement, c'est donc un raté d'ouverture. L'événement moyen végétation, il y a de tout. Cela va du très léger, mais rare, c'est le conducteur qui ralentit parce qu'il avait des feuilles qui l'ont empêché d'observer le signal et on va l'imputer à la végétation, mais assez fréquemment l'événement végétation, c'est un arbre qui tombe et qui va dans la caténaire. Là, vous voyez tout de suite le prix. L'arbre qui va dans la caténaire, c'est au bas mot des centaines de minutes, et parfois des milliers. L'événement moyen végétation n'a pas du tout le même caractère que l'événement moyen PN, mais là encore ce sont des choses qu'il faudrait qu'on puisse commenter et illustrer. Sur la végétation, vous dites que c'est maîtrisable. C'est encore un débat qu'il faut approfondir. La végétation est maîtrisable jusqu'à un certain point. On a eu des événements majeurs qui ont été causés par des arbres chez des riverains qui n'avaient pas été repérés comme dangereux. Un des plus récents est survenu en Champagne-Ardenne cet été, c'était du bûcheronnage fait chez un riverain et le bûcheron s'est loupé, il a fait tomber l'arbre sur la caténaire, et on a bloqué les deux voies. L'aspect maîtrisable, vous m'excuserez, il est tout de même extrêmement limité dans ce cas. On a une part de la végétation qui est soit chez nous susceptible d'une politique d'entretien de la végétation, je suis d'accord avec vous. Il faut qu'on regarde si on a la bonne politique d'entretien de la végétation. On y travaille. Il y a beaucoup d'argent mis sur la végétation. Deuxièmement, on a des riverains chez qui quand on repère des arbres à risque. On leur adresse un courrier pour leur demander de prendre les mesures, mais là encore, rappelons-nous qu'à l'été 2015, je pense, l'accident de Saint-Aunès près de Montpellier qui a fait deux blessés graves a été causé par un arbre tombé dans un orage qui était chez un riverain qui n'avait pas été repéré comme étant à risque. J'ai été un peu long là-dessus, mais l'aspect maîtrise de la végétation n'est pas absolu. C'est ce que je voulais dire à ce sujet. Je propose maintenant que l'on a un accord et qu'on a mis en place les CSSCT qu'on accélère aussi sur le travail sur la fourniture des données et leur interprétation. Monsieur COLLOTTE ?

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Merci. Juste pour répondre à ce que vous disiez sur les minutes perdues. On a aussi des incidents qui créent de fortes minutes de retard et des milliers de minutes de retard, et on aura tous l'exemple en tête qui est la cause du cloisonnement des activités que vous avez faites depuis des années, et surtout la non-connaissance des métiers des uns et des autres. Comme je le dis, on a tous pour exemple des incidents où il suffirait parfois d'arrêter dix minutes les circulations pour rendre rapidement, et on est parfois embêté pendant deux heures ou trois heures parce que personne ne prend la décision et personne ne peut prendre la décision d'arrêter une circulation cinq minutes afin que le mainteneur puisse faire ses essais et rendre les installations. Je ne suis pas là depuis cinquante ans, mais j'ai connu une époque où il suffisait d'avoir un AC qui prenait la décision d'arrêter afin de rendre la voie le plus rapidement possible, et aujourd'hui, personne ne prend la décision. Cela monte jusqu'à quelqu'un qui ne connaît pas grand-chose à la technique utilisée sur le terrain, c'est normal ce n'est pas son métier, je ne le lui reproche pas, mais on se retrouve à des heures d'attente avant de pouvoir faire des vérifications et de pouvoir rendre. Donc, plutôt qu'impacter deux trains dix minutes,

on va en impacter trente pendant deux heures. Le calcul n'est pas toujours judicieux parce que l'un et l'autre ne savent pas ce que fait l'autre.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense qu'on pourrait partir dans un débat là-dessus qui serait très long, Monsieur COLLOTTE. Vous me permettrez de ne pas avoir la même vision que vous. Il y a des cas qui se passent comme vous le dites. Il y a des cas où on veut faire ce que vous dites, cela se passe très mal, et l'intervention dure beaucoup plus longtemps que prévu et on ne rend pas. Il y a des cas de figure où on assume justement par rapport à une durée d'intervention qui pourrait être longue le fait de faire passer les trains, et il y a beaucoup de cas qui se passent comme vous le dites. C'est-à-dire que lorsqu'on a besoin de cinq minutes ou de dix minutes d'intervention, on le fait et on restitue. Il n'y a pas de cas général. Je propose qu'on puisse avoir là-dessus peut-être un débat là encore dans la suite de nos travaux ou en commission sur des faits précis en disant dans ce cas si on a bien agi ou pas. Cela permettra de s'éclairer sur ce sujet.

À ce stade, c'est ce que je pense pouvoir vous dire sur les informations trimestrielles. Il y a évidemment du travail derrière cela pour les indicateurs de données. Ce n'est peut-être pas forcément les bons, ni même les seuls, les commentaires qui sont faits, et puis je le répète, le travail plus détaillé qui serait à faire là-dessus en commission.

Je vous propose de passer aux questions qui ont été posées. J'ai vu 4 juillet et 28 août.

B – Questions posées par les élus du CSE DZP NEN du 4 juillet et du 28 août

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Comment voulez-vous procéder ? On commence par celles de juillet. Sur les questions, plutôt que de les prendre toutes, je vous propose de regarder si en séquence il y a des questions qui appellent des interventions de votre part puisque vous avez une réponse écrite. Monsieur THEVENARD BERGER ?

M. Benoit THEVENARD BERGER (UNSA-Ferroviaire) : Monsieur le Président, je voudrais intervenir sur les questions 6 à 14 qu'on a posées pour le 28 août 2019. Cela concerne les dépistages aléatoires, les campagnes de prévention dépistage. On a appris que suite à un comité de qualité sécurité de juillet, la direction a décidé de retirer des lots de test dépistage salivaire, à savoir ceux du Laboratoire Nal von Minnen, si j'ai de bonnes informations, les tests type drug, screen, multi 5A saliva. Sur la base de quels éléments cette décision a-t-elle été prise ? Quels sont les pourcentages de fiabilité de tous ces tests, quel que soit le laboratoire ? Cela nous intéresse au plus haut point. Pour nous, le problème des faux positifs, en tout cas pour moi en tant qu' élu, cela pourrait également venir de la température de conservation de ces tests qui sont de +2, +30, quel que soit le type de test. Comment garantir la température de stockage de ces tests ? Comment garantir les conditions de transport ? Ne parlons pas de la période de canicule qu'on a traversée où il a fait + 30° tout le temps. Au vu de la fiabilité de ces tests que je ne connais pas, mais d'après les renseignements que j'ai réussi à trouver sur internet est de 93 à 99 %, ce qui est assez bien, et de la problématique de la confidentialité de ces tests et de ces dépistages, et au vu surtout des mesures que vous prenez qui sont préconisées dans le RH644 si un test est positif, c'est traumatisant pour les

agents concernés. Je ne vous cache pas que raccompagner la personne à la maison, si c'est un faux positif, tout le secteur est au courant, donc on est très loin de la confidentialité. Nous vous demandons de faire cesser ces tests sur votre périmètre. Je parle de tests dits dépistages aléatoires nominatifs et confidentiels concernant les personnels occupant des postes dits sensibles. Ils subissent déjà une visite d'aptitude sécurité où on leur contrôle déjà tous les types de drogue, d'opiacé, tout ce qu'on veut. J'en profite pour vous rappeler que cette politique décrite dans le RH644 s'appuie sur un arrêt de la Cour d'appel, nous ne sommes pas obligés de le suivre à la lettre. C'est une possibilité laissée par le législateur. On n'est pas obligé d'être pour une fois plus royaliste que le roi alors qu'on ne suit pas le Code du travail à la lettre dans tous les cas de figure. On vous a exposé ici de nombreux cas où vous ne le suivez pas. Restez-en à des tests dits anonymes, et si jamais on découvre un problème, faites intervenir les professionnels de la santé. C'est une demande de l'UNSA parce que si je ramène au pourcentage des tests, admettons même un taux à 99 % efficace et fiable, cela laisse 1 %. Si on fait le test sur 12 000 personnes, je vous laisse calculer le nombre de faux positifs que nous pourrions avoir. Cela fait 120 personnes que l'on va raccompagner à la maison, qu'on va retirer de leur poste de sécurité en attendant la contre-expertise. Donc, je vous le demande, arrêtez ce type de test, ne faites que des tests anonymes, et si jamais il y a un problème détecté sur un secteur, faites intervenir les professionnels de la santé. Vous vous étiez ici même engagés à intervenir auprès de l'EPIC de tête qui est rédacteur de ce texte. Je vous demande où on en est et quelles sont les suites données. Je m'arrêterai là sur les questions parce que vous allez répondre à tout un tas de questions détaillées. On a voulu faire le point sur l'ensemble des établissements. Donc, ce serait bien que vous preniez position parce que nous avons subi un exemple malheureux sur mon établissement. On n'en a pas trop parlé ici, et c'est tant mieux parce que c'est la faute à pas de chance, mais je pense qu'en continuant ce type de procédure vous prenez d'énormes risques. On a du mal à recruter des gens, si en plus on les flique toutes les cinq minutes, je ne pense pas que ce soit la bonne stratégie. Merci, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur ACHOUB, est-ce sur le même sujet ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Non. Le sujet est important. Il faudra que vous répondiez, mais je crois que ce sont des questions du mois d'août.

M. Benoît THEVENARD BERGER (UNSA-Ferroviaire) : Oui, je l'ai dit.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Pour la bonne marche de la plénière, j'aimerais qu'on traite d'abord juillet, s'il y a des questions de juillet à reprendre, et ensuite en août. Si on ne finit pas la séance aujourd'hui il faudra bien les traiter la prochaine fois. Si on commence en août et qu'on n'a pas fait juillet, on ne va plus savoir où on en est.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est logique ce que vous proposez, Monsieur le Secrétaire. Je répondrai à Monsieur THEVENARD BERGER. Je garderai de toute façon le temps de répondre à Monsieur THEVENARD BERGER parce que cette question est extrêmement sensible, et je sais qu'elle pose question à beaucoup de collègues. Je propose de faire les choses en séquence en commençant par les questions du 4 juillet.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, l'intervention de Monsieur THEVENARD était assez longue et le sujet important, je vais vous demander tout

de même de lui répondre parce qu'on va ensuite s'égarer avec d'autres questions et à la fin on ne va plus savoir où on en est. Répondez-lui, et après on revient sur juillet si vous voulez bien.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai pas, Monsieur THEVENARD BERGER, les critères scientifiques et techniques qui ont été pris pour retirer un lot de tests, mais on nous a demandé de les retirer parce qu'ils étaient jugés insuffisamment fiables. C'est important. Je pense que ce n'est pas sans rapport avec l'incident survenu à notre collègue. Sachez que nous avons fait savoir à l'entreprise qu'une des premières applications sur la ZP NEN avait posé un sérieux problème. Ensuite, je ne peux que vous redire un petit peu la façon dont l'entreprise a conçu sa politique dans ce domaine. Oui, il y a des visites triennales de sécurité. Nous estimons aujourd'hui qu'elles ne permettent pas d'avoir un aspect de veille et de surveillance suffisante, notamment du fait que les produits consommés, les modes de consommation ont beaucoup évolué. On l'avait dit ici même. À une époque, l'entreprise était très focalisée sur la question de la consommation anormale d'alcool. Aujourd'hui, nous avons des psychotropes qui sont consommés et pas seulement toujours par les plus jeunes agents contrairement à ce qu'on croit. Donc, il y a eu une évolution sociétale sur plusieurs décennies qui fait que la consommation de produits psychoactifs s'est diffusée. Ne serait-ce que pour prendre l'exemple de l'accidentologie routière, il montre bien qu'elle est incompatible avec des missions de sécurité. Nous savons qu'il y a un certain nombre d'incidents ferroviaires qui sont liés à des produits psychotropes, notamment des accidents graves qui ont pu intervenir à l'étranger. L'entreprise s'est dotée d'un processus qui a été mis en œuvre progressivement. On en est maintenant à la phase où on commence effectivement des dépistages aléatoires nominatifs, ce qui est une façon de dire à tout le monde qu'il faut être en permanence en situation de respect des règles concernant l'alcool et les produits psychoactifs, et cela peut être vérifié. La question qui est posée, notamment par l'incident survenu sur notre zone, est de savoir comment faire en sorte que les choses se fassent aussi confidentiellement que possible, ce n'est pas toujours facile quand le travail est fait dans un collectif aussi confidentiellement que possible. Toutes les questions que vous posez sur les tests, leur conservation, il y a des règles. Il faut que les tests soient évidemment bien conservés. Cela amène des tas d'organisations pratiques locales sur lesquelles je ne peux pas m'étendre, mais dont les établissements sont conscients, et puis il y a ce qu'on est amené à faire quand quelqu'un est dépisté positif. J'ai eu l'occasion de commenter aux directeurs d'établissement l'incident qui s'était produit pour leur dire qu'il fallait être extrêmement attentif aux circonstances dans lesquelles cela se faisait. Je considère par exemple que lorsqu'un agent est détecté positif, il faut que toutes les personnes qui peuvent être amenées à le savoir soient informées aussi qu'un positif peut être un faux positif. Il faut donc être prudent sur le fait que cela n'est qu'une suspicion de positivité au test. L'incident survenu à notre collègue est de nature à faire réfléchir chacun sur le fait que test positif ne signifie pas prise de produits psychoactifs. Mais en dehors de cela parce qu'on n'arrivera, me semble-t-il, jamais à 100 %, je crois qu'il faut accepter le fait, avec des précautions à prendre et avec dans certains cas des inconvénients que l'on doit s'efforcer de gérer. Cette politique vise globalement à améliorer le niveau de sécurité en bannissant progressivement la prise de produits psychoactifs des fonctions de sécurité. C'est ce que je peux dire aujourd'hui. Je ne peux malheureusement pas en dire plus. Je pense que Monsieur THEVENARD BERGER voulait poursuivre, et Monsieur COLLOTTE.

M. Benoit THEVENARD BERGER (UNSA-Ferroviaire) : Je voulais juste vous dire, Monsieur le Président, c'est pour cela que la demande était très précise parce que j'ai bien compris le côté préventif de l'action de l'entreprise. Là-dessus, je peux le comprendre. C'est bien pour cela que je vous demande de supprimer uniquement les tests dits anonymes et confidentiels. C'est l'inverse, excusez-moi. Supprimer les tests nominatifs. Le problème est qu'en appliquant cette politique, vous prenez le risque de traumatiser 150 personnes inutilement parce que ce sont les chiffres, c'est une règle de trois, vous avez bien compris le calcul. Si vous faites des tests anonymes, que vous avez une suspicion sur une personne qui consommerait des produits psychoactifs, faites ensuite intervenir le personnel médical sur le site sans donner de date, mais comme cela, ils le savent. À mon avis, l'aspect préventif va faire son effet alors que là on va dire que pour une fois vous faites plus que ce que la loi vous demande. Je ne comprends pas trop l'intérêt de l'entreprise. Si vous maintenez votre position, je trouve cela dommage et dommageable pour les agents. Je vous le redis. Donc, je maintiens notre demande d'arrêter les tests nominatifs.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends, mais on a eu l'occasion d'échanger là aussi avec la direction de l'entreprise et d'attirer l'attention sur le fait que c'étaient des choses à faire avec beaucoup de précautions. Il faudra peut-être faire évoluer le RH644, mais aujourd'hui c'est notre référentiel. Juste tout de même un point. Vous avez fait un pourcentage qui est exact si on suppose que chacun des 11 000 agents, c'est plutôt 11 000 que 12 000, de la ZP sera dépisté une fois par an aléatoirement. Cela me paraît très supérieur à ce qu'on peut imaginer faire comme nombre de tests. D'abord, les tests portent sur les agents qui sont dans des postes dits sensibles. Donc, à mon avis, le nombre de tests par an sera très inférieur à cet ordre de grandeur. Par voie de conséquence, si on a un ou quelques pour cent de faux positifs, le nombre de faux positifs sera lui aussi très inférieur, mais je reconnais que chaque positif doit être géré avec beaucoup d'attention.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Forcément, même s'il y avait un agent, ce serait de trop. On ne parle pas du mot tabou de RPS, mais le fait d'avoir une suspicion de consommation de psychoactifs peut poser tout de même un certain nombre de questions et on est sur des risques RPS. Vous dites également que tous les postes ne sont pas concernés, qu'il s'agit de postes sensibles. Certes, les postes sensibles sont déjà des postes sur lesquelles les agents sont stressés par leur travail, et sont stressés par les responsabilités qu'ils ont. Vous ajoutez à nouveau une couche au millefeuilles.

Au début de votre intervention, sur la réponse à Monsieur THEVENARD BERGER concernant l'anonymat, vous dites vous-même qu'il est difficile de faire des tests dans l'anonymat, que cela peut être compliqué. Mais cela dit, c'est obligatoire. Que ce soit difficile, je l'entends autant qu'un agent de production a des travaux plus difficiles que d'autres à faire. Cela dit, c'est obligatoire. Donc, il va bien falloir que vous trouviez une solution pour rendre ces tests vraiment anonymes, et ne pas juste dire que c'est difficile de les rendre anonymes.

Pour reprendre l'expression de mon collègue, être plus royaliste que le roi, je vais peut-être être un peu incisif, mais combien d'accidents ou d'incidents avons-nous eus concernant la consommation de produits psychoactifs ? Je n'ai jamais vu de chiffres officiels tourner dans les instances. Soit, vous en avez, et auquel cas il serait intéressant de les avoir pour voir la pertinence de ces tests, toujours équilibrer le risque qu'on fait prendre aux agents par rapport au nombre d'accidents qu'il y aurait, soit vous n'avez pas ces chiffres, et auquel cas, qu'est-

ce qui vous permet aujourd'hui de dire qu'il y a des accidents, et je voudrais que vous soyez aussi sensible et pointilleux sur les risques routiers, que vous soyez aussi sensible et en avant-garde sur la formation des agents sur les installations qui créent effectivement du stress et des minutes de retard comme on l'a vu tout à l'heure avec de gros soucis de production, que vous soyez aussi sensible et ferme sur le non-cumul des astreintes et du travail de nuit parce que je pense qu'avant de commencer des tâches comme celle que vous entreprenez et qui est loin d'être parfaite, il y aurait bien des axes sur lesquels on a des chiffres d'accidents et d'incidents sur lequel il faudrait travailler, et là vous êtes plus royaliste que le roi. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note les deux interventions. Il y a un point sur lequel je ne suis pas de bien sûr de vous comprendre. Vous dites qu'il est obligatoire de faire des tests anonymes. Non, il y a une possibilité dans le RH644 de faire des tests nominatifs parce que par définition, mais cela doit être aléatoire. En revanche, les questions qui sont en cause sont celles de la discrétion avec laquelle c'est fait. La discrétion pose une question délicate...

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : Excusez-moi, je me permets de vous interrompre parce que pour l'enregistrement c'est important. Évidemment, je ne disais pas que les tests anonymes étaient obligatoires. Je disais que dans le cadre de tests anonymes, il fallait respecter l'anonymat. Dans votre réponse précédente, vous disiez que dans le cadre de ces tests il était difficile de rester anonyme.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Non, je parlais de tests nominatifs quand il y a un collectif de travail, et je crois que tout le monde a bien vu les difficultés. À mon avis, il faut l'aborder de façon un peu différente. Je me jette à l'eau. Je considère et je souhaiterais que cela apparaisse, mais à la limite chacun prend ses responsabilités, quand la hiérarchie a des éléments basés sur sa connaissance des agents, que l'agent nous explique avec une totale bonne foi que rien n'a pu l'amener à prendre un produit psychoactif, quand le contexte ne plaide pas pour la prise d'un produit psychoactif et qu'il y a un positif, on ne traite pas forcément cela exactement de la même façon que dans le cas où on peut penser que le test révèle la prise d'un produit psychoactif. C'est très délicat, mais cela relève de l'appréciation et du jugement managérial fin des dirigeants. Dans ce cas, cela pourrait amener à ne pas prendre le même type de mesures immédiates que l'on prend dans tous les cas. C'est très délicat. Je reconnais que proposer une telle idée peut amener à l'idée qu'il y aurait deux poids deux mesures, et quelqu'un me dira que c'est à la tête du client. En même temps, vous m'excuserez, mais quand on a dans quelques cas, et on a ici même eu l'occasion d'avoir un incident, quand toute l'évidence plaide pour le fait qu'il n'y a probablement pas de prise de produits psychoactifs, il faut tout de même se poser des questions. Monsieur BAETENS ET Monsieur THEVENARD BERGER. Madame LANTZ, était-ce sur le même sujet ?

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Non.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose qu'on close sur les questions sur ces produits psychoactifs. Donc, je prends des informations qui sont liées à ce sujet. Donc, Monsieur THEVENARD BERGER, et ensuite on reprend les questions du 4 juillet en séquence.

M. Benoit THEVENARD BERGER (UNSA-Ferroviaire) : Monsieur le Président, je voulais juste rebondir sur ce que vous venez de dire. J'avais pris les chiffres volontairement au maximum, vous pouvez les réduire au minimum, mais même si cela concerne dix agents, c'est dix agents de trop. C'est pour cela que je réitère notre demande. Si vous ne faites que des tests anonymes, le jour où il y a un problème sur un secteur bien déterminé, faites intervenir des professionnels et du personnel médical. Cela éviterait toutes ces situations à risque parce que raccompagner quelqu'un à la maison, cela ne peut plus rester confidentiel, tout le monde sera au courant. Vous avez beau dire après, le test est peut-être défaillant, c'est traumatisant pour l'agent. Le texte RH644 ne prévoit qu'un cas de figure. Si le test est positif, on retire l'agent de son poste. On le raccompagne à la maison et on lui interdit même de revenir au travail si j'ai bien compris. Donc, je pointe là-dessus. C'est traumatisant pour dix personnes. Vous prenez un risque inconsidéré.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous pointez une difficulté. C'est la nôtre avec ce texte actuellement. Il faudra peut-être que la pratique le fasse évoluer.

Je vous propose de revenir aux questions du 4 juillet dans l'ordre de séquence. Monsieur REPILLET, est-ce sur le même sujet ? Monsieur BAETENS et Monsieur REPILLET.

M. Ludovic BAETENS (SUD Rail) : Monsieur le Président, là, on veut parler de prévention, mais je vais vous parler de répression. Vous parlez aussi du RA0644. Il serait peut-être bien que les directeurs d'établissement l'appliquent. Il y a eu un précédent à l'Infra-log national. Deux agents n'ont pas voulu souffler justement dans les éthylotests qui sont passés pour une sanction supérieure à un blâme avec inscription alors que cela a été fait dans des circonstances... C'est une toute petite parenthèse, c'est pour citer un exemple. Dans la demande d'explication, le DPX disait que c'était une campagne de dépistage aléatoire alors qu'ils les ont fait venir au PC comme ça par un SMS en disant que c'était urgent, mais sans en donner la raison. Il faudrait déjà qu'ils respectent le RA0644 justement pour la bonne marche. C'est vrai qu'il est important de le faire, la prévention est importante, mais évitez un peu la répression.

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

M. Thierry REPILLET (CGT) : Je voudrais venir sur le cas d'un agent qui malheureusement pour lui a découvert un cadavre. Suite à cela, il doit prendre des médicaments. Il n'est pas au courant que ces médicaments il a au maximum le droit de les prendre pendant six semaines. Il les a pris pendant un an et demi. À sa VMAS, il se retrouve hors sécurité définitive. Comme fait-on maintenant avec cet agent ? Cet agent a été totalement traumatisé. Je vous donnerai le cas. On en reparlera ensemble. Le Dr GAY était au courant. Cet agent a eu un traumatisme carabiné. Il a repris le travail au bout de quasiment un an parce qu'il a été mis en arrêt maladie. Il a suivi tout un cursus de désintoxication. Quand il est revenu, il était mal avec ses collègues. Vous voyez, il n'y a pas que les produits psychoactifs comme vous en parlez, la fumette, il y a également les médicaments sur lesquels les agents ne sont absolument pas au courant. Donc, le dépistage tel que vous en parlez, il faut faire extrêmement attention à ce que vous faites.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note. Peut-on demander au Dr LEHOUCQ de nous éclairer un peu sans que vous connaissiez nécessairement le cas ? Que pensez-vous qu'il faudrait faire dans un cas pareil ?

Dr Isabelle LHOUCQ TON-VAN : Je ne vois pas pourquoi la décision prise à l'encontre de cet agent a un caractère définitif. Si c'est un traitement pour un psychotraumatisme, si j'ai bien compris, ce n'est pas un traitement que l'on prend à vie. Il n'y a donc aucune raison de le mettre inapte définitif.

M. Thierry REPILLET (CGT) : Le problème est que son médecin traitant ne lui a jamais dit qu'il devait s'arrêter au bout de six semaines et il l'a pris pendant un an et demi.

Dr Isabelle LHOUCQ TON-VAN : Il doit y avoir une dépendance, mais cela peut se traiter et il peut effectivement progressivement s'en passer et redevenir apte.

M. Thierry REPILLET (CGT) : Que peut-il faire maintenant ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : À ce sujet, il faudra qu'on revoie le cas, Monsieur REPILLET. Il me semble qu'il y a notamment des voies de recours. Vous donnerez peut-être les éléments au Dr LHOUCQ et on essaiera d'avance là-dessus. Monsieur COLLOTTE, vous souhaitez à nouveau la parole, je vous demande d'aller rapidement.

M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire) : C'est juste parce que vous n'avez pas répondu sur les chiffres d'accidentologie liés à la consommation de produits psychoactifs. Je voulais savoir si vous en aviez parce que je n'en ai jamais eu connaissance. Vous avez dit que c'était nécessaire de faire ces tests au vu des accidents qu'il pouvait y avoir. Encore une fois, je ne demande qu'à vous croire, mais je voudrais des chiffres.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne peux pas vous répondre du tac au tac, je n'ai pas de chiffres ici. Je sais que l'entreprise a fait cela sur la base de chiffres généraux du monde du travail, notamment sur des chiffres sur les accidents du travail. Je me permets de dire qu'il y a tellement peu d'accidents ferroviaires graves qu'on ne va pas attendre d'en avoir créé un par des produits psychoactifs pour voir s'il y en a dans la statistique. Donc, on est obligé sur les accidents ferroviaires graves de prendre des mesures très en amont pour éviter déjà que les produits psychoactifs créent des erreurs, créent des précurseurs, créent des accidents déjà pour les agents eux-mêmes, accidents du travail et autres, de petits accidents ferroviaires avant d'avoir les gros. Je n'ai pas la réponse. Je regarde cela. Je sais que l'entreprise s'est appuyée notamment sur des statistiques disant qu'on commençait à avoir un pourcentage non négligeable d'accidents du travail dans le monde professionnel en général qui était lié à la prise de produits psychoactifs.

On revient aux questions du 4 juillet. Madame LANTZ ?

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : En même temps, j'aimerais interpellier le médecin. C'est une étude sur tous les produits CBD à base de cannabidiol pour savoir si cela relève des tests positifs ou non. En même temps, pour la question 26, vous indiquiez qu'une mention relative aux coordonnées de l'éthique serait ajoutée. A-t-elle été ajoutée ?

Sur la question 27, vous dites que le déploiement des EPI féminins est en cours sur l'ensemble du périmètre de la ZP NEN. C'est à peu près la question, on vous demandait juste un peu plus de précisions. Où en est-on dans le déploiement ? Quels établissements ont pu bénéficier du déploiement ou non ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur la question 26, une mention relative aux coordonnées de l'éthique sera ajoutée. J'imagine qu'il s'agit de la possibilité d'émettre une alerte vis-à-vis de la direction de l'éthique et de la déontologie. Dans ce domaine, les affichages à votre connaissance sont-ils à jour ? Agnès, que peut-on dire ?

Mme Agnès RAULT : Les affichages sont à jour, mais on a indiqué effectivement le contact du défenseur des droits et du référent en matière de lutte contre le harcèlement sexuel et les agissements sexistes. Il va également être doté d'un numéro de téléphone qui sera dédié uniquement à ces sujets.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je comprends que la mention relative aux coordonnées de l'éthique va être ajoutée, mais dans une future version des affiches. À ce stade, il est possible que ce ne soit pas réalisé partout. Sur l'avancée des tenues, a-t-on un peu plus d'informations ? Là encore, je me tourne vers la DRH sur les établissements qui ont diffusé les tenues professionnelles adaptées à la morphologie féminine.

Mme Agnès RAULT : Je vous confirme que c'est en cours. Il faut maintenant que je me rapproche de notre COSEC pour voir si cela a été déployé partout, mais c'est effectivement en cours.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On avait quelques indications, mais vous êtes bien placé pour nous dire. L'indication que j'ai est que l'IP rhénan a mis en service des EPI féminins. Nord — Pas-de-Calais, les EPI féminins sont disponibles depuis peu de temps au contrat cadre, une dotation réalisée à date. L'Infralog Lorraine indique qu'il commande les tenues adaptées. L'IEE indique que deux personnes sont concernées. Elles ont prévu des essayages de vêtements adaptés fin juin. L'Infralog national, c'est fait. Le vestiaire féminin est arrivé à Caen afin de procéder aux essayages des unités qui en ont besoin. Je n'ai pas la totalité. C'est en cours de déploiement sur l'Infrapôle Nord — Pas-de-Calais. Infrapôle Haute-Picardie, les UP de voie d'Amiens et de Tergnier ont doté les quelques éléments féminins qui avaient besoin d'être équipés. Je n'ai pas toutes les précisions pour les autres établissements. À ma connaissance, on peut dire que c'est en cours, et on va regarder ce qu'il en est sur les établissements pour lesquels je n'ai pas les indications.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Et pour les EIC ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pour les EIC, Lorca indique qu'il n'a pas eu de demandes particulières à part des modèles féminins de chaussures. Hauts de France indique que les EPI féminins sont actuellement disponibles à l'achat, le déploiement est réalisé à la demande du renouvellement. Je n'ai pas d'information sur EIC Alsace et sur EIC Normandie. C'est à regarder.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Cela veut-il dire que si les agentes ne font pas de demande, elles ne sont pas toutes au courant qu'il y a ces nouveaux EPI, elles ne reçoivent rien ?

Mme Agnès RAULT : Non. Les établissements ont été tenus au courant. De ce fait, ils sont en train de recenser. C'est vraiment en cours de recensement. Il y a la commission mixité qui approche. Je pense qu'on pourra refaire un point global à cette occasion. Ces éléments datent de juillet, les choses ont tout de même évolué depuis.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On complètera la réponse. Madame COEPLÉ ?

Mme Amélie COEPLÉ (SUD Rail) : Je suis concernée. Je fais partie de l'EIC Lorca. J'ai demandé mes tenues. Je n'ai toujours rien. Je vous le signale tout de même au passage parce que vous dites qu'il n'y a pas eu de demandes sur l'EIC Lorca.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous l'avez demandé à quelle date, Madame ?

Mme Amélie COEPLÉ (SUD Rail) : Cela fait un an et demi. C'est comme les chaussures féminines. On me dote de chaussures pour homme parce qu'on me dit que cela n'existe pas. À un moment, il faut que les informations soient bonnes.

Mme Agnès RAULT : On va vérifier.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté. On interrogera l'établissement parce que visiblement cela ne correspond pas à ce que vous avez constaté. Monsieur SEGATTO, vous aviez demandé la parole. Est-ce sur les questions de juillet ?

M. Manuel SEGATTO (SUD Rail) : Oui, sur les questions de juillet. Je vois qu'on n'a plus beaucoup le temps, donc je vais faire court. Je reviens juste sur la question 17 sur les fontaines à eau. On avait dit qu'on avait lu dans le Code de la santé publique que c'était passé à trois mois. Vous nous répondez deux entretiens par an. On a envie de dire que c'est déjà bien par rapport à l'existant, car là on arrive péniblement à faire changer les cartouches en EIC tous les ans quand cela est fait. On voulait savoir si les préconisations venaient de vous ou du Code de la santé publique. Si c'est le cas de passer le mot dans les EIC parce que c'est très compliqué.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : À ce sujet, l'indication que nous avons, Agnès, tu peux indiquer les critères que nous avons trouvés.

Mme Agnès RAULT : Dans le Code de la santé publique, la notion des trois mois est pour les établissements médicosociaux.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : À ce stade, c'est sur cela qu'on se base. Si vous avez d'autres éléments, il faut nous les donner.

M. Manuel SEGATTO (SUD Rail) : C'est en fait votre réponse. Il n'existe pas de réglementation. Les préconisations sont de deux entretiens par an. Est-ce que vous préconisez à vos établissements ? En fait, ce n'est pas fait du tout. En tout cas, là où on est passé, c'est un an, et encore malheureusement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Donc, la question porte sur, vous préconisez deux entretiens par an, mais vous indiquez que cela n'est pas fait partout.

M. Manuel SEGATTO (SUD Rail) : La question était de savoir si ces préconisations venaient de l'entreprise ou les préconisations du Code de la santé publique.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce sont nos préconisations. On va regarder ce qui est fait dans les établissements.

M. Manuel SEGATTO (SUD Rail) : Merci.

Mme Agnès RAULT : En fait, c'est dans le cadre des contrats-cadres.

M. Manuel SEGATTO (SUD Rail) : Tout à fait. C'est contractualisé avec des châteaux d'eau, des sociétés privées qui viennent entretenir, et encore, avant c'était changé par les DPX à la main.

Mme Agnès RAULT : Dans l'ensemble des contrats, ce sont deux entretiens annuels.

M. Manuel SEGATTO (SUD Rail) : Si je prends le cas de Hauts de France, on a fait contractualiser deux entretiens par an dans les endroits où il y avait entre guillemets beaucoup de monde. Dans les postes agent seul, la direction se contentait d'une fois et ne voulais pas aller au-delà.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté. Y a-t-il d'autres questions qui appellent des commentaires sur les questions du 4 juillet ? Bien qu'il ne nous reste plus beaucoup de temps, y a-t-il une ou deux questions qui appellent des commentaires sur les questions du 28 août ?

M. Ludovic BAETENS (SUD Rail) : Finalement, sur le mois de juillet, concernant ce qui a été décidé au niveau national pour les 200 millions pour la régénération du réseau, moins 200 millions, est-ce bien cela ? C'est la question n° 10. On vous demande s'il y aura un impact ou des conséquences. Vous répondez, à ce jour, il n'y a pas d'impact sur les projets de régénération de la ZP NEN. En revanche, il y aura tout de même la suppression du lot n° 3.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Oui, mais la suppression du lot n° 3 est plus globale que cette question de budget annuel. La suppression du lot n° 3, je l'ai expliqué la dernière fois, c'est une vision pluriannuelle du nombre de suites rapides qu'on avait. Je rappelle qu'en plus on a maintenant une suite rapide Île-de-France. Au global, l'évaluation était que le nombre de suites rapides qu'on avait était supérieur à notre besoin en matière de régénération de voie.

M. Ludovic BAETENS (SUD Rail) : e n'ait pas inventé la réponse puisque cela a été annoncé par notre directeur d'établissement lors de la mise en place d'une réunion RPX. Il disait que la cause était les 200 millions de moins. Il a dû argumenter un petit peu, mais c'était la régénération.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vérifierai ce point. Il y a évidemment un lien avec le budget global régénération, mais au final on peut dire qu'on avait une vision de la croissance du budget régénération quand la décision a été prise, il y a maintenant assez longtemps, de faire trois lots, plus une suite rapide Île-de-France qui ne s'est pas réalisée. À court terme, c'est 200 millions, mais au global ce qu'on pensait être nécessaire comme volume de suites rapides de régénération pour les années qui viennent n'est pas nécessaire de la façon dont on l'avait envisagé il y a quelques années. Donc, les 200 millions sont un épisode pour cette année 2019.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Sur la question d'août n° 53, vous dites que le service propose de publier les procès-verbaux de CSE sur le site intranet de l'entreprise. Cela a-t-il été fait ou pas, et aussi le lien surtout ?

Ensuite, pour la question 57, des postes...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Une réponse à la fois parce qu'ensuite il faudra qu'on gère.

Mme Agnès RAULT : Les procès-verbaux ont été mis ce matin. On n'a pas eu juste le temps de vous informer. C'est fait, et on va vous informer.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Pourriez-vous nous faire parvenir le lien à l'ensemble des élus ?

Mme Agnès RAULT : On le fera en même temps.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Peut-être une dernière question, Madame LANTZ.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Je pense que ce n'est pas la dernière question. Les autres organisations syndicales ont peut-être également des questions à poser.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : et une dernière question pour cette séance.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : La question 57. La délégation demande la liste des postes vacants. Vous répondez que, l'ensemble des postes vacants sont sur la bourse à l'emploi. Je pense que vous ne connaissez pas votre entreprise. Vous savez très bien certains postes ne paraissent pas à la bourse de l'emploi et ils sont déjà distribués à des agents.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La réponse n'est pas si mauvaise que cela dans la mesure où tenir la liste des postes vacants est quelque chose qui serait à mon avis extrêmement fastidieux, le fait de dire que la plupart ou la très grande majorité des postes vacants sont tout de même disponibles à travers la bourse d'emploi est tout de même une réponse qui a du sens.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Oui, elle a du sens, mais elle n'est pas complète pour autant.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On peut le voir de cette façon. Monsieur le Secrétaire, je me tourne vers vous. Vu l'heure et compte tenu de notre décision de finir ces séances à 18 h.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je voudrais juste m'assurer qu'il n'y a plus d'élus qui veulent traiter des questions, que ce soit du mois de juillet ou du mois d'août afin de ne pas remettre ce sujet au prochain ordre du jour. Pour le mois de juillet, il n'y a plus de questions. Donc, il faudra rajouter à l'ordre du jour le traitement des questions sur le mois d'août qui n'ont pas été traitées ici, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien. Sur ce dernier point...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : J'ai encore une information à donner à l'ensemble des élus, s'il vous plaît. Vous savez tous qu'on avait une plénière prévue le 26 septembre. À la demande de la direction, nous l'avons décalée, on nous avait proposé le 3, seulement certains élus qui siégeaient à une réunion de groupe ce jour-là. La direction avait proposé le 9, me semble-t-il, est-ce bien cela ? Mais il y a la CCGPF. Ils n'avaient pas d'autres dates, et pour moi, il était hors de question que je valide une réunion le jour de la CCGPF. Donc, on a mis une date tardive qui pour la direction est le 17 octobre. La réunion du 26 septembre se

tiendra le 17 octobre, et bien sûr après on reprendra notre calendrier normal. Ce sont les informations que je voulais vous donner.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cet épisode a illustré malgré une bonne volonté de part et d'autre la difficulté à trouver des dates.

Mesdames et messieurs, je vous remercie pour cette séance qui a permis de traiter beaucoup de sujets importants, je lève notre séance de ce jour. Merci.

La séance est levée à 18 h00