



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

Procès-verbal n°28

Réunion plénière du 17 octobre 2019

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

Intervenants : Mme Charlotte VERVAECKE QUELTON, M. Pierre MERTEN

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

Représentants titulaires du Personnel du Collège Maîtrise :

M.	ACHOUB	Christophe	CGT	IP Lorraine	Présent
Mme	GUILHERME	Isabelle	CGT	ILOG NPDC	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	Absent
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 Rhéna	Présent
M.	BERTRAND	Pierre	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Présent
M.	DURIEZ	Éric	SUD Rail	INE	Présent
Mme	MORVAN	Céline	SUD Rail	EIC HDF	Présente
M.	SEGATTO	Manuel	SUD Rail	EIC HDF	Présent
M.	STIEGLER	Emmanuel	CFDT	EIC ALSACE	Présent

Représentants titulaires du Personnel du Collège Cadre :

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Exécution :

Mme	DEQUEANT	Faustine	CGT	EIC NMD	Présente
M.	WAVELET	Sylvain	CGT	IP NPDC	Présent
M.	DOUCET	Denis	CGT	ILOG Lorraine	Présent
M.	FLAUW	Ulrich	CGT	INE	Non convoqué
M.	LOISEL	Anthony	CGT	IP Rhéna	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	Non convoqué
Mme	HERRMANN	Valérie	UNSA-Ferroviaire	IP Rhéna	Non convoquée

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Maîtrise :

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Cadre :

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

Représentants syndicaux :

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

Réunion plénière ordinaire du 17 octobre 2019
--

1. DECLARATION CGT _____	6
2. DECLARATION UNSA-FERROVIAIRE _____	10
3. DECLARATION SUD RAIL _____	13
4. DECLARATION CFDT _____	16
A – APPROBATION DES PV DES CSE DU 27 FÉVRIER, 12 MARS, 20 MARS (2), 21 MARS, 2 AVRIL, 10 AVRIL, 18 AVRIL, 25 AVRIL, 16 MAI, 21 MAI 23 MAI, 11 JUIN, 13 JUIN, 18 JUIN, 19 JUIN, 27 JUIN (2), 2 JUILLET, 4 JUILLET ET 28 AOUT 2019 _____	45
B – CONSULTATION DU CSE _____	47
B1 – ADOPTION DU REGLEMENT INTERIEUR DU CSE (PROJET) _____	47
B2 – DESIGNATION DES MEMBRES ELUS SUPPLEANTS DES CSSCT (SOUS RESERVE DE L'ADOPTION DU RI) _____	47
C – CONSULTATION DU CSE _____	47
C1 – AVIS SUR LES SITUATIONS DE RECLASSEMENT (SOUS RESERVE DE DOSSIER) _____	48
C2 – CONSULTATION PROJET IP RHENAN 2020 _____	51
D – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE _____	99
D1 – DELIBERATION DANS LE CADRE DE LA FORMATION CONFORMEMENT A L'ARTICLE L2315-61 DU CODE DU TRAVAIL _____	99
E – INFORMATIONS À L'INITIATIVE DU SERVICE _____	99
E1 – INFORMATION SUR LES MODES OPERATOIRES OA ET LA PROCEDURE D'INSPECTION VISUELLE OA _____	99
E2 – LES EVENEMENTS DE SECURITE REMARQUABLES D'AOUT 2019 _____	99
F – QUESTIONS POSÉES PAR LES ÉLUS DU CSE ZDP NEN DU 28 AOUT ET DU 17 OCTOBRE _____	99

La séance est ouverte à 9 h 10.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Mesdames et Messieurs, je vous salue. J'ouvre cette séance de notre CSE ordinaire de septembre qui a été décalé à cette date du 17 octobre, mais qui reprend l'ordre du jour qui aurait été celui du CSE ordinaire de septembre.

Notre secrétaire demande la parole ; je vous passe la parole, Monsieur ACHOUB.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, Monsieur le Président, après les déclarations liminaires, je vous demanderai de me donner la parole. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous donnerai la parole. Je vous propose de faire le tour de table des remplaçants, dans les différentes délégations.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, en plus des titulaires présents, assistent à cette séance ordinaire, Monsieur Arnaud SIMON, Monsieur Denis DOUCET, Monsieur Sylvain WAVELET, Madame Fanny PENAROYAS, Monsieur Antoine DI CARLO, Monsieur Steve PIERRE et Monsieur Jérôme DEGAND.

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : Pour la délégation UNSA-Ferroviaire, sont absents, excusés Monsieur Laurent DAIME et Monsieur Benoît THEVENARD BERGER. Ils sont remplacés respectivement par Monsieur Sébastien CAILLE et Monsieur Christophe TREDEZ qui sera parmi nous dans une heure.

M. Pierre GENEAU (SUD Rail) : Pour SUD-Rail, Monsieur Nicolas BRASSART est remplacé par Monsieur DINE.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Bonjour Monsieur le Président. La délégation CFDT est au complet.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie. Côté entreprise, je suis amené, aujourd'hui, à excuser Marjorie BLANCHART et le Docteur LEHOUCQ qui étaient, l'une et l'autre, indisponibles pour notre séance.

Avant de donner la parole pour les déclarations, j'évoque un fait concernant notre zone de production, spécialement l'Infrapôle Champagne-Ardenne. Cet accident de PN aurait pu être très grave. Il s'est produit, hier, un peu après 16 heures, près de Mohon sur la ligne Reims-Charleville. Un convoi exceptionnel, a priori avec une remorque surbaissée, s'est immobilisé sur un passage à niveau. L'enquête dira s'il était autorisé à le franchir. C'est une des questions déjà posées. Le TER qui venait de Charleville a heurté le tracteur, sur la voie 2, et l'a pulvérisé. Le TER a subi un choc violent et de graves dégâts. Le conducteur du TER a été légèrement blessé ainsi que quelques voyageurs ; sur les 70 voyageurs du train, en fin d'après-midi, hier, trois personnes étaient hospitalisées uniquement à des fins de vérification. À ma connaissance, elles sont sorties de l'hôpital.

J'évoque cet accident parce qu'il nous concerne tous au sens où il est déjà en soi grave et où il aurait pu être beaucoup plus grave. Nos collègues de l'infra, pour la Champagne-Ardenne, ont un très gros chantier devant eux puisqu'un poteau caténaire est plié. 30 m de voies ont commencé à être refaits cette nuit, en

changeant les traverses. Il y a également quelques installations SE à refaire. La voie a été fermée entre hier, 16 heures 15 environ, et aujourd'hui, toute la journée. La prévision, à l'heure qu'il est, est de la remettre en service demain matin.

Une précision importante que j'ai donnée à votre secrétaire, hier soir. Nous n'avons, à ce stade, aucun élément nous laissant à penser qu'il y ait un quelconque dysfonctionnement du passage à niveau. Le diagnostic routier de ce PN avait été effectué en 2018. Il était donc à jour. Voilà ce que je voulais vous dire sur cet incident.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je rajouterai quelque chose. J'ai eu au téléphone les responsables locaux de site, hier soir. Ils m'ont dit qu'il y avait, sur le PN, un dos-d'âne ce qui expliquerait que le tracteur soit resté coincé.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Si j'ai bien compris, il s'agissait d'une machine à ramasser les betteraves.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : C'est cela. Il serait resté coincé à cause de ce dos-d'âne. Il semblerait que la problématique sur ce PN ait été évoquée à plusieurs reprises. Lorsque vous dites qu'il n'y a rien à signaler sur ce passage à niveau, en termes électriques, peut-être, mais quant à la configuration du PN, lui-même, ce n'est pas le cas.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur ACHOUB, il faut être très précis sur ces questions parce qu'elles sont effectivement délicates. Vous avez tout à fait raison de les évoquer. Je les ai évoquées, moi-même, en parlant d'une remorque surbaissée. J'ai dit que l'enquête devrait établir si ce transport exceptionnel pouvait franchir ce passage à niveau. Il y a des règles. Nous n'allons pas improviser. Il faut évidemment connaître la nature du convoi. Nous devons regarder ; le diagnostic routier de 2018 comporte évidemment le fait, comme il y a une partie bombée sur la traversée, que des précautions sont à prendre pour le franchissement pour les transports exceptionnels. Ce n'est pas un sujet ignoré ; je ne me prononcerai pas sur ce sujet aussi longtemps que nous n'aurons pas une enquête complète.

Je donne la parole aux délégations qui ont des déclarations.

1. Déclaration CGT

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

Mesdames, messieurs, les élus es, les représentants syndicaux, les représentants de la direction et assesseurs.

Jean-Pierre FARANDOU remplacera Guillaume PEPY à la tête du groupe SNCF. Comme à son habitude, la CGT restera neutre sur cette désignation puisqu'un patron est un patron.

Ce qui compte, ce n'est pas sa personnalité ou son parcours, mais plutôt ses actes, les orientations qu'il donne à l'entreprise et la manière dont il traite les revendications des cheminots.

La CGT sera particulièrement attentive à la lettre de mission qui sera écrite par le gouvernement au nouveau président.

Alors que nous dénonçons notamment la poursuite de la casse du FRET avec la suppression de l'emblématique train des primeurs Perpignan-Rungis, le cap va-t-il changer et la direction SNCF va-t-elle rapidement faire ce qu'il faut pour que ce train reparte ?

Alors que nous bataillons contre une absurde stratégie d'externalisation des charges de travail, particulièrement à l'Équipement, mais aussi dans les autres filières, la direction SNCF va-t-elle réinternaliser tout ce qui menace la sécurité des circulations, la qualité de production, le maintien des compétences ?

Alors que la colère des usagers et des élus locaux s'exprime fortement contre la stratégie de fermeture généralisée des points de vente (guichets, gares, ou centres ligne directe), que l'abandon du contrôle systématique à bord des trains provoque pertes commerciales et hausse de l'insécurité, la direction SNCF va-t-elle décider de réhumaniser les gares et les trains avec du personnel cheminot stable, bien formé et soucieux du service public ?

Plus généralement, est-ce que la politique de casse de l'emploi, de précarisation, de dumping et d'austérité va se poursuivre ?

De nombreuses questions comme celles-ci vont se poser au nouveau président. La CGT est déjà en phase de lutte revendicative dans ces différents domaines et proposera l'action aux cheminots.

C'est donc bien sur les réponses de la direction que nous jugerons le nouveau président et son équipe.

D'actions, il en sera question fortement d'ici la fin d'année. L'émergence et la construction de luttes dans les différents secteurs professionnels, montrent la nécessité d'apporter des réponses aux salariés-es en termes d'emploi, de salaires, d'égalité entre les femmes et les hommes, de conditions de travail... Autant de sujets qui sont étroitement liés aux questions de la retraite et que l'actuel projet de réforme gouvernemental aggravera.

Les cheminots ne sont pas en dehors de la société et seront touchés par les mesures libérales mises en œuvre par ce gouvernement conjointement avec le patronat.

Des organisations syndicales et de jeunesse vont initier et impulser des assemblées générales sur les lieux de travail et d'études, des débats publics sur tout le territoire, des interpellations des élus-es politiques locaux et nationaux, des initiatives de sensibilisation de toute la population pour échanger sur la réforme des retraites et sur les modalités d'actions et de ripostes collectives.

Ces organisations syndicales et de jeunesse (CGT, FO, FSU, Solidaires, FIDL, MNL, UNL, UNEF) appellent l'ensemble des salariés-es du secteur privé comme du secteur public, des retraités-es, des privés-es d'emploi, des jeunes, à une première journée de grève interprofessionnelle le jeudi 5 décembre 2019.

Toutes les mesures patronales de réductions des coûts que vous imposez aux cheminots renvoient à votre pacte d'entreprise avec des dirigeants qui se comportent comme s'ils étaient déjà dans les futures sociétés anonymes.

Ces actes de directions répréhensibles méprisent les cheminots qui ne s'y retrouvent pas et la représentation du personnel dont les prérogatives sont bafouées.

Les réformes successives du système ferroviaire, contrairement à ce qui était prôné au départ, ont eu des impacts négatifs sur le transport de voyageurs et de marchandises, sur l'égalité de traitement des citoyens en tous points du territoire et sur l'existence même d'un véritable service public ferroviaire.

Il en est de même s'agissant de la dernière réforme votée en juin 2018 qui apporte déjà son lot de conséquences négatives.

En effet, la transformation en sociétés anonymes consacre le passage de la logique de service public et de réponse aux besoins des populations à la logique du « marché », de la rentabilité, de l'abaissement des droits sociaux avec une polyvalence accrue, de la productivité à outrance et de la concurrence.

Votre projet de « pacte ferroviaire » que vous souhaitez imposer en lien avec cette réforme affiche ces mêmes ambitions néfastes avec de graves menaces pour l'avenir de la SNCF, des cheminots et des métiers.

À l'heure où la préoccupation environnementale est forte, c'est bien la logique économique qu'il faut changer pour sortir des griffes de la financiarisation, pour gagner le progrès social et répondre aux enjeux sociétaux et écologiques.

L'Observatoire Climat-Energie, confirmé par le ministère des Transports et de la Transition écologique en septembre, pointe que les neuf indicateurs principaux d'objectifs de réduction de gaz à effet de serre sont dans le rouge ; le secteur le plus en échec étant celui des transports, notamment du fret ferroviaire, avec « un effondrement au profit du fret routier »...

Même si les conséquences ont été désastreuses pour le Fret, la direction continue d'afficher que l'ouverture à la concurrence est une opportunité pour la SNCF et s'en sert comme alibi pour justifier en particulier toutes les réorganisations avec des suppressions massives d'emplois, la remise en cause des droits sociaux et la baisse des coûts.

Voyons ce qui se passe dans l'aérien où les toutes jeunes compagnies à bas coûts (low-cost) jettent l'éponge et vont laisser la place à de nouveaux monopoles privés. Est-ce cela que vous proposez aux cheminots ?

Dans ce cadre, le recours aux CDD, à l'intérim et à la sous-traitance est un levier qui est utilisé dans toutes les activités pour assurer tant bien que mal la production ferroviaire avec particulièrement une forte progression à l'Équipement, mais aussi au Matériel et dans les services transverses.

C'est bien à une externalisation stratégique que l'on assiste et qui, en plus, représente un surcoût de l'ordre de 15 %.

La CGT affirme que cette politique de casse détruit les compétences, le professionnalisme et la santé de ceux qui réalisent le service public SNCF quotidiennement avec une augmentation notable des risques psychosociaux.

A contrario, c'est bel et bien la haute technicité et le professionnalisme des cheminots SNCF qui constituent la force de notre entreprise, qui permettent de produire des trains en toute sécurité et avec une qualité de service optimale.

D'autre part, la colère des usagers et des élus locaux s'exprime fortement contre la déshumanisation des gares par la fermeture généralisée des points de vente (guichets, gares, centres ligne directe, service groupe), mais aussi dans les trains, avec comme conséquences des pertes commerciales et la hausse de l'insécurité.

Le système ferroviaire a besoin, pour un fonctionnement efficace, d'être intégré et donc tous ces constats appellent bien à une réorientation stratégique.

En effet, produire un train, le faire circuler dans des conditions de sécurité, fiabilité, confort et régularité nécessite une augmentation des effectifs, une vraie politique de formation et une synergie entre tous les acteurs et métiers du ferroviaire.

Cela concerne particulièrement l'organisation du travail, y compris de l'astreinte, dans les établissements Circulation et Équipement du périmètre de notre CSE Réseau Nord-Est-Normandie.

Cela renvoie à la suppression des autorisations de départ, pour laquelle vous nous avez consultés et qui vont conduire à supprimer des milliers de postes chez nos collègues de l'Escale comme à rendre moins sécurisées les circulations ferroviaires.

Toutes les procédures se construisent dans une précipitation et une impréparation inquiétante pour la sécurité des circulations. Alors que la mise en route du train constitue une période clé où les risques ferroviaires sont très élevés.

La CGT exige le maintien de la présence humaine dans les gares et les trains afin de rendre le service public ferroviaire attendu par la population.

Monsieur le Président, un fort mécontentement se fait sentir au sein de la fonction Équipement suite au recours abusif à la sous-traitance, aux manques de personnel, aux restructurations et aux dégradations des conditions de travail.

Face à cette situation et pour défendre nos métiers, la Fédération CGT Cheminots a décidé d'une journée d'action avec un rassemblement national le 19 novembre 2019.

Alors qu'un référé en justice oblige SNCF Réseau à stopper l'ensemble de sa maintenance et de ses travaux externalisés depuis la date du 5 septembre, puisqu'il n'y avait pas eu consultation des élus des CSE des ZP. La direction ignore la décision et méprise les élus et préfère utiliser l'argent des cheminots pour payer les astreintes auxquelles elle est soumise par le référé.

La politique de dumping social, menée par nos plus hauts dirigeants, n'a qu'une seule volonté : externaliser massivement nos métiers et missions, se passer des cheminots et privatiser nos emplois pour faire du « low-cost ».

Cette politique ne permet pas de donner les moyens aux cheminots pour assurer correctement l'entretien du réseau.

Les métiers de l'équipement dans leur diversité, leurs missions, correspondent à ce que le service public ferroviaire nécessite pour être efficace. Seulement, et le dernier budget en est la parfaite démonstration, les effectifs à disposition sont bien trop insuffisants pour une bonne réalisation de la production.

Et que dire de la formation, qu'elle soit initiale ou de perfectionnement, sinon qu'elle est réduite « à peau de chagrin » dans nos métiers où le niveau de technicité et de sécurité exige pourtant l'excellence.

Cette politique ne permet pas de donner les moyens aux cheminots pour assurer correctement l'entretien du réseau.

Monsieur le Président, La CGT ne restera pas passivement spectatrice d'une situation courante qui aurait pour unique conséquence de supprimer nos emplois et nos missions de service public. Face à cette ineptie, la Fédération CGT des Cheminots, par le biais de ses structures, veut donner aux cheminots l'occasion de montrer leur colère et de gagner la bataille de la réinternalisation de nos emplois et du maintien de nos compétences par la lutte dans une journée d'action nationale pour l'Équipement sur Paris.

Pour la CGT, seuls des cheminots en nombre et formés correctement assureront la sécurité et une bonne production.

Pour La CGT, seule l'action contribuant au rapport de force sera utile aux négociations en cours.

Monsieur le Président, au-delà de cette déclaration liminaire, plusieurs faits se sont déroulés depuis l'élaboration de l'ODJ de la plénière d'aujourd'hui ; la CGT attend donc les informations que vous allez nous apporter. Vous nous avez déjà parlé de l'accident au passage à niveau.

Merci de votre écoute attentive.

2. Déclaration UNSA-Ferroviaire

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

« Données de la SNCF : Le grand pillage va commencer ! »

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les élus,

La presse spécialisée (journal Contexte du 16 septembre 2019) s'était fait l'écho de l'imminence d'adoption du décret d'application (n° 2019-851 du 20 août 2019). Celui-ci fait référence aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de

voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés et à la protection des informations couvertes par le secret des affaires. C'est désormais chose faite selon l'article 14 de la Loi Pacte ferroviaire du 27 juin 2018 puisque la SNCF devra ouvrir en grand son coffre-fort des données qui sera désormais mis à disposition sous forme de quatre annexes qualifiées de « socle minimal de garanties » portant sur les gestionnaires d'infrastructures des gares et des exploitants d'installations de service.

Les bénéficiaires en seront les Autorités Organisatrices (AO), mais également les opérateurs de service de transport ferroviaire de voyageurs, gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, exploitants d'installations de service et opérateurs économiques. Le délai de réponse maximal imposé à la SNCF a été fixé à un mois, sans possibilité de contreparties financières. Le grand dépeçage va pouvoir désormais s'engager !

Du côté des Autorités Organisatrices (AO) qui étaient réunies à Bordeaux les 30 septembre et 1^{er} octobre dernier à l'occasion de la 15^e édition du congrès de régions de France, les attentes sont également fortes concernant l'avenir des lignes à desserte fine du territoire (12 000 km dont près de 9 200 voient des trains voyageurs). Près des 2/3 de celles-ci sont menacées faute de régénération. Il faudrait un budget de 15 milliards d'euros sur les 15 prochaines années pour sauver ce patrimoine au service des territoires. Selon les propos du Président JEANTET, c'est même la pénurie d'embauches qui conduit à l'explosion actuelle de la sous-traitance (...) puisque leur part représente désormais 70 % de la maintenance ! Rappelons, s'il en était besoin, qu'en date du 1^{er} août 2019, le Tribunal de Grande Instance (TGI) de Bobigny s'était prononcé pour contraindre SNCF Réseau à stopper les travaux de sous-traitance afin de consulter les CSE concernés sur les conséquences organisationnelles. On connaît la suite puisque l'actuel gestionnaire d'infrastructure continue à outrepasser la décision de Justice. Pendant ce temps-là, outre-Rhin, sous la pression des manifestations citoyennes proclimat, le gouvernement Allemand a décidé de débloquer près de 100 milliards d'euros d'ici 2030 pour la « protection du climat et la transition énergétique » avec pour objectif de réduire les émissions polluantes. Ainsi, près de 86 milliards d'euros d'investissements devraient être consacrés à la seule rénovation du rail allemand, budget qui serait réparti entre l'État allemand et la Deutsche Bahn (DB) après arbitrages ministériels. Cette mesure était devenue urgente, car selon les experts « la situation financière était préoccupante ». La Cour Fédérale Allemande des Comptes rappelait dans un rapport transmis au Bundestag (chambre basse du Parlement) le 12 septembre dernier la situation par les termes suivants : « d'ici fin 2019, il y aura un important besoin de financement de près de 3 milliards d'euros. » Selon le même rapport qui avait fuité dans les médias, l'endettement de la Deutsche Bahn (DB) avait déjà atteint le 31 juin dernier la limite fixée par la Commission du budget du Bundestag... pour le 31 décembre 2019 ! Les difficultés de la compagnie de transport ferroviaire ne surprennent guère les experts. « La Deutsche Bahn remplit une mission de nature politique, mais, en même temps, elle doit être rentable », analyse le vice-président de l'association de défense des usagers. « La classe politique allemande met les dirigeants de la DB face à de gros dilemmes ». Du côté Français, les constats sont similaires, mais appellent à une attitude différente que la Cour des comptes a résumée dernièrement par une note rendue publique par les termes suivants : la SNCF a représenté en 2018 une « charge financière annuelle » de 14,4 milliards d'euros pour l'État et les régions soit 905 euros par foyer fiscal (ils sont 16,6 millions en France), soit entre 215 et 224 euros par Français, tout cela sans prendre le train (...). Une fois de plus, la campagne de dénigrement

se poursuit, destructrice. Vraisemblablement, nous aurions préféré entendre de la part des membres de cette prestigieuse institution rappeler les coûts de l'inaction climatique alors que l'année 2019 s'apprête à battre tous les records en termes de hausse des températures et de phénomènes extrêmes.

Parallèlement à l'urgence climatique, il y a également l'urgence sociale. Est-il besoin de rappeler la date limite fixée (31 décembre prochain) pour achever la construction de la convention collective pour les travailleurs du rail quitte à imposer (volontairement) un train d'enfer aux négociateurs avec le risque de générer par la précipitation de nombreuses impasses... ? La présentation du bilan social 2018 au dernier CCGPF des 9 et 10 octobre dernier a révélé au grand jour le visage de la vieille Dame dénommée SNCF. En 2018, près de 3 500 postes ont été supprimés, les démissions ont augmenté de 34 % (+ de 1 000 !), les ruptures conventionnelles se sont accrues de 73 % et les départs volontaires de 127 % ! Alors que les semaines sont désormais comptées pour les embauches au statut, quelle SNCF pour 2020 ? Les élus du CSE GPF ont d'ailleurs déclenché un droit d'alerte économique conformément à l'article L2312-63, car nombre d'indicateurs sont inquiétants et laissent présager des lendemains sombres pour le monde cheminot, mais également pour le fonctionnement du système ferroviaire Français. Ainsi pour l'EPIC SNCF Réseau, la dette a (encore) augmenté de 2 milliards d'euros au premier semestre 2019 laissant craindre une insuffisance à mobiliser les moyens pour assurer l'avenir malgré une reprise de dette substantielle par l'État en 2020 et en 2022. Alors qu'une part croissante (15 %) du réseau ferroviaire Français est déjà impactée par des ralentissements, les abandons et fermetures de lignes se précisent avec en jeu près de 12 000 km de lignes, dont 9 200 dédiées au transport de voyageurs. Paradoxalement, les travaux ont atteint une telle intensité sur le réseau structurant que les conditions de trafic sont dégradées. La dépendance croissante (et inquiétante) de SNCF Réseau à la sous-traitance a pour corollaire la perte d'un savoir-faire technique alors que les difficultés de recrutements s'accroissent dans certaines régions. Paradoxalement, SNCF Réseau tend à devenir un « mauvais payeur » quitte à mettre exsangue les entreprises « partenaires » ! À l'opposé, les récents montages Partenariats Publics Privés (PPP) malmènent financièrement les deux EPIC (SNCF Réseau et SNCF Mobilités).

Si le mot avenir pouvait s'écrire en majuscules, il pourrait également être accompagné par de nombreuses interrogations que nous résumerons par celles-ci :

- Quelles capacités pour SNCF Réseau à augmenter les trafics afin d'améliorer ses recettes ?*
- Quel niveau de dette SNCF Réseau sera-t-elle capable de supporter sans vaciller ?*
- Quelle notation sera donnée par les marchés financiers à la SA SNCF Réseau qui ne bénéficiera plus des garanties de l'État lors des emprunts avec pour corollaire une hausse des taux d'intérêt ?*

Nous vous remercions de votre attention.

Je vais compléter mon intervention. Mes collègues ont certainement entendu les échos dont la presse s'est faite. Il s'agit des analyses de sang menées chez nos collègues pompiers. Ils étaient environ 800 pour combattre l'incendie de Rouen sur le site de Lubrizol. Plusieurs pompiers ont donné lieu à « des analyses biologiques anormales ». Nous avons demandé

hier, volontairement j'avais donné ma place à un collègue de la région qui avait suivi de jour en jour les évènements. Nous avons demandé qu'un prélèvement sanguin soit opéré également chez nos gens. Je vous laisse la réponse qui a été faite. Je reconnais la complexité. Nous avons également rappelé la nécessité de s'inspirer, si nous pouvons dire de la catastrophe de Seveso, le 10 juillet 1976. Ça n'a pas été fait. Je rappelle simplement que les pompiers bénéficient, même s'ils sont aux premières loges lors des sinistres, d'une analyse de sang, ce qui donne des résultats intéressants, à priori, je serais prudent. Je ferme la parenthèse. Ça s'appelle l'actualité. À mon avis, l'actualité ne se clôturera pas aujourd'hui.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur CATIAU, je répondrai, évidemment sur ce sujet.

3. Déclaration SUD Rail

M. Pierre GENEAU (SUD Rail) donne lecture de la déclaration suivante au nom de SUD Rail :

Monsieur le Président,

Nous commencerons notre déclaration par une pensée émue pour nos collègues disparus ces dernières semaines dans de tristes circonstances. Nous apportons nos sincères condoléances, aux familles, aux amis et aux collègues de travail qui les côtoyaient chaque jour.

Autre évènement grave, que personne ne peut ignorer, l'incendie de l'usine Lubrizol, à Rouen. L'incendie a été combattu avec courage et professionnalisme par un corps de métier, qui lui aussi, est sujet à des restructurations et des suppressions de postes, et ce, en dépit du bon sens.

Courage et professionnalisme n'ont pas été les traits de caractère de tout le monde. Les autorités locales et gouvernementales se sont voulues rassurantes alors qu'aucun ministre ou secrétaire d'État n'a passé plus d'une demi-journée sur les lieux.

Sans parler de la communication désastreuse de la porte-parole du gouvernement, qui a prétendu que la qualité de l'air n'est pas différente de l'atmosphère habituelle.

Le dirigeant de Lubrizol affirmant même qu'il n'y a aucun risque pour la santé et qu'aucune pollution ne découlera de cet incendie.

Ou encore la préfecture qui annonce qu'il n'y a pas de toxicité aiguë. Mais pour nous... si ce n'est pas aigu... c'est grave !

Vous avez joué avec la santé des agents, en ne prenant pas les mesures préventives par rapport aux risques encourus. Le principe général, confirmé par la Cour de cassation, rappelle que « chaque salarié apportant la preuve d'un risque cancérigène et de l'anxiété à droit à réparation ».

Nous vous intimons d'arrêter de jouer avec la santé des agents et de jouer votre rôle de préventeur au lieu de jouer à l'apprenti chimiste.

Et puisqu'on parle de chimiste : après nous avoir infantilisés avec les 10 gestes qui sauvent, voici la campagne DuPont de Nemours. Il faut croire que même la sécurité au travail dépasse nos dirigeants, car ils en sont venus à sous-traiter également ce sujet.

Franchement, quel rapport entre la sécurité dans des entreprises de chimie et une société ferroviaire avec des milliers d'installations et de kilomètres.

Et comment peut-on faire confiance à une multinationale qui accumule les procès pour contamination environnementale et qui a contaminé le sang de nous tous avec le téflon ?

De quoi aura l'air la SNCF quand va sortir au cinéma le film « Dark Waters » qui raconte l'histoire vraie de l'avocat américain Robert BILOTT révélant la pollution de l'eau en Virginie par l'entreprise DuPont.

En attendant, DuPont de Nemours a fait rire les cheminots des Hauts de France quand est paru le flash « Top du mois - DuPont de Nemours » qui relate l'exploit d'avoir remis un couvercle de caniveau manquant.

Sauf qu'après, il y a le « double effet Kiss cool ». C'est quand les cheminots s'inquiètent pour la non-prise en compte de nos dirigeants sur les milliers de couvercles de caniveaux manquants ou, plus grave, de chambres de tirage non fermées. Nous passons, bien sûr, sur la végétation envahissante le long des voies qui mettent en danger tous les jours les cheminots, puisque la direction a décidé de lancer une campagne sur les risques liés aux déplacements de plain-pied, qui représenteraient un tiers des accidents du travail.

Ah, mince ! On va mettre de la couleur sur les marches qui amènent aux bureaux. Bon, tant pis, la végétation aura encore l'occasion de pousser !

À moins que « Super DuPont de Nemours » ne trouve une solution chimique pour éliminer toutes les ronces le long de nos milliers de kilomètres de voies ferrées.

Restons dans la sécurité. Vous devez vous rappeler, Monsieur le Président, lors des premiers débats dans cette instance, où nous avons soulevé le problème du lavage des tenues haute-visibilité et l'achat de machines à laver dans les établissements. Vous aviez dégagé en touche par le fait que les vêtements de travail étaient du ressort des établissements, ce qui évidemment nous avait bondir, pour de multiples raisons.

Mais quelle ne fut pas notre surprise de voir, fin août, la distribution d'une fiche prévention nationale intitulée « entretien des EPI, tenue HV » émanant de la direction sûreté sécurité et risques, stipulant et expliquant pourquoi le lavage doit être impérativement effectué par un professionnel, contrat national ou local.

Sachez que le DET de l'Infralog national a déclaré qu'il n'appliquerait pas cette consigne nationale. Alors, à quoi servent les directions nationales ? À quoi servent les consignes nationales de sécurité ?

En tout cas, nous, on connaît des brigades qui ont perçu de belles machines à laver 16 kg, mais personne ne veut leur payer la lessive ! Nos collègues ne comprennent plus rien.

De plus, leurs pantalons HV sont déglingués, leurs remplacements tardent. Mais surtout, Monsieur le Président, si vous avez un peu d'empathie pour vos agents, qui ont des tenues HV qui leur tiennent trop chaud l'été, qui ne les protège pas du froid l'hiver, ils ont besoin de vêtement anti-pluie haute visibilité. Même les éboueurs en ont !

Imaginez nos collègues de l'Équipement qui se tapent des nuits à tout va, avec leur petite lampe frontale et leur petite tenue HV sous la pluie. C'est un EPI qui devrait être systématiquement accordé, car ce n'est pas avec les points qui perdent de leur valeur à chaque changement de fournisseur, qu'ils peuvent acquérir quoi que ce soit.

Et puisque l'on parle des nuits sous la pluie, Monsieur le Président, rassurez-vous, on ne va pas revenir sur le cumul astreinte et nuit, puisque là aussi, vous dégagez en touche, mais entendez le désespoir des équipes voies qui sont tellement affaiblies en personnels, qu'il leur est impossible de mener des opérations de manière réglementaire. Du coup, pour les DPX, la facilité est toute trouvée : on programme de nuit, mais quand c'est toute l'année, ça devient déprimant.

Travailler la nuit sous la pluie, est-ce que notre futur PDG a connu ça ? Lui qui prétend avoir connu de nombreux postes à la SNCF. Il s'est exprimé devant les médias et le parlement. Il se voulait rassurant. Il n'en est rien. Son objectif, à peine voilé, de détruire le dictionnaire des filières, déjà mis à mal par la disparition des fiches de postes. Qui plus est, il salue le rôle de l'État dans la création de SNCF Réseau et de la mise en place du pacte ferroviaire. Ce qui revient à s'opposer aux syndicats qui ont tous appelé à lutter contre cette réforme en 2018.

Pour un début de mandat, le signe est fort !

Alors si notre futur président « regrette le temps où les cheminots vendaient des billets et passaient le balai en gare », nous, nous pouvons lui répondre que nous regrettons l'époque où le cheminot était en gare à vendre des billets. Et sur ce point, les usagers nous rejoignent.

Point marquant de ce dirigeant connaissant le chemin de fer depuis 1981, il nous nomme encore « La SNCF »... petit espoir, pour nous, petits cheminots.

Notre futur PDG a annoncé ses quatre priorités dont l'une est : « urgence climatique pour une mobilité durable et connectée ».

Vous avez probablement entendu parler du jour du dépassement, Monsieur le Président. C'est-à-dire la date de l'année à partir de laquelle l'humanité est supposée avoir consommé l'ensemble des ressources que la planète est capable de régénérer en un an.

Une des causes de cette surconsommation est le développement des outils électroniques remplacés régulièrement et rapidement par une nouvelle génération.

Il se trouve que notre entreprise a plongé dans la frénésie du numérique, et l'apparition de nouveaux systèmes d'exploitation entraîne le renouvellement d'une quantité importante d'ordinateurs, 98 000 postes, paraît-il !

Les cheminots s'interrogent régulièrement sur ce que deviennent ces ordinateurs pourtant encore viables. Il s'avère qu'ils sont généralement détruits, sur conseil des constructeurs, qui appellent ça « recycler », sur prétexte de sécurité des données.

Pour ces ordinateurs appartenant, semble-t-il, aux établissements, ne serait-il pas envisageable de préférer une réutilisation, après « nettoyage », en faisant don à des associations, par exemple ?

Mais les cheminots qui travaillent dans ces services informatiques se font du mouron. Et pour cause. Certains ont reçu par mail la convocation à un entretien exploratoire. Leur DU est au courant depuis plusieurs mois. Il n'en a pas pipé un mot. Qu'en pensez-vous, Monsieur le Président ? Ce n'est pas un cas isolé, c'est souvent comme ça que cela se passe !

Autre souci écologique dans notre entreprise : la mise à mort du FRET, avec encore des suppressions d'emplois, et la fin du train des primeurs, de l'autotrain et de nuit, ce qui pousse encore plus de véhicules sur les routes et augmente les gaz à effets de serre.

Nous terminerons, Monsieur le Président, par des chiffres parus dans la presse. Le bilan social 2018 révèle une hausse des démissions de 34 % par rapport à 2017. Soit 1025 départs pour un total de 143 000 employés. Tout nous laisse penser que 2019 ne sera pas mieux, sinon pire.

Il faut dire que travailler la nuit et les week-ends, être disponible dans le temps, être mobile géographiquement et professionnellement, avec une ambiance due à un management arriéré, le tout pour un salaire qui laisse à désirer et qui n'augmente pas : y'a de quoi se laisser tenter d'aller voir ailleurs.

Si le but de la direction est de faire fuir les cheminots à statut... c'est bien tenté, mais si l'objectif est de les remplacer en embauchant, alors là, il va falloir nous expliquer, Monsieur le Président, sur la méthode que compte mener la direction.

Remarquez, elle pourrait toujours demander conseil à DuPont de Nemours !

Merci de votre écoute

4. Déclaration CFDT

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

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

SNCF tout est possible,

Cet ancien slogan de notre entreprise sonne encore comme une référence de nos jours, ceci tant sous des aspects positifs comme l'équipement WiFi de notre salle de réunion et son nouvel éclairage alors que c'était déclaré impossible, et tant sur la gestion calamiteuse du personnel. Vraiment tout est possible, mais nous y reviendrons.

Après des mois de suspens, enfin notre entreprise trouve un dirigeant ! Notre nouveau PDG, Jean Pierre FARANDOU, fraîchement nommé mercredi 9 octobre en Conseil des ministres, ne va pas tarder à appliquer la nouvelle feuille de route décidée par notre gouvernement. On peut se féliciter de retrouver à la tête de SNCF un vrai cheminot plutôt qu'un banquier. Cependant, ne nous trompons pas ; après des années passées à Keolis, notre nouveau patron n'hésitera pas à faire des coupes sombres dans nos effectifs. Ses déclarations dans la presse posent cependant de nombreuses questions. En effet, notre PDG en cheminot nostalgique des années 80 regrette la perte de polyvalence des agents comme il l'a connu en tant que chef de gare de Rodez... Voudrait-il mettre fin à la séparation des activités ? Nous le soutiendrions pour retrouver une entreprise unifiée et indissociable ! Mais ne rêvons pas. En bon patron de Keolis, notre PDG va plutôt préparer Mobilités à affronter les appels d'offres. Cela dit, cela ne concerne que le voyageur, car encore une fois, le Fret est relégué comme la cinquième roue du carrosse... alors même qu'il est un levier indispensable à la lutte contre le réchauffement climatique et aussi un acteur de la sécurité routière en arrachant des camions à la route. Mais les priorités sont ailleurs... Mieux vaut casser de l'emploi cheminot que développer des marchés. Notre délégation sera attentive à l'évolution de l'entreprise sous le règne de Monsieur FARANDOU en particulier pour l'aspect de SNCF Réseau si d'aventure la gestion du réseau était bradée à de futurs opérateurs.

Sur un autre sujet, nous voilà obligés de reparler emploi. Ceci sous de nombreux aspects. En premier lieu, notre délégation CFDT Cheminots, par ses différentes interventions, vous a interpellé plusieurs fois sur les cas de démissions. Faisant l'autruche, vous nous avez répondu qu'il n'y a rien d'alarmant. Or, encore une fois, et sur la base des données chiffrées parues dans la presse et présentées au CCGPF, nous réitérons nos inquiétudes ! Nous vous réaffirmons avec force que nombre de nos collègues sont sur le point de quitter l'entreprise. Pourquoi ? Tout simplement par perte de motivation, par la suppression des bassins d'emplois, par la concurrence qui recrute, par la perte de vie sociale du fait des horaires et des distances à parcourir, par le salaire faible au regard des contraintes. Que faites-vous pour garder vos forces vives ? Rien... vous plongez la tête dans le sable. La situation par exemple au sein de l'Infrapôle Rhénan est des plus alarmante ! On a pu compter plus de six démissions au cours des neuf derniers mois ! À cela, il faut rajouter pour tous les établissements, les nouveaux embauchés, qui, à peine formés, attendent déjà la fin de leur période de desdits de formation pour partir sans pénalités !

En second lieu, notre délégation CFDT Cheminots vous a interpellé sur les difficultés à recruter dans tous les corps de métiers de notre ZP. La dernière mode pour attirer les candidats, la cooptation avec une petite prime pour le « parrain » ou la « marraine ». Autant vous dire que cela ne va pas être simple pour un agent de faire aimer son métier à un jeune lorsque nous sommes déjà désabusés. Comment vendre du rêve à un jeune en lui disant : « tu vois ce poste dans x années sera supprimé » ? Comment vendre du rêve à un jeune lorsqu'on travaille en 3x8 et 3 dimanches sur 4 ? Même les fonctions hospitalières ne travaillent pas autant de dimanches ! Comment vendre du rêve à un jeune lorsque le salaire

d'embauche est inférieur au SMIC ? Comment vendre du rêve lorsque nous ne pouvons pas poser nos repos et congés faute de personnel ? Nous aimerions bien connaître votre solution ?

Et je cite notre ancien PDG, Monsieur PEPY qui déclarait au Figaro, le 3 septembre dernier : « l'entreprise joue son avenir sur sa capacité à attirer, motiver et fidéliser ses collaborateurs. » Rien que sur ces trois points il y a du travail à faire ! Et je cite aussi le DRH SNCF, Monsieur RAIGNEAU, qui annonce dans le même article : « les salaires à l'embauche seront alignés sur les prix du marché » ; « pour les métiers en tension un meilleur package salarial » et enfin « une meilleure rémunération pour l'IDF et les frontaliers ! » Que de belles paroles, mais vu la dernière augmentation en NAO, la délégation CFDT doute... Alors même que notre ZP cumule tous les handicaps cités !

Les CSE se suivent et finalement se ressemblent. En début d'année nous avons en particulier parlé de la sécurité au travail et pointé le doigt sur la courbe des AT. Malgré les mots rassurants et la fameuse méthode DuPont de Nemours, rien ne semble être fait concrètement pour protéger vos salariés. Avec, comme exemple, le récent le RAQUA d'un agent de l'Infralog national en date du 20 septembre dernier. Ce collègue qui s'est endormi au volant et a fait une sortie de route après sa nuit de travail. La chance a été du côté de notre collègue, car il s'en sort indemne physiquement, mais choqué psychologiquement. La chance a aussi été du côté de l'entreprise, car je ne vois pas comment elle aurait pu justifier les horaires de travail précédents l'évènement. En effet, sur les trois nuits précédentes, notre collègue a travaillé 11h30 la première séance, 12h30 la seconde séance et enfin 12h45 la dernière séance ! Comment se fait-il que personne ne soit intervenu avant pour éviter ce drame prévisible ! Comment se fait-il que personne ne vigile le repos des agents ! Pour la délégation CFDT, la relève de cet agent aurait dû être organisée en prévention du risque d'endormissement ! Combien d'autres collègues sont dans la même situation ? L'Infralog national est-il le Far West de la sécurité ?

Sur un autre thème, la loi du 27 juin 2018 modifie la responsabilité de la coordination de crise en transférant celle-ci à SNCF Réseau. Pour mettre cette importante modification en œuvre, SNCF s'appuie sur le rapport « robustesse 2017 » avec sa déclinaison via « H00 ».

Le programme Info First deviendra ainsi l'un des standards de la gestion de crise. Nous ne voulons pas revenir sur la consultation de ce dossier présenté lors du CCGPF du 10 octobre, mais nous souhaitons connaître le bilan social en réponse à nos questions au DRH SNCF, Monsieur Benjamin RAIGNEAU, lors du CCGPF du 10 octobre 2019 ; « vous recevrez le bilan social dans vos CSE », déclarait-il. Nous ne reviendrons donc pas non plus sur la définition de la gestion de crise et son fonctionnement, mais nous souhaitons tout de même connaître les modalités de mise en place à venir sur notre périmètre et le calibrage des différents postes y compris ceux d'astreintes avec la disparition du régime 7/7.

Sans transition, il semblerait, actuellement, que 20 agents de la qualification F seraient en formation sur des postes d'aiguillages stratégiques afin d'avoir les habilitations nécessaires pour effectuer des remplacements lors des conflits sociaux à venir.

Pouvez-vous, Monsieur le Président, confirmer ou démentir cette information ?

Par ailleurs, nous souhaitons également avoir des informations complètes de votre part Monsieur le Président, sur les anciens cheminots au statut qui sont à la retraite et travaillant sur notre périmètre.

Nous vous demandons le nombre exact de retraités travaillant sur notre périmètre.

Nous vous demandons également le nombre des retraités ayant une entreprise et intervenant sur notre périmètre.

Nous souhaitons également avoir une information sur un jeune retraité, ancien DET dans les EIC, Monsieur Daniel BARRAU, qui travaille sur plusieurs projets par exemple une étude sur les achats dans le EIC.

Nous nous interrogeons sur les conditions d'attributions de ce marché et vous demandons des précisions sur ce point.

Pour la CFDT Cheminots, cela n'est pas compatible avec la charte éthique. Le résultat de cette enquête sur les achats sera faussé par manque de confiance des agents envers l'auditeur.

Comme nous avons pu le voir, à la SNCF, tout est possible, mais surtout le mauvais actuellement ! Monsieur le Président, avec vos collaborateurs, vous pouvez changer les choses et faire que tout soit possible pour le meilleur envers nos usagés et envers nous, cheminots.

En vous remerciant pour vos réponses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Monsieur le Secrétaire avait demandé la parole faisant suite à ces déclarations.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais évoquer plusieurs points. Pour commencer, une petite pensée pour Madame RAULT. Je crois qu'elle est actuellement arrêtée. J'espère que ce n'est pas grave et que son retour se fera prochainement.

J'en profite également pour vous informer, au retour de Madame RAULT, qu'il faudra travailler sur les classements d'ICP que nous n'avons pas encore faits. Nous devons trouver une date très rapidement. Lorsque je dis très rapidement, c'est assez vite.

Je reviens sur l'accident qui s'est produit, hier, et sur l'agent de l'Infralog national. J'ai effectivement reçu un mail de la part de mes collègues de la ZP Atlantique ; c'est le mail identique au vôtre, sauf que, sur le mail d'origine, il y a quatre photos ; sur le vôtre, il y en a plus qu'une. Effectivement, vous m'expliquiez, tout à l'heure, que c'était pour que le mail puisse être envoyé plus vite. S'il passe de l'Atlantique vers les élus Atlantique, je pense qu'il peut également passer avec les mêmes photos vers les élus de nord-est Normandie. Je ne vois pas trop la difficulté consistant à ne pas mettre l'entièreté de ce message. Aujourd'hui, ce qui est gênant est que nous avons vraiment l'impression, de premier abord, que vous voulez cacher les choses ou que vous prenez cela à la légère. Nous ne pouvons pas, aujourd'hui, tolérer qu'un de nos agents soit blessé et que vous ne nous donniez pas

l'information. C'est l'information la plus importante dans le mail. Cela est le troisième accident avec l'Ilog nationale. Les curseurs sont dans le rouge. Je vous alerte d'une manière très claire. Attention, que mettez-vous en place comme plan d'action ? Cela commence à faire beaucoup. Le fait que des agents d'accompagnement sautent des trains se multiplie. Il y a un problème. Je suis garant de ce fonctionnement. Je vous écoute. Pour quelles raisons ne nous avez-vous pas informés que l'agent était blessé ?

Concernant les vêtements haute visibilité, je vous avais adressé un mail en vous disant que certains établissements, pour l'Infrapôle Lorraine, obligent à porter une tenue HV complète. Faisant suite à l'accident mortel en Lorraine, c'est une obligation. Le directeur l'a écrit. Or, ici, n'importe quel élu est susceptible d'aller sur le périmètre de l'Infrapôle Lorraine. Il me semble, à ce jour, que certains élus ne portent pas la tenue complète. D'autres établissements n'ont même pas pris la peine de donner rendez-vous aux élus pour qu'ils puissent prendre leurs mesures. Nous sommes, bientôt, à 10 mois de mandat. Je commence à m'interroger. Je vous ai adressé un mail. Vous m'avez dit que vous alliez regarder et que vous reviendriez vers moi. Je sais que vous avez beaucoup de travail, mais j'attends encore.

Un petit mot également sur l'astreinte. Certains de nos élus, ici, sont en position d'astreinte. C'est leur métier. Souvent, j'entends que les agents n'ont pas leur astreinte payée parce qu'ils sont convoqués en réunion, etc. Je vous rappelle certaines choses. L'organisation du travail, comme vous l'avez souvent dit, vous appartient. À partir du moment où vous convoquez des élus à un CSE, qu'il soit extraordinaire ou ordinaire, la direction doit s'organiser si l'agent est en position d'astreinte. Elle fait remplacer l'agent et elle fait en sorte que l'agent ne perde pas son tour d'astreinte. Elle se réorganise sur les tours d'astreinte ou alors, elle lui paie son astreinte ; nous pouvons aussi attendre que la plénière se termine. En cas d'accident, à 300 km d'ici, pour relever le dérangement, nous prendrons le temps nécessaire. Aujourd'hui, ce ne sont pas les élus qui doivent faire les frais d'une mauvaise organisation de certains établissements.

Je vous alerte sur une information qui vient de m'arriver, certains élus lorrains vont la vérifier, quant au PRCI de Thionville ; je ne sais pas si cela vous parle. Il semblerait qu'une entreprise a fait des ouvertures dans les murs du fait de travaux. Ils ont ouvert un mur et la pluie est entrée. Cela aurait cramé un certain nombre de relais. Apparemment, ces relais ne seraient plus fabriqués. Aujourd'hui, on m'a dit qu'il y avait des pense-bêtes sur les boutons indiquant que les relais ne fonctionnaient pas. Nous allons envoyer nos collègues lorrains vérifier cette situation. Attention, Monsieur le Président, je vous alerte ; il faut faire attention de ne pas jouer avec la sécurité.

J'observe également des problématiques sur les inspections trimestrielles. Je rappelle que nous avons défini un accord. Des choses ont été définies en *off*. J'ai une bonne mémoire, car je n'étais absolument pas d'accord avec votre DRH qui m'a dit que vous n'aviez jamais dit cela. Je crois en la parole d'un homme plus qu'à un écrit. Il ne faudrait pas « me la faire à l'envers ». Nous avons dit que les inspections trimestrielles se feraient une fois par trimestre, par membre de CSSCT, sur le temps de service. Aujourd'hui, Monsieur MARTY semble dire le contraire ; ce n'est pas acceptable. Je vous ai demandé de regarder. Nous n'allons pas travailler ainsi. Il ne faudrait pas, un moment donné, que cela se gâte sur ce sujet. Je suis tellement sûr de ce que je vous dis que je vous avais dit que les élus ne feraient pas l'inspection trimestrielle et que nous saisissons l'inspecteur du travail pour lui dire que vous

ne faisiez pas les inspections trimestrielles comme le Code du travail vous y oblige. C'est la raison pour laquelle j'en suis sûr.

Je vous le dis et je le rappelle aux élus. Le thème CSSCT qui doit revenir, dans le cadre de quatre réunions, sur l'année, devait revenir dans celle d'aujourd'hui. Vos services m'avaient dit que c'était compliqué parce que l'ordre du jour était fourni, mais qu'il serait à l'ordre du jour de la plénière d'octobre. Je rappelle que la plénière de septembre a été décalée à aujourd'hui, faisant suite à votre demande. Nous sommes sur ce thème CSSCT. Je suis en désaccord avec votre DRH. Nous allons en parler ultérieurement. Ce n'est pas parce que le législateur n'est pas précis que vous allez nous obliger, aujourd'hui, dans un thème CSSCT, à parler uniquement des accidents de travail. Au-delà des accidents de travail, il y a les conditions de travail et le quotidien des agents. Vous ne pouvez pas nous obliger à ne travailler que sur un thème. Aujourd'hui, le législateur parle de quatre réunions dédiées, dans l'année, spécifiquement à la sécurité et à la santé et travail. Au-delà des accidents, il y a tout le reste. Je vous demande, simplement, de laisser la liberté aux élus d'en parler.

Cela n'a pas été précisé dans l'accord, mais pour moi, cela me semble normal. Lorsque le coordinateur CSSCT organisera sa réunion avec la Commission prévention, il me semble normal qu'il y ait un représentant de la direction. Il n'est pas obligatoire que ce soit vous, Monsieur MARTY. Nous devons quand même avoir une direction qui réponde aux questions. Nous avons mis en place cette Commission prévention, souvenez-vous. Nous avons dit qu'elle permettrait de désamorcer le débat en plénière et d'éviter le fait que nous n'arrivions pas à épuiser l'ordre du jour. Malheureusement, si personne de la direction n'est en mesure de répondre aux questions légitimes qui vont se poser, cette Commission prévention ne servira à rien. Il serait donc bien d'avoir quelqu'un qui représente cette direction. Monsieur MARTY devait revenir vers moi. Il n'est toujours pas revenu. Je sais que c'est un peu long, en ce moment, mais il serait intéressant que nous échangions. La réunion est prévue la semaine prochaine. Aucune réunion n'est organisée ; moi-même ayant discuté avec le coordinateur... nous avons dit que nous la ferions, mais si c'est pour se regarder dans le blanc des yeux et ne pas avoir de réponse, nous risquons d'avoir des débats compliqués en plénière. Je vous alerte sur ce point.

Je voulais également parler de la réorganisation. J'entends, par-ci, par-là, des réorganisations qui sont déjà communiquées à certains RPX, comme des fusions d'unités, des redécoupages de parcours d'astreinte, etc. Je vais demander votre présence. En effet, je ne peux pas travailler ainsi. Je ne peux pas avoir en face de moi quelqu'un qui n'a pas de pouvoir de décision et qui me dit, chaque fois, qu'il va me répondre plus tard et qui ne me répond jamais. Ce n'est pas acceptable. Je veux que vous me remettiez un document pour les trois mois ou six mois à venir sur les réorganisations envisagées dans les établissements. Nous avons besoin d'être éclairés. En fonction de cela... vous allez me dire... cela fera l'objet d'une information ou d'une information-consultation. Par respect pour les élus, il faudrait que nous puissions avoir une vue sur notre territoire sur l'ensemble des réorganisations projetées. Nous aussi, nous avons un travail de terrain. Nous pouvons regarder si elle est importante ou non. Il est dommageable, aujourd'hui, que les RPX aient l'information et que les élus, ici, ne disposent pas de l'information. Ce n'est pas acceptable. Je vous renvoie vers vos établissements. Certains directeurs prennent un malin plaisir à dire que les CSSCT ne

comptent pas, qu'il n'y a rien d'officiel et qu'il s'agit simplement d'une commission en territoire. Ils peuvent le dire, mais nous également, nous allons le dire.

Je vois, aujourd'hui, que la convivialité est un peu absente. Je vous le dis au passage. C'est une observation qui m'a été faite par une élue.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur le Secrétaire. Sur la convivialité, je n'ai pas saisi la dernière allusion. Ah d'accord. On me dit que nous devrions avoir les viennoiseries à la pause ; la livraison est tardive. Il n'y a pas d'intention, derrière cela, Monsieur le Secrétaire.

Je vais m'efforcer de répondre aux différentes déclarations. Je vous répondrai plus dans le détail, Monsieur le Secrétaire, sur un certain nombre de points de fonctionnement du CSE.

Sur les questions générales, j'ai entendu, effectivement, un certain nombre d'alertes, de demandes et d'indications sur les politiques menées, soit celles menées dans le pays ou sur celles de la SNCF. Je ne me prononcerai évidemment pas sur les propos qu'a tenus le nouveau président de la SNCF. Il a été nommé au Conseil des ministres et il prendra ses fonctions au 1^{er} novembre. Jean-Pierre FARANDOU prendra ses fonctions dans l'actuelle organisation de la SNCF. Pour simplifier, nous pouvons dire qu'il remplacera Guillaume PEPY à la fois comme Président du directoire de l'EPIC SNCF actuel et comme Directeur général de SNCF Mobilités. De plein droit, il prendra la fonction de Président de la SNCF maison mère, dans la future organisation, au 1^{er} janvier 2020. Cela était un rappel. Je ne commenterai pas, évidemment, ses propos. Il appartient au nouveau président de nous donner plus précisément ses orientations et les sujets sur lesquels il veut que nous travaillions, à Réseau, à SNCF Voyageurs et au sein des autres branches du groupe.

Je ne reviens pas sur le sujet du référé. Je confirme, effectivement, que la SNCF a fait appel de cette décision du tribunal de Bobigny qui a été prise en référé, au mois d'août. Elle a expliqué, dans cet appel, pourquoi elle considère que la suspension de toutes les activités externalisées n'est pas compatible avec ses missions. C'est ce que j'ai expliqué à cette assemblée, précédemment.

La question des données a été évoquée. C'est un point important. Les données, dans tous les secteurs qui s'ouvrent la concurrence... il y a un certain nombre de données, notamment sur le réseau, qui sont essentielles et qui doivent être fournies aux gens qui vont répondre à des appels d'offres. Ces données sont caractérisées par la loi. Vous l'avez dit, Monsieur CATIAU. Nous entendons nous conformer à ce que dit la loi. En même temps, nous n'entendons pas donner ni nos secrets de fabrique ni des éléments sur nos éléments économiques s'ils ne sont pas demandés. Pour synthétiser, les données sont essentiellement autour de la description des infrastructures. Je dirais que c'est, quelque part, public. C'est la règle du jeu pour tous les opérateurs. Cependant, une donnée est plus délicate et nous pose, évidemment plus de questions. Il s'agit d'éclairer les AO et les futurs opérateurs à travers ce que les AO voudront mettre dans leur dossier d'appel d'offres, sur les travaux prévus sur les lignes. Cela est délicat. D'ailleurs, l'annexe à laquelle vous faites allusion distingue bien deux périodes. Elle distingue une période dans laquelle les travaux sont déjà dans le pré construction horaire sur laquelle il y a déjà des choses inscrites dans le processus horaire. Dans ce domaine, je pense qu'il faudra simplement donner ce qui est dans le processus horaire tout en attirant l'attention sur le fait que la technique et la vie font

que cela change, parfois. Il y a ensuite une zone plus floue, à savoir les travaux au-delà de A+3. Nous ferons les meilleurs efforts pour donner ce que nous connaissons, notamment sur les échéances sur lesquelles un certain nombre d'installations doivent être régénérées ou autres. C'est évidemment une partie sur laquelle nous mettrons beaucoup plus de réserves du fait que cela peut bouger, voir bouger fortement. Voilà ce que je voulais dire sur ce point des données dont nous n'avions, effectivement, je crois, pas encore parlé entre nous.

Je ne commente pas les rapports, qu'ils soient de la Cour des comptes, des Think Tank libéraux comme l'IFRAP, etc. Évidemment, vous avez raison. Il est très simple d'expliquer à la collectivité le coût de la SNCF par citoyen. Nous pouvons également expliquer le coût de la route, de la pollution, des encombrements et des accidents routiers. Il y a là, comme un oubli ; je suis d'accord avec vous. Cela passe aussi dans le flux. Il ne faut pas y accorder plus d'importance que ce qu'il en est.

Je ne sais pas répondre, très clairement, Monsieur CATIAU, aux questions précises sur le niveau de notation des marchés financiers. Nous verrons. Je crois simplement savoir que les emprunts de SNCF seront consolidés. Le groupe SNCF, dans son ensemble, empruntera sur les marchés financiers. Je pense que c'est de nature à donner une grande fiabilité à notre signature et, quelque part, j'imagine, à déboucher sur une bonne notation.

Je reviendrai sur les questions que vous avez posées sur les analyses de sang chez les pompiers rouennais.

Vous avez abordé, dans plusieurs interventions, le bilan social qui a été publié, comme chaque année. Vous êtes plusieurs à mettre l'accent sur les chiffres des démissions. Effectivement, ces chiffres interpellent. Ces chiffres augmentent. Dans l'autre sens, nous pouvons remarquer qu'il est sensiblement inférieur, nous avons dit plus de deux fois inférieur au chiffre moyen des entreprises françaises. La SNCF n'est pas, aujourd'hui, une entreprise dans laquelle nous démissionnons beaucoup dans l'absolu. En revanche, effectivement, c'est une entreprise dans laquelle il semble y avoir davantage de démissions que ce qu'il y avait, dans les années précédentes. À mon avis, il y a plusieurs éléments d'explication. Je n'entends pas donner une explication définitive. Ce sujet doit être travaillé. Il y a, d'abord, je crois, clairement une évolution de génération. Tous les recruteurs – là-dessus, je me fie à l'avis de nos collègues des établissements qui rencontrent les candidats au recrutement et les jeunes agents, moi aussi je rencontre de jeunes agents – disent qu'on ne s'imagine pas, aujourd'hui, dans une seule entreprise, toute sa vie. Cette vision qui était très courante, à l'époque où les plus anciens d'entre nous ont été embauchés et à l'époque où certains ici présents ont été embauchés, n'est plus aujourd'hui celle de beaucoup de jeunes. On me dit même, si nous prenons les jeunes diplômés de l'enseignement supérieur, qu'il est quasiment infamant, dans les premières années, d'avoir travaillé plus de trois ans dans une même entreprise. Vous imaginez ; cela est juste la durée dont nous avons besoin pour commencer à former, à certifier et à mettre, dans ces premiers postes, un jeune cadre sur des métiers techniques. Nous avons évidemment une difficulté là-dessus. Il ne faut pas la nier. Nous devons expliquer que nous proposons, à la SNCF, aux gens qui le veulent, de venir y faire leur carrière avec de vraies perspectives d'intérêt du poste et de vraies perspectives de développement de carrière. Nous aurons certainement l'occasion d'y revenir dans nos débats. Un des points importants, je pense, sur tout ce qui va être construit dans le nouveau pacte social, est de permettre, comme aujourd'hui, à ceux qui le veulent, de développer leur

carrière à travers une progression, à travers le changement de collègue, etc. Je crois que ce point est extrêmement important. Je ne peux pas en dire plus, aujourd'hui, sur ces sujets. Sachez qu'ils interrogent l'entreprise. Évidemment, demain, dans les nouvelles conditions d'embauche, en CDI de droit commun, avec certainement des gens qui compareront tous les aspects de ce qu'offre la SNCF par rapport à ce qu'offrent d'autres entreprises, il nous reviendra de mettre en valeur ce qui distingue la SNCF et ce qui fait que je suis persuadé, aujourd'hui, qu'il est bien et intéressant pour un jeune de venir travailler à la SNCF. Il nous appartient collectivement, évidemment, de le promouvoir.

De ce point de vue, la cooptation a un rôle bien précis. Il ne faut pas lui faire faire plus que ce qu'elle peut faire. D'abord, la cooptation ne remplace pas les tests et elle ne remplace pas les différents filtres, à l'embauche. Ce serait, sinon, tout à fait différent et problématique pour l'entreprise. En revanche, la cooptation vise, d'une part, que nous connaissions des jeunes pour lesquels l'entreprise peut correspondre aux aspirations. Il est beaucoup plus facile de connaître des gens, quand d'autres gens les connaissent déjà, connaissent leurs intérêts et motivations, ce qu'ils veulent faire dans la vie plutôt que de lancer une publicité dans la nature et d'espérer qu'il y aura un retour. Nous savons que le taux de retour des communications globales publicitaires, du fait que les gens sont absolument saturés de communication publicitaire, est assez faible. Il est plus pertinent d'avoir des gens qui nous disent qu'ils connaissent un jeune avec tel diplôme. Le deuxième aspect, extrêmement important, est justement de ne pas tromper les gens sur la marchandise ; j'emploie volontairement cette expression un peu familière. Nous pouvons nous attendre, pour un jeune qui vient en cooptation, qu'il sache mieux que d'autres ce qu'il trouvera à la SNCF. J'insiste ; nous pouvons espérer qu'ils connaissent les deux côtés, c'est-à-dire pourquoi il est bien et intéressant de venir travailler à la SNCF ; de ce point de vue, il est bien que les cheminots sachent témoigner de leur travail de façon positive, à l'extérieur. De mon côté, en ce qui me concerne, j'essaie de m'y employer. C'est également important de ne pas cacher les contraintes. Il ne faut pas qu'il n'y ait que des contraintes en expliquant au jeune qu'il travaillera les nuits, les week-ends et à l'extérieur s'il rejoint M&T. Il faut également dire qu'il y a, dans cette entreprise, un certain nombre d'avantages sociaux, de choses faites autour des métiers, du déroulement de carrière et des conditions de travail. J'entends, sur ce point, que je ne vais pas déclencher votre enthousiasme. Je ne m'y attendais pas beaucoup. Cependant, je pense que la cooptation est une façon d'enrichir le vivier de candidats au recrutement. J'insiste bien ; ce ne sont pas des gens recrutés par les cheminots. Ce sont des gens candidats au recrutement. Ce vivier est, a priori, plus pertinent et de meilleure qualité. Ces gens ont pu discuter avec un ou plusieurs cheminots ; ils savent un peu ce que l'entreprise leur propose. J'ai été un peu long sur la cooptation, mais cela le méritait.

De nombreux sujets portaient plus sur le domaine RH, au sens général. Si j'en oublie, vous me les appellerez.

J'en arrive sur les suites de l'incendie de l'usine Lubrizol. J'ai lu, comme beaucoup, ici, qu'un certain nombre d'analyses ont été faites sur des pompiers qui avaient directement combattu l'incendie. Ces analyses concluaient sur des paramètres hépatiques anormaux. Très honnêtement, lorsque je lis l'article, sans consulter la médecine SNCF et les spécialistes, je ne sais pas qu'en faire. La question est, lorsque nous avons tenu notre CSE, mardi, sur les suites de l'incendie de l'usine Lubrizol, que nous n'avons pas dit, au contraire, que le dossier

était clos. Nous avons dit qu'il y avait des traces, dans les dossiers médicaux des agents et que le corps médical de la SNCF continuerait à s'intéresser... ce sera rappelé à tous les agents concernés lors des visites médicales en faisant le rapport avec le fait qu'ils aient pu travailler à proximité de l'usine Lubrizol, la proximité étant relative. Je ne ferai pas de comparaison entre la situation d'exposition des pompiers pour lesquels tout le monde imagine qu'ils ont été aux premières loges, auprès des produits les plus problématiques pendant des durées, j'imagine, longues, et la situation de nos agents. Il faut, évidemment, tout pondérer. Je suis incapable de le faire. Je considère que cette information sera exploitée par le corps médical de la SNCF et qu'elle entrera dans le suivi de nos agents. Cela me paraît difficile d'en dire beaucoup plus, aujourd'hui.

Il y avait également des questions de sécurité du travail – je reviendrai, bien sûr, sur l'accident de notre collègue de l'Infralog national – des questions liées au développement des nouvelles pratiques managériales, en matière de sécurité du travail, avec DuPont de Nemours. Je redis, sans refaire tout l'exposé que j'ai déjà fait, que nous ne sommes pas en train de nous transformer en DuPont de Nemours. DuPont de Nemours ne dit pas à la SNCF ce qu'elle doit faire. La SNCF veut transformer ses pratiques managériales parce que nous ne progressons pas suffisamment. Nous avons progressé en accident du travail, mais nous ne progressons pas assez. Pour cela, elle a fait appel à une entreprise qui est une référence, par son très faible taux d'accidents du travail et ses pratiques très anciennes, maintenant, au niveau mondial. Ils nous aident à réfléchir à un certain nombre de choses et à mettre en place un certain nombre de choses. Progressivement, nous prendrons nous même le rôle que tiennent actuellement les conseillers de DuPont de Nemours. C'est bien pour faire une transformation managériale SNCF et pas pour importer, brut de fonderie, une méthode d'une autre entreprise.

Concernant le sujet difficile du lavage des tenues haute-visibilité, je ne serai pas conclusif, aujourd'hui. Cependant, il faut savoir que la question se pose dans à peu près une petite moitié des établissements, essentiellement, d'ailleurs, dans les établissements M&T qui sont les plus gros utilisateurs de THV. Je rappelle que le problème de base était que le marché précédent n'était pas satisfaisant. Les tenues étaient perdues ou ne revenaient pas dans les délais. Les tenues étaient abîmées, etc. Il ne faut pas imaginer que la situation était idéale avant. Face à cette situation, un certain nombre d'établissements ont pris des initiatives qui ont été rappelées, ici. Nous avons eu, cet été, un rappel de la direction en charge des principes de sécurité. Elle nous a dit qu'il y a des règles à respecter pour l'entretien des EPI et en particulier pour les THV. Ces dernières doivent être nettoyées par les entreprises dont c'est le métier. Pour être très clairs, dans les établissements où des solutions autres avaient été mises en œuvre, nous sommes en train de chercher la bonne solution avec un recours à un prestataire. Si c'était simple, nous l'aurions déjà fait. Ce n'est pas simple du fait, je vous l'ai dit, des questions de mauvaise qualité du marché précédent. Nous avons, actuellement, des discussions sérieuses avec une entreprise qui semble donner des prestations de bonne qualité. Nous allons nous efforcer d'avancer là-dessus le plus possible pour sortir de cette situation que je considère, moi aussi, comme étant non satisfaisante.

Sur le sujet autour du climat, pour être clair, je ne connais pas la filière de recyclage des ordinateurs qui ne sont plus utilisés par la SNCF. Nous regarderons ce point. S'il y a un moyen d'en faire une utilisation intelligente, évidemment, il me semble qu'il faut le faire.

Pour rester sur ce sujet, je ne connais pas non plus la nature des entretiens exploratoires. Vous nous donnerez, s'il vous plaît, les indications. Nous regarderons. Nous n'allons pas le faire, ici, en séance. Est-ce sur les ZP, dans les ASTI, ou est-ce dans d'autres services informatiques de la SNCF ? Vous nous donnerez les éléments et nous regarderons à quoi cela correspond.

Je ne commente pas non plus, Monsieur OZENNE, l'accident du travail du collègue l'Ilog NAT. Vous avez cité les chiffres. Ces chiffres sont anormaux. Là-dessus, une des leçons de cet accident de trajet, heureusement sans conséquence, doit être de remettre au point l'organisation si elle a abouti à une utilisation pareille sur les nuits précédentes.

Concernant la gestion de crise, l'évolution de cette gestion de crise va concerner un petit nombre d'agents dans notre périmètre, essentiellement dans les EIC. Ce sont les agents qui tiennent actuellement les fonctions de DRC (Dirigeant Régional Circulation). Pour le reste, il y aura des adaptations, mais ce sera relativement proche de ce qui existe aujourd'hui. Nous verrons, avec le secrétaire, comment faire une information du CSE sur les changements que cela implique pour les agents concernés. Pour le reste, il y a un changement d'organisation des salles de crise ; il peut y avoir un changement dans certains cycles d'astreinte, ce que nous appelions autrefois « astreinte directeur de crise territoriale ». Cela devient, aujourd'hui, deux cycles d'astreinte un peu différents, en brassant cela avec la mission actuelle des DRC. Tout cela mérite une explication qui a été donnée au CCGPF et que nous pourrions donner, ici.

J'ignore absolument combien d'anciens cheminots au statut interviennent sur le périmètre. Ce sera très difficile à savoir. « Ancien cheminot au statut » n'est pas une mention légale obligatoire lorsque nous contractons avec une entreprise ou un autoentrepreneur. Je vois ce que vous voulez dire. La question est : « est-ce que les marchés passés avec ces personnes sont bien faits dans les cadres légaux ? » Nous en avons l'obligation. Vous me faites une alerte. Je regarderai. Je ne connais pas spécialement ces marchés. Nous vérifierons que ces personnes sont employées dans des cadres légaux, mais je ne pourrai pas vous en dire plus. J'ignorais que la personne que vous avez citée travaille sur un projet concernant les achats. Je ne peux absolument pas vous en dire plus, aujourd'hui. Je note une alerte de votre part. Nous vérifierons que les marchés sont passés dans des conditions réglementaires.

J'en viens aux questions posées par notre secrétaire dont l'accident d'un agent, hier, de l'Ilog NAT sur la base travaux de Lалуque. Je vais dire un mot sur le contexte et les faits. La GOP Morcenx-DAX est terminée. Nous sommes dans les opérations connexes, mais il y a encore un certain nombre d'opérations qui nécessitent des TTX, des bourreuses et qui amènent des rentrées et des sorties de la base travaux située à Lалуque. Il y a eu, sur cette base, déjà plusieurs incidents. Le plus grave fut un accident complexe, en termes de co-activité, entre plusieurs entreprises. En l'occurrence, l'accident d'hier est malheureusement plus simple. Il s'agit d'une erreur manœuvre. Un appareil de voie aurait dû être manœuvré ; il n'a pas été manœuvré. La manœuvre s'est dirigée vers une voie occupée. Le chef de manœuvre s'en est rendu compte et a fait arrêter, mais trop tardivement. Lui-même a sauté ; à ce stade, je n'ai pas tous les éléments, mais il s'est blessé à l'épaule. Selon mes informations, il a un arrêt de travail de 10 jours. Il passe, ce matin, des examens complémentaires afin que ses lésions soient caractérisées. Sur ce que vous dites, Monsieur le Secrétaire, je ne vais pas tourner autour du pot. Nous avons été mauvais dans la communication. Nous avons eu les

informations sur cet accident progressivement et partiellement. Hier, en début d'après-midi, Monsieur MARTY nous a transmis ce qu'il avait. Il a notamment enlevé les photos compte tenu du poids du message. Il apparaissait que l'agent souffrait d'une douleur à l'épaule. Nous n'avons peut-être pas utilisé le terme « blessé ». Je veux dire que s'il y avait eu un désir, de notre part, de dissimuler les choses, évidemment, que vous n'auriez pas eu ce message. Nous vous indiquions, également, que la ZPA, là-dessus, menait l'enquête s'agissant, là encore, d'une maîtrise d'ouvrage ZPA. Je n'imagine pas une seconde que vous n'ayez pas des contacts avec les représentants du personnel de ZPA.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je me permets de vous répondre. Ce n'est pas parce que j'ai des contacts que vous ne devez pas informer. Monsieur MARTY doit arrêter de travestir les mails. Il doit les laisser dans leur intégralité. Je ne vois pas pourquoi il retire des photos. Il n'y a pas de souci sur le poids. Nous les avons par ZPA. Ça peut donc fonctionner. Pourquoi cela est-il important ? Lorsque nous avons un agent blessé, nous regardons les choses différemment. Il s'agit d'un agent de notre zone de production. Nous avons un droit de regard là-dessus. Nous pouvons également faire une enquête sur le sujet.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous sommes d'accord, Monsieur le Secrétaire. Nous ferons en sorte, dans la journée, que vous ayez tous les éléments nécessaires, là-dessus. En revanche, vous m'interrogez sur le fond. Cela fait plusieurs incidents ou accidents en manœuvre impliquant des agents du même établissement. Que faisons-nous ? Nous ne sommes évidemment pas restés les bras croisés. Chaque événement est différent, mais il fait l'objet, au-delà de l'enquête immédiate, d'un REX plus approfondi. Nous avons récemment envoyé deux personnes de l'Ilog NAT faire la tournée des bases- arrières, en commençant par celle de Laluque. Ils ont également regardé deux autres bases arrières sur lesquelles travaillent l'Ilog NAT pour regarder de façon spécifique les questions d'organisation du travail, les questions de co activité, les questions de rédaction des consignes d'organisation qui, dans le cas de Laluque s'étaient avérées décalées par rapport à l'organisation réelle du travail, sur l'incident précédent. Nous travaillons là-dessus. Je ne dis pas que c'est conclusif. Ce n'est probablement pas suffisant, sinon nous n'aurions peut-être pas eu l'accident d'hier. Il est aussi d'un genre différent et il fait intervenir des protagonistes différents de ceux que nous avons eus dans l'accident précédent. Je ne rentre pas dans le détail. Vous dites que les curseurs sont dans le rouge. Je suis assez d'accord. Nous avons, cette année, une montée plus importante d'incidents, de type déraillement, sur les bases-arrières. Cela nous interroge. Nous sommes en train de creuser ce sujet avec l'Ilog NAT. Voilà ce que je voulais vous dire, là-dessus.

Concernant la dotation des tenues HV aux représentants du personnel, je n'en dirai pas plus aujourd'hui. Nous avons donné des directives aux établissements. S'il y a encore des sujets sur lesquels ça n'est pas satisfaisant, que voulez-vous que je vous dise ? Faites-les nous remonter et nous referons une intervention. Les élus sont en droit d'être dotés d'une tenue HV.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, j'attends toujours. Vous deviez revenir vers moi sur le sujet et vous n'êtes jamais revenu sur le sujet.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est possible ; si cela est le cas, excusez-moi. Vous savez que nous avons un grand nombre de sujets à traiter dans cette instance. Dans tous les cas, je vous dis quel est le principe.

Je ne vais pas traiter à chaud le sujet de l'astreinte. Vous me permettrez de le regarder. Je regarderai, sur un plan pratique, combien de personnes sont concernées, dans quelles circonstances et que disent les textes. Je note que vous signalez un sujet d'astreinte. Nous l'avions déjà évoqué. J'avais dit, par exemple, qu'il ne me paraissait pas normal qu'un agent soit simultanément présent, ici, au CSE et considéré d'astreinte. Cela ne correspond pas à la définition de l'astreinte. L'astreinte doit pouvoir intervenir. Ce n'est pas le cas s'il est commandé pour le CSE. J'ai bien entendu ce sujet. Si vous me dites qu'il continue à y avoir des sujets, nous reprendrons le sujet avec les directeurs d'établissements.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Deux choses sur le sujet de l'astreinte. Je ne vous dis pas qu'il faut lui retirer l'astreinte. Je dis simplement, aujourd'hui, lorsque vous organisez un CSE, bien souvent des CSE extraordinaires et quelquefois à la demande de la direction, son astreinte ne doit pas lui être supprimée sous prétexte qu'il est convoqué. L'organisation vous appartient.

Sur les tenues HV, nous ne pouvons pas entendre des directeurs, sur la Lorraine, en particulier de la LOG, dire que nous sommes sur le terrain et que nous ne sommes pas habillés réglementairement. Ce même directeur ne donne pas les vêtements nécessaires à ses agents. Je tenais aussi à vous le préciser. Je veux tout entendre, mais, après 10 mois de mandat, des choses ne sont pas normales. Vous me redonnerez la parole, lorsque vous aurez terminé, car j'ai encore des choses à vous dire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je découvre, pour être clair, le sujet que vous me citez sur le PRCI de Thionville. Nous allons nous renseigner, évidemment. Vous avez absolument raison sur le fait que nous ne pouvons pas jouer avec les installations de sécurité.

Il y a des sujets de discussion entre nous, dont celui sur lequel vous m'avez interpellé, à savoir les inspections trimestrielles. Je vous confirmerai cela, puisque vous m'en avez parlé au téléphone. Il y a également le thème de la santé, sécurité et conditions de travail, dans le CSE. Je pense que nous devons en parler, car nous sommes en train de mettre au point notre mode de fonctionnement. Je ne vous répondrai pas davantage ni sur la Commission de coordination SSCT.

Sur les réorganisations, à ma connaissance, nous vous fournissons un document avec une liste de projets de réorganisation. Je comprends que ce document vous semble incomplet ou peut-être pas toujours fourni avec la bonne anticipation. Nous allons reprendre le sujet pour que ce document reflète ce dont les établissements ont connaissance, par exemple ce dont ils parlent avec leurs RPX puisque j'ai senti, dans votre propos, qu'il y avait éventuellement un décalage entre ce dont disposait le CSE et ce que certains directeurs d'établissements avaient pu aborder avec leurs RPX.

Voilà les éléments que je voulais vous donner, sur ces différentes interventions.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Une chose que j'ai oubliée, dans mes interventions. Je rappelle, ici, que les présidents des commissions obligatoires fixent les dates. J'entends, trop souvent, qu'ils ne peuvent pas fixer certaines dates parce que votre service n'est pas

disponible. Aujourd'hui, la CGT vous invite à embaucher massivement. Il appartient au DRH de votre service à veiller à ce qu'il y ait toujours quelqu'un en face du poste et que la charge de travail ne soit pas trop élevée. Nous ne travaillons pas ainsi. S'il vous plaît, mettez quelqu'un à disposition des présidents. C'est eux qui fixent les dates. Ce n'est pas la direction qui gère leurs plannings. Je tenais à vous le dire.

Concernant la sous-traitance, d'une manière claire, nous n'allons pas être d'accord. Aujourd'hui, votre direction nationale estime qu'un seul CSE sera consulté, c'est-à-dire le CSE NEN, uniquement sur les gestionnaires-infrastructures conventionnels de la Lorraine et uniquement sur cela. Comme je l'ai dit à votre DRH, c'est comme le port-salut, il suffit de lire. Il est écrit : « consulté sur la sous-traitance ». Effectivement, vous en faites une lecture différente parce qu'elle vous arrange. Aujourd'hui, vous nous dites que nous ne pourrions pas, demain, assurer la continuité et la sécurité du réseau si vous n'avez pas les entreprises ferroviaires. Cela remet en cause vos chiffres concernant le pourcentage donné en entretien aux EP puisqu'apparemment, aujourd'hui, les cheminots ne sont plus suffisants. Nous avons de réelles craintes sur la réalité des choses et sur ce que vous nous dites. À travers le secrétaire, nous vous demandons ce qui est dans le jugement, à savoir la consultation sur la sous-traitance, en général, avec toutes les informations loyales et sincères que vous nous devez et, en particulier, le coût des entreprises, etc. Je constate qu'un certain nombre de directions n'applique pas ce jugement, en commençant par vous et vos directeurs d'établissements. Je l'avais évoqué ici ; j'avais demandé aux élus s'il fallait avoir recours à un constat d'huissier ; cela a été fait. J'avais dit que ce serait pris en charge, bien entendu, par le CSE. Quelques-uns ont été faits. Je vous informe, aujourd'hui, que l'avocat va ressaisir le juge pour démontrer que le jugement n'est pas appliqué et augmenter les sanctions journalières financières puisqu'apparemment, cela ne dérange pas la direction de payer, tous les jours qui passent, les frais imposés par la justice, y compris sur un certain nombre de chantiers.

Je suis très déçu de voir que votre chantier suite caténaire sur Bouzonville et qui a également fait l'objet d'un constat d'huissier puisqu'il est sous les projecteurs nationaux pour imposer cela par la suite... tous les armements caténaires, ce n'est pas rien. Cela a un coût. Ils ont été changés l'année dernière. Ils sont systématiquement changés parce qu'il faut que l'entreprise ait une certaine zone à faire même s'ils sont neufs et qu'ils ont été changés l'année dernière. Après, on vient nous parler, à nous, cheminots, d'économies, avec votre règle d'or, etc. Ce n'est pas de cette façon que nous pouvons concevoir les choses d'autant plus qu'il est demandé à l'équipe caténaire de Thionville de repasser derrière l'entreprise pour vérifier ce qu'ils font. Vous nous direz où il y a une économie.

Concernant la sous-traitance, nous continuons d'essayer de faire appliquer le jugement. Nous faisons un certain nombre de constats. J'ai reçu, hier soir, les conclusions de la SNCF. Je n'ai jamais vu un appel aussi rapide. Félicitations ! D'habitude, cela est beaucoup plus long. Je pense que c'est déjà remonté et redescendu du ministère de la Justice pour, certainement, faire pression sur les juges. En effet, c'est une grosse épine dans vos pieds. Nous aimerions avoir un juge d'appel courageux qui vous condamnerait en appel. Cela nous ferait un peu sourire, je vous le dis.

Effectivement, des jeunes quittent l'entreprise. Vous nous dites que c'est dû à l'évolution des générations. Il n'y a pas que ça ! Nous devons prendre soin de nos jeunes. Il y a peu, sur

Bouzonville, un jeune qui avait toutes les formations est parti ; il était commissionné et il est parti. Il n'est pas parti parce qu'il a trouvé du travail ailleurs. Il a été écoeuré. Il faut prendre soin de nos jeunes. Nous allons le dire ; à la SNCF, le management est ultra violent sur certains secteurs. Il suffit de regarder le nombre de conseils de discipline tenus sur les zones de production. Nous observons que le moindre pas de travers donne lieu à un conseil de discipline. Il s'agit d'un management par la peur. Je vous cite un exemple. Je suis allé à une réunion organisée par le secteur, à Bouzonville, la semaine dernière. C'est effarant ! Une équipe change les traverses toutes les semaines, sans aucun moyen mécanique. Tout se fait à la main, comme nous faisons, il y a 30 ans. Lorsque vous demandez au dirigeant d'unité et au DPX comment il est possible de travailler ainsi... nous n'avons pas de moyen mécanique alors que nous avons un jeune qui est à CACES et qui peut conduire une pelle qui coûte 175 € par jour. Ce n'est rien. L'unité répond que cela n'a pas été prévu ainsi. Vous devez avoir un devoir de résultat. En effet, vous ne pouvez pas altérer la santé des agents de cette façon. La réponse de l'unité est que si nous ne le faisons pas, elle fera appel à une entreprise privée. Aujourd'hui, telle est la réponse. Cependant, l'entreprise privée arrive avec des moyens mécaniques. Nous, nous devons user nos cheminots et s'ils ne sont pas d'accord, nous faisons appel à une entreprise. Les jeunes, aujourd'hui, n'ont plus envie de vivre comme il y a 30 ans. Ils en ont marre de ce travail. C'est un exemple parmi tant d'autres. Je ne peux pas vous entendre dire que ce n'est dû qu'à l'évolution des générations. Aujourd'hui, nous ne prenons pas assez soin de nos jeunes. C'est important.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très rapidement, sur les commissions obligatoires, je crois que nous devons bien nous entendre. Si vous souhaitez, dans certaines commissions, qu'il y ait des représentants de la direction ou s'il est prévu, dans certaines commissions, qu'il y ait des représentants de la direction, nous devons nous entendre sur les dates. Nous avons toujours réussi à le faire. Il faut, de part et d'autre, chercher le bon compromis sur les dates. Nous sommes tout à fait conscients qu'il y a plus de membres élus ou représentants du personnel à réunir et que c'est, quelque part, plus contraignant. Cependant, il peut également y avoir des contraintes par rapport à la personne de la direction. Je demande simplement ce que cela soit également pris en compte.

Concernant la sous-traitance, je n'insiste pas plus que cela. Je ne sais pas exactement quel était l'état des armements qui ont été changés par la suite rapide caténaire. Il faut être clair entre nous ; les premiers chantiers sur Champagne-Ardenne, qui ont dû être interrompus à cause de l'accident, sont essentiellement des chantiers de réglage et d'apprentissage pour savoir comment faire fonctionner ce nouvel outil qui a quand même, pour but, de faire quelque chose qui devrait tous nous motiver, à savoir régénérer les installations 25 000 nord-est les plus anciennes, dont nous savons qu'elles posent maintenant des problèmes de fiabilité.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Que racontez-vous, Monsieur le Président ? Ce n'est pas Champagne-Ardenne. C'est sur la Lorraine.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Attendez, vous m'avez parlé de la Lorraine ; vous avez certainement vu en Lorraine la suite rapide de la caténaire. J'imagine que le constat d'huissier a été fait en Lorraine. La suite caténaire est aujourd'hui en Champagne-Ardenne.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Quand vous dites que nous devons être satisfaits, je vous rappelle que nous avons une suite rapide caténaire cheminote. Nous n'avons pas besoin d'entreprises privées, surtout qu'elles sont interdites.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est une question d'ampleur de ce que nous voulons faire. Nous voulons faire un renouvellement d'ampleur des installations 25 000 nord-est les plus anciennes.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous pouvons également le faire avec nos cheminots !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous le faisons en partie avec nos cheminots. Nous continuerons à le faire, en partie, avec nos cheminots et en partie avec une entreprise.

Sur le dernier cas, je ne le connais pas. Je suis un peu étonné de ce que vous me dites. Nous avons effectivement des mini pelles et des pelles dans l'entreprise. Il y a du matériel. Nous pouvons en louer. Je regarderai ce point. Évidemment, la façon dont nous équipons nos brigades, nos équipes et tous nos agents jouent dans l'intérêt qu'ont les jeunes agents sur le poste.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Sans vouloir créer de polémiques ou quoi que ce soit, hier, on m'a stoppé dans les discussions parce que les tours de parole n'étaient pas respectés. Il serait bien de faire de même, avec l'ensemble des organisations syndicales. Lorsqu'ils lèvent la main, ils ont droit à la parole ou sinon cela se fait sous forme de bilatérale. Cela nous a été reproché, hier. Il serait bien que le fonctionnement, tel qu'il nous a été reproché hier, ne se reproduise pas non plus ce jour.

La délégation SUD-Rail voudrait préciser... depuis le début, nous aimerions intervenir. Vous êtes intervenus sur le préambule puis vous avez attaqué sur les déclarations. Il serait bien de voir un peu autour de la table s'il y a d'autres personnes qui souhaiteraient intervenir sur votre préambule avant d'attaquer directement sur les déclarations. Cela s'appelle la démocratie. Je pense que toute organisation syndicale a le droit d'intervenir sur certains sujets.

Dans votre accord, il est précisé que les élus du CSE conservent leurs prérogatives et plus particulièrement dans le cadre des droits d'alerte, d'accidents graves et des reclassements. Les reclassements ont, pour le moment, toujours été vus ici. Pour preuve, nous devons en traiter deux. Concernant les droits d'alerte, comment se fait-il que les élus CSE doivent aller voir ce qui se passe dans les réunions RPX et CSSCT pour se rendre compte qu'il y a eu des droits d'alerte déposés ? Dans votre accord, il est dit que les élus du CSE gardent lors prérogatives et particulièrement dans le cadre des droits d'alerte. Il me semble que chaque élu du CSE est en droit d'avoir la même information. Un droit d'alerte a été déposé. Chaque élu du CSE doit en être informé.

Je peux comprendre que le secrétaire n'ait pas eu le temps de tout envoyer, compte tenu des heures tardives auxquelles vous envoyez certaines informations, mais il serait peut-être bien que les élus reçoivent en même temps certaines informations. Vous nous parlez de choses. Le secrétaire n'a certainement pas eu le temps de nous les envoyer, hier ; je pense à l'accident du PN. Nous avons été informés par d'autres biais. Vous nous parlez d'une chose que vous envoyez. Nous découvrons les choses. Si vous l'aviez envoyé à l'ensemble des

élus du CSE, nous aurions pu participer. Nous voulons savoir, par rapport à ce qui a été soulevé... sur le fonctionnement par lui-même de cette instance, nous voulons savoir si le RH 826 a été supprimé de nos référentiels. J'attends une réponse de votre expert RH, ici présent. Nous apprenons, par des courriers, par exemple celui du 14 octobre... pourtant, nous vous avons posé la question. Vous nous avez dit que vous réfléchissiez que vous alliez nous tenir au courant. Le DET a envoyé, le 14 octobre, un courrier pour signifier que le lot trois est supprimé pour fin juillet 2020. Il me semblait que le RH 826 traitait de choses en amont, ce qui n'est pas le cas.

Vous nous parlez de réorganisations, de suppression, etc. Cela fait partie principalement des questions. Cependant, nous n'arrivons jamais aux questions. Il est assez facile, comme nous avons pu le voir à Rouen, de passer un poste en deux-huit en trois-huit et signifier que l'information a été donnée en CSE. Il serait bien de pouvoir discuter. Vous dites qu'il va falloir préciser, à certains endroits, le fait que des entretiens exploratoires et d'orientation sont prévus. Nous aussi nous aimerions avoir ces informations, Monsieur LARRIEU. Prenez le train-parc, TP1 et TP2, sur leurs suppressions, à Sotteville. Les agents le savent. Quand allez-vous informer les instances représentatives du personnel ? Quand allez-vous annoncer cela au CSE ? Lundi, nous aurons un CSE extraordinaire. Qu'allons-nous venir y faire, Monsieur le Président ? Il y aura, le 21, un CSE extraordinaire à partir de 13h30 sur une fusion Hainaut-Artois. Pour quoi faire ? Est-ce uniquement pour remplir vos obligations, Monsieur le Président ? Les entretiens exploratoires ont été faits. Les entretiens d'orientation ont été faits. À quel moment pouvons-nous informer le personnel, alors que vous allez nous faire une information le 21 octobre, de leurs droits ? Comment pouvons-nous construire une lutte, si au moment où vous nous donnez l'information tout est bouclé ? Vous allez peut-être faire pareil avec l'Infralog national, lot trois. Nous vous avons posé la question. Vous avez répondu qu'il n'y avait pas de sujets et que nous avions du temps. Cela voulait dire : « allez voir ailleurs si j'y suis ». Cependant, un mois plus tard, un courrier est tombé nous informant que le lot trois sera supprimé fin juillet 2020. Quand allez-vous nous l'annoncer ? Ça ne nous intéresse pas ? N'y a-t-il pas suffisamment d'agents en souffrance, en RPS ? C'est vous qui provoquez les RPS, Monsieur le Président. Lorsque la suppression est annoncée, le prétexte pour ne rien dire est que ce n'est pas passé en instance et qu'il n'est donc pas possible d'aller au-delà. Les agents sont donc en attente. Ils nous appellent. Nous ne sommes pas au courant parce qu'on ne nous dit pas tout au CSE.

Il y a de nombreux sujets, comme celui-ci. Certaines choses vont devoir être revues. Ça ne fonctionne pas. Hier, nous vous l'avons dit. Vous n'êtes peut-être pas suffisamment pourvu en personnel pour faire fonctionner cela comme il le faut. Nous n'avons pas envie que ce soit un agent d'exécution, maîtrise ou cadre et qu'ils tombent un par un parce que l'organisation n'est pas faite humainement et n'est pas en capacité, sur une telle zone de production. Plutôt que passer en priorité vos dossiers de restructuration, etc., comme à chaque fois, commencez, peut-être, les CSE par les questions !

Nous devons revenir sur les sujets des questions. C'est comme pour les ICP. Apparemment, cela devait être un peu fait comme cela se faisait sur l'Île-de-France. Nous attendons. Il devait y avoir des questions traitées prioritairement par rapport à toutes celles posées depuis le début de cette instance. Nous attendons.

Si nous revenons sur notre déclaration, il est assez cocasse de voir les représentants de DuPont de Nemours ne pas être en mesure de marcher correctement sur les pistes itinéraires. Ont-ils fait une déclaration d'accident du travail lorsqu'ils sont tombés en marchant sur la piste tellement cette dernière était encombrée ? Ont-ils le droit d'être en zone dangereuse, Monsieur le Président ? Sur la piste, ils ne pouvaient plus avancer. Ils se sont mis en zone dangereuse. Vous savez très bien ce que nous pensons de la méthode DuPont de Nemours. Lorsque nous en arrivons à ce que leurs représentants fassent un dossier d'accident du travail sur le lieu, c'est assez cocasse !

Sur l'astreinte, cela a été discuté. Tous les deux mois, Monsieur le Président, nous discutons, si ce n'est pas une fois par mois, de la problématique astreinte. Chaque fois, vous nous faites la même réponse. Vous nous dites que vous allez voir et nous répondre. En relisant les PV, qui nous ont été envoyés, du mois de mars, nous attendons encore la réponse de Monsieur le RH qui avait la délégation de pouvoir. Cela descend tellement bas que nous ne savons même plus qui a la délégation de pouvoir de quoi que ce soit, dans cette entreprise, lorsque nous déposons un droit d'alerte. Vous deviez vous renseigner. Nous attendons les réponses. Si nous reprenons l'ensemble des sujets, nous sommes partis pour un mois d'instance. Vous écrivez que vous prenez note sur un post-it, mais le post-it, depuis tout ce temps, a dû se décoller et il est tombé par terre. Il a été ramassé et mis à la poubelle. Ça ne fonctionne pas.

Si vous prenez les réunions RPX, les DET font ce qu'ils veulent. Cela est la même chose pour le SSCT. Ce n'est pas une instance ; c'est juste un comité. Ils disent ce qu'ils ont envie de dire. Ils n'ont pas envie de répondre aux questions. Il n'y a aucune obligation. Que voulez-vous, Monsieur le Président ? Voulez-vous que nous posions des DCI ? L'ensemble des questions que nous posons, RPX, SSCT... que va-t-il falloir ? Va-t-il falloir que nous les posions en DCI pour avoir un traitement et une discussion sur certains sujets ? S'il faut utiliser cette méthode, pas de problème. Si vous n'arrivez pas à libérer du personnel pour fournir des chiffres et pour donner des explications sur les différentes commissions obligatoires, vous allez avoir de gros soucis si nous commençons à faire pleuvoir les DCI. Ça, nous savons faire également ! Soit vous respectez les RH, même si nous ne sommes pas tout à fait d'accord, comme le 826 ou soit, nous allons faire comme vous. Nous allons vous faire tomber les sujets un par un.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais vous répondre Monsieur PINOT.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Sur les démissions, nous ne partageons pas du tout votre avis. Vous êtes hors sujet, sur ce point. Vous pouvez interroger les jeunes qui démissionnent. C'est une bonne chose de les questionner et de vendre nos métiers à Réseau, mais connaissez-vous les jeunes qui démissionnent et connaissez-vous les raisons de leur démission ? La plupart démissionnent parce qu'ils sont loin de leur famille et de leurs foyers et qu'ils ne gagnent pas suffisamment. C'est la première raison qui doit représenter la grosse partie de 1025 démissions que nous avons eues, l'année dernière. Lorsque nous embauchons un agent circulation, l'objectif du jeune est de rester agent circulation ou d'évoluer dans l'entreprise. Son objectif n'est pas d'être aiguilleur, pendant trois ans à la SNCF, puis d'être routier pendant deux ans et travailler ensuite dans l'usine du coin pendant trois ans. Ce n'est pas du tout l'objectif des jeunes. Les jeunes veulent avoir un métier agréable leur permettant de construire une vie de famille agréable. Telle est la première volonté.

J'étais, la dernière fois, en Commission consultative Réseau. Le RH disait qu'il fallait mettre en avant l'attractivité des métiers. Il n'y a pas 50 solutions pour mettre en avant un métier attractif. Les DPX, à l'Équipement, qui démissionnent, où croyez-vous qu'ils aillent, à l'heure actuelle ? Ils vont chez nos sous-traitants. Pourquoi ? Pour gagner plus, tout simplement. Telle est la réalité. Dans une brigade, deux DPX ont démissionné pour rejoindre les sous-traitants. Nous ne réagissons pas et nous laissons faire.

Nous vous avons également interrogé sur les 20 personnes de l'Infralog national formées sur des postes stratégiques pour remplacer les grévistes lors de prochains mouvements sociaux. Est-ce une réalité ? Est-ce une nouvelle vocation de l'Infralog national ? Est-ce juste une rumeur ?

Concernant l'organisation de coordination des gestions de crise, nous avons eu ce dossier en consultation le 10 octobre. C'est un document de 15 pages avec 17 lignes sur le bilan social. Vous nous dites que vous allez voir avec le secrétaire pour que nous ayons une information. Oui, effectivement, il nous faut une information. Vous nous dites que cela ne concerne pas beaucoup de monde. Cela concerne du monde ! Les centres d'Amiens et de Reims vont fermer. Nous vous demandons le bilan social, les conséquences des fermetures d'Amiens et de Reims, le calibrage des postes à venir, car même les agents concernés ne sont pas au courant, à l'heure actuelle, du calibrage des postes. Pour trouver le personnel requis et s'adapter à la loi qui impose cela à SNCF Réseau, il est important de connaître le calibrage. Faites-vous le calibrage en fonction des compétences à avoir ou le calibrage sera-t-il fait en fonction des compétences que vous avez à disposition ? Nous aimerions également avoir une information sur le système d'astreinte et les délais de réactivité. Avec la suppression du 7/7, les délais de réactivité ne seront peut-être plus les mêmes. Cela sera-t-il mis en fonction... nous aimerions également connaître la date de mise en fonction. Je vais vous lire la dernière phrase du document que nous ayons eu, pour vous montrer le niveau d'information que nous recevons et qui démontre les moqueries vis-à-vis des élus du GPF ou de cette instance : « les ouvertures de salles de crise opérationnelles territoriales et de salles de crise stratégiques territoriales pourraient avoir lieu à partir du 15 janvier 2020 et pourront s'étaler sur le premier trimestre 2020 tout en évitant les semaines à forts enjeux comme les pointes de neige. » Je ne sais pas de quelle façon vous allez connaître les pointes de neige avant la mise en service. Cela paraît un peu léger pour un document qui parle de ce domaine.

Pour revenir sur Daniel BARRAU que nous avons cité nommément dans notre déclaration, il est surprenant que vous ne soyez pas au courant. Il est parti à la retraite depuis le début de l'année. Certaines personnes veulent rester et continuer à travailler. Les modifications sur le départ en retraite de 2007 le permettent facilement et aisément. Créer une entreprise... chacun a le droit de faire ce qu'il veut en retraite même si je trouve, éthiquement, que ce n'est pas très respectueux du système global en France. Par le biais de ce cumul, on prive certainement d'emploi d'autres personnes. C'est un autre débat. À l'origine, il a créé une entreprise pour faire des consignes à Dakar. Subitement, d'un seul coup, paraît-il qu'il aurait été missionné par la direction des achats pour faire une étude des achats dans les EIC ! Vous n'êtes pas au courant, mais je vous le dis.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur STIEGLER, j'entends bien, mais j'ai un petit problème. Nous avons de nombreux sujets à traiter aujourd'hui. Je vous ai répondu.

Pourquoi mettez-vous en doute ma réponse ? Je ne connais pas ce sujet. Je ne vais pas vous en dire plus même si vous me reposez trois fois la question. Je suis désolé. J'ai bien entendu la question qui était posée par Monsieur OZENNE. J'ai dit que j'allais vérifier dans quelles conditions les marchés de conseil sont passés avec d'anciens cheminots. J'ai dit que je ne connaissais pas l'intervention de cette personne dans ce type d'intervention. Je ne pourrai pas vous en dire plus. Dans tous les cas, ce n'est pas le ZP NEN qui a passé un marché sur ce sujet achat. Je suis clair là-dessus.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : J'ai le droit de donner un complément d'information sur ce dossier. Je continue donc à parler de ce monsieur.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous en avez le droit.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Je vous le dis, il a téléphoné, la semaine dernière, à de nombreux agents de l'EIC Alsace pour qu'ils lui expliquent ce qu'ils faisaient de leur journée au travail. Nous ne sommes plus dans les achats. Nous sommes dans de la logistique. Je vous le dis ; ainsi, vous le savez. C'est inadmissible. Nous avons une charte éthique. Les agents ont-ils le droit de répondre à un retraité qui leur pose des questions sur ce qu'ils font au travail ? Je pense que non. Je n'ai pas terminé. Le pire est qu'il débauche des retraités. Il téléphone à des gens ; il organise des repas avec des cheminots actifs, retraités. Pensez-vous que c'est normal ? Un ancien DET fait cela à des agents à qui il a fait la morale pendant 20 ans. Non. Ce n'est pas acceptable. Lorsque nous, en notation, nous allions réclamer un deuxième niveau de qualification B pour une personne qui était pendant 10 ans au premier niveau, on nous répondait que nous allions ruiner l'entreprise. Je me demande, en l'occurrence, qui ruine quoi. Nous vous demandons de faire arrêter ce type de pratique ou de tout mettre en œuvre pour cela. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur STIEGLER. Excusez-moi, si j'ai un peu haussé le ton, mais je voulais simplement vous dire que j'avais bien entendu le message et que si je n'avais pas de réponse, je n'en aurais pas plus maintenant.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je vais laisser mon tour au secrétaire et je reprendrai après.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous trouve bien nerveux, Monsieur le Président. Est-ce un sujet sensible pour vous ? Il faut rester respectueux des élus et un peu se contenir. Je tenais à vous le dire. Cependant, je ne prends pas la parole pour cela.

Je suis aussi garant du fonctionnement. Cela a été évoqué, précédemment. Effectivement, le représentant de l'organisation syndicale, j'en ai parlé au bureau, la dernière fois... il y a eu un certain nombre de droits d'alerte concernant la catastrophe de Normandie ; le secrétaire était parti organiser la fête des CSE. J'avais juste sur moi un téléphone portable ; je n'avais pas d'ordinateur. Je n'arrivais donc pas à envoyer des messages groupés. Un certain nombre de droits d'alerte sur cette région, pour le même motif et des motifs différents, ont été déposés par un élu. Je m'en suis expliqué au Bureau.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends bien ; je pense ne vous avoir fait aucun reproche là-dessus. C'est une question de fonctionnement.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous parle à vous. Nous évoquons un problème de fonctionnement ; merci de me laisser terminer. J'ai fait mon petit mea culpa. Je suis très

réactif pour informer nos élus. En effet, aujourd'hui, les prérogatives du secrétaire sont également de faire le lien entre la direction et les élus. J'essaie de le faire au mieux. Effectivement, je l'ai dit au Bureau, aux représentants de SUD-Rail qui étaient présents. Je leur ai dit, désormais, si je n'arrive pas à contacter tous les élus car parfois, je reçois des messages très tard. Si je le peux, je les transmettrai directement aux membres du Bureau, dans l'attente d'avoir un ordinateur sous la main pour les envoyer directement à tous les élus. J'entends un certain nombre de choses, sur le fonctionnement en général. J'entends qu'un secrétaire de séance a essayé de recadrer un peu les choses afin que nous évitions une discussion bilatérale entre le président et un élu. Moi, un moment donné, lorsque j'ai repris la parole, si je vous l'ai demandé, c'est parce qu'il y a un problème de fonctionnement. Je voulais que nous terminions sur ce sujet avant que nous partions sur un autre sujet. En effet, pour moi, ce qui se passe avec les ordres du jour, en ce moment, est important. Vous le savez ; je me suis, la dernière fois, fâché avec votre DRH. Il était important que vous répondiez à un certain nombre de questions. J'ai joué mon rôle de secrétaire en prenant la parole. Les élus ne doivent pas oublier que j'ai toujours respecté ce tour de parole.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur le Secrétaire. De mon côté, je m'efforce de respecter aussi scrupuleusement que possible, l'ordre dans lequel les mains se lèvent. Dans quelques cas de figure, il peut m'arriver de considérer, peut-être à tort, si c'est le cas, il faut me le dire, qu'une intervention vient en lien immédiat avec ce qui vient d'être dit. Je dis simplement, si je fais un retour, que cela peut se faire par une observation, mais Olivier MARTY me donne des notes bien faites. Cela est, parfois, pour prolonger le débat sur les questions. Si nous ne sommes pas d'accord là-dessus, je donnerai la parole strictement dans l'ordre dans lequel les mains se lèvent. Je dis simplement, pour moi, que l'objectif est que ceux qui souhaitent s'exprimer puissent le faire. Jusqu'à présent, je pense que cela a été fait ainsi dans notre instance.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Juste une précision, pour l'ensemble des élus. Des informations qui me sont parvenues, hier, ont été envoyées à l'ensemble des élus. Seule l'information sur le PN m'a été transmise verbalement, très tard, hier soir, par le président. Je n'ai reçu aucun mail. Il m'avait indiqué qu'il en parlerait ce matin puisqu'il n'y avait pas de responsabilité immédiate établie ou d'agent concerné sur notre zone.

Je demande, à présent, à notre Président, une pause puisqu'il est 11h10.

La séance est interrompue de 11h11 à 11h33.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de reprendre notre séance après cette pause.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je crois que le secrétaire, en début de séance, vous a interpellé sur un certain nombre de points, entre autres sur les inspections trimestrielles. Il me semble que vous n'avez pas répondu.

Il a demandé, à des élus, des DDD parce qu'ils ont participé à des inspections trimestrielles. Je vous le dis officiellement ; vous pouvez envoyer un mail à Madame CISOWSKA ainsi qu'aux commandes des EIC Normandie. Il n'y aura pas de bons délivrés pour cette inspection trimestrielle.

Je voulais revenir sur les incidents de Lалуque puisque vous avez commencé votre intervention en disant que ce dernier accident était plus simple et qu'il était dû à une erreur humaine. Vous l'avez dit de cette façon. Je m'inscris en faux. Il y a eu trois accidents sur ce site. Je pense que vous avez un sérieux problème d'organisation du travail, de consignes. Il y a peut-être une grande différence entre le travail réel et le travail prescrit, c'est-à-dire entre ce qui est écrit et ce que les gens sont amenés à faire, sans doute par manque de personnel ou par un défaut d'organisation. Je pense que vous devez vous pencher là-dessus. Il est navrant, nous en sommes au troisième accident, de ne toujours rien voir venir. Vous avez saisi l'inspection du travail, faisant suite à un désaccord sur le premier accident. Vous avez quand même pas mal de travail devant vous.

Je voulais revenir sur l'incident de Lubrizol pour lequel nous avons eu un CSE extraordinaire, avant-hier. Nous avons voté une résolution. Nous avons fait beaucoup de résolutions, notamment sur l'amiante et sur pas mal de choses, dont le travail de nuit. Pour l'instant, ces résolutions restent des lettres mortes. Je vous invite vivement à vous pencher sur la résolution qui a été votée à l'unanimité, avant-hier. Il y avait notamment un paragraphe sur le suivi médical et les prises de sang. Je vous demande, officiellement, de commencer à convoquer les agents pour qu'ils passent une visite médicale et qu'ils aient un bilan sanguin. 300 à 400 agents peut-être, voire plus, sont concernés. La liste est en cours d'élaboration. Nous en sommes à plus de 400, mais la liste n'est toujours pas terminée. De nombreux agents ont été impactés. Nous n'allons pas attendre Noël pour commencer les prises de sang. Je vous demande de commencer les visites médicales spécifiques, comme cela a été acté dans la résolution. Je vous demande de tout mettre en œuvre très rapidement et de commencer rapidement. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous réponds directement, Monsieur MUTEL. Sur les inspections trimestrielles, j'ai entendu l'interrogation du secrétaire. Nous donnerons les informations utiles aux établissements.

Concernant Lалуque, je ne crois pas avoir dit que c'était simple parce que cela était dû à une erreur humaine. J'ai dit que ce n'était pas un cas de co activité, comme celui relativement complexe que nous avons eu dans la prise en écharpe. Il y a à peu près toujours, dans les incidents, des facteurs à la fois organisationnels et humains. Celui-là ne fera pas exception à la règle. Il fera l'objet d'une enquête complète. Sur le fait qu'il y ait, sur cette base arrière, des problèmes d'organisation, je ne crois pas avoir dit le contraire. C'est pour cela que nous avons envoyé une mission regarder spécifiquement l'organisation, les consignes, etc. En revanche, j'indique que nous n'étions pas du tout dans le même contexte. Les aspects de pression temporelle et autres, pour ce type de manœuvre, ne sont pas les mêmes, en phase de finition, que dans le feu de l'action de la GOP, elle-même.

Concernant Lubrizol, j'ai bien entendu la résolution. Je voudrais très clairement dire qu'un certain nombre de points de la résolution sont déjà en œuvre ou vont être mis en œuvre ; dans ce dernier cas, nous vous le ferons savoir le plus vite possible. En revanche, vous posez la question d'un examen sanguin. En tant que patron de la ZP NEN, je vous redis que je ne décide pas d'un examen sanguin. Nous n'avons jamais décidé le fait que faire un examen sanguin était meilleur qu'un autre type d'examen. Je crois que le Docteur en a expliqué la raison. Nous détectons des choses, dans un examen sanguin ; certaines choses sont plus du ressort d'autres types d'examens médicaux. La seule chose que je ferai, à partir de votre

interpellation, est de ressaisir le médecin du CSE, le Docteur LEHOUCQ et le Docteur DELATTRE puisqu'il était présent à notre CSE extraordinaire. Je lui dirai que les résultats publiés dans la presse d'un certain nombre d'examens, chez les pompiers qui sont intervenus dans l'extinction de l'incendie, ont posé des questions et ont, d'une certaine façon, semé le trouble. Je lui demanderai si cela est susceptible d'amener la direction des services médicaux de la SNCF à modifier sa position par rapport au type d'examen et au type de suivi à avoir sur les agents de la SNCF. Voilà ce que je ferai et je vais le faire. Je le répète ; je n'ai aucune espèce de type de compétences pour envoyer des agents faire un bilan sanguin. D'ailleurs, un bilan sur quoi ? Je crois que nous sommes tous conscients... sinon, nous aurions des débats beaucoup plus simples si tous les métiers du monde étaient les mêmes, s'il y avait un seul sujet hygiène, sécurité et conditions de travail pour les boulangers, le peintre, les conducteurs, etc. Les agents en question sont des agents qui exercent les métiers du ferroviaire. Dire que le cas de figure est le même que celui des pompiers qui, à pied d'œuvre, ont éteint, pendant des heures, le feu de Lubrizol... je ne me hasarderai pas à le dire, ni en termes de conséquences médicales ni en termes de marqueurs à rechercher ni en termes d'examens de sang à faire, etc. Les pompiers savent à quoi sont exposés leurs agents. D'ailleurs, nous pouvons les admirer parce qu'ils s'exposent physiquement, de façon parfois tout à fait remarquable. Dans ce cas, il y a probablement une politique d'examens médicaux liés à la profession des pompiers. J'ai été un peu long sur ce sujet, mais voilà ce que je répondrais sur cette question.

Pascal GUELUY (CGT) : Nous avons déjà discuté pas mal sur le sujet. Je voudrais quand même vous entendre. J'aimerais savoir si nous sommes bien d'accord sur le fonctionnement, dans vos services, lorsqu'un droit d'alerte est déposé dans un établissement. J'espère que vos DET vous en informent immédiatement et que vous nous en informez. Je pense que cela devrait fonctionner ainsi. En CHSCT, on nous faisait le coup. Comment allons-nous prévenir les mandatés, à l'époque ? Je suis désolé, je pense que tout le monde ici sera d'accord. Monsieur ACHOUB, Secrétaire du CSE, n'est pas le secrétaire de Monsieur LARRIEU ou de Monsieur MARTY. Vous avez des responsabilités, à savoir nous en informer. Il ne faudrait pas essayer de nous faire croire que cela ne fonctionne pas de notre côté.

Concernant notre sujet de fonctionnement, j'ai des retours de mes camarades, en local, qui reviennent des réunions des CSSCT ou de RPX. Ils sont un peu désabusés. Les ordres du jour ne sont pas forcément discutés à l'avance ; ils sont imposés. Il n'y a pas grand-chose dans ces ordres du jour. Si nous sommes sur des sujets de CSSCT, en local ou de RPX... vous nous avez annoncé que c'était plus ou moins les anciennes DP de l'époque. Nous avons beaucoup moins de moyens, mais ce n'est pas pour cela que les informations transmises dans ces réunions doivent être à minima. Nous pensons qu'elles devraient être au moins à la hauteur de ce que nous avions avant, dans les anciennes instances. Je ne comprends pas que nos camarades soient en train de nous remonter le fait qu'il y a, en face, des réticences pour nous transmettre les informations.

Vous avez donné votre avis sur la cooptation et sur tous les bienfaits que vous en espérez. Je tenais à vous rappeler qu'il y a quelques années – la CGT cheminots l'avait dénoncé, à l'époque – nos chers dirigeants de l'entreprise donnaient des consignes pour que nous n'embauchions plus les enfants de cheminots, par exemple. C'est un vrai scandale. Pour le coup, les enfants des cheminots connaissaient les conditions de travail de leurs parents. Au

même moment, il y avait des objectifs chiffrés pour embaucher hors statut, que ce soit à l'encadrement ou à la production. Je pense, sur ces sujets, que vous avez quelques reproches à vous faire à la direction. Je ne vais pas vous viser personnellement. Nous avons également un autre exemple. Lorsque la fédération CGT des cheminots, que ce soit en national ou en local, organise des bureaux d'embauche et que nous vous amenons des CV... des candidats, en sachant que nous organisons, par exemple, à Lille, un bureau d'embauche, amènent des CV. Nous sommes très surpris d'avoir des témoignages de personnes qui nous rappellent pour nous dire qu'elles n'ont même pas été conviées à un entretien. Nous dire que nous ne savons pas embaucher, que nous rencontrons des difficultés et que nous inventons des cooptations pour trouver de futurs cheminots, il faudrait peut-être arrêter de nous raconter n'importe quoi.

Par rapport à votre dernière intervention sur Lubrizol, je suis désolé, les pompiers... nous sommes tous d'accord pour dire que les pompiers font un bon travail, mais les cheminots qui étaient dans la même zone, en cas de risque de cancer ou d'une maladie quelconque, ce n'est pas à vous de juger s'ils étaient plus ou moins exposés.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est bien entendu. Olivier, peux-tu rappeler la règle pour les DA, lorsqu'un droit d'alerte est déposé ?

M. Olivier MARTY (Président délégué) : Pour moi, le sujet a été abordé tout à l'heure, par Monsieur le Secrétaire. Le fait que nous partagions l'information au sein de la direction sur les droits d'alerte se fait dans les deux sens, selon le premier qui a été avisé du droit d'alerte, entre le directeur d'établissement ou l'un de ses représentants ou le président du CSE. L'information circule au sein des services, dans les deux sens, pour que nous en ayons connaissance si nous ne sommes pas informés les premiers, et pour que l'établissement concerné puisse prendre en charge l'enquête immédiate lorsque l'information du droit d'alerte est arrivée uniquement au président du CSE. Le relais de l'information est donné avec le rôle de relais qui a été rappelé par Monsieur le Secrétaire, précédemment.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais passer la parole à Monsieur TREDEZ.

Christophe TREDEZ (UNSA-Ferroviaire) : Bonjour Monsieur le Président. Je vais faire trois interventions. Ma première porte sur le contrat-cadre pour le recyclage des ordinateurs. Ça s'appelle « écologie ». Il est repris dans la rubrique D3E. Ainsi, vous avez déjà la réponse à une question.

Je vais également faire une intervention par rapport au management DuPont de Nemours. Il s'est avéré, sur l'un de nos chantiers, faisant suite à la visite des représentants de cette société, que nous étions en non-conformité par rapport au Code du travail. Ils ont relevé, compte tenu des travaux, que les agents, que ce soient les agents SNCF ou les agents d'entreprises prestataires, étaient en non-conformité. Le responsable du lot travaux en question a voulu arrêter le chantier. Cela lui a été refusé. Avons-nous le droit de travailler sans être conformes à la réglementation du Code du travail ? Je suis surpris.

Ma dernière intervention concerne les réorganisations. Lors d'un CSSCT sur l'Infrapôle Nord-Pas-de-Calais, on nous a informés que nous allions supprimer la brigade de Saint-Pol-sur-Ternoise puisque nous allons faire une nouvelle régénération de l'étoile de Saint-Pol. Je pense que vous devez savoir de quoi il s'agit puisqu'il s'agit aussi d'un projet très politique.

Sur le même projet, un courrier est parti de la direction générale industrielle et d'ingénierie, la DGII. Ce courrier stipule le fait de ne pas avoir de retours suffisants et le fait de faire un armement léger ; il s'agit des fameuses préconisations de notre Président, Monsieur JEANTET. Afin de réduire le coût des travaux, nous allons alléger la maintenance. Pour ceux qui sont de la voie, nous allons mettre 1500 traverses au kilomètre au lieu de 1660 ; nous allons mettre 15 cm de ballast sous traverses au lieu de mettre les 25 cm nécessaires. Les conclusions de cette dérogation de la DGII disent : « en l'absence de retours d'expérience sur des cas comparables, nous ne sommes pas en mesure de quantifier l'importance de ce phénomène par rapport à la tenue du nivellement dans le temps. » Nous sommes donc en train de faire des travaux ; nous investissons de l'argent dans des travaux, certes pour des raisons politiques, certainement. Nous essayons de réduire le coût de ces travaux, mais nous allons à l'encontre du rapport de l'institut de Lausanne 2007. Il disait que nous devons investir dans les travaux pour réduire la maintenance ; or, nous investissons dans les travaux. Nous allons fermer une brigade et, malgré tout, la maintenance ne va pas être allégée.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends. Je ne peux qu'en prendre note, à ce stade. Je ne connais pas les deux cas que vous citez. Je les regarderai. Le dernier cas est un point de techniques et d'économies. Le cas de non-conformité vis-à-vis du Code du travail... le Code du travail s'applique normalement, s'il n'y a pas de texte dérogatoire spécifique au domaine SNCF ; nous ne devons pas travailler en non-conformité avec le Code du travail. Je ne peux que vous le confirmer. Ne connaissant pas le sujet, je ne peux pas aller plus loin, dans ma réponse.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Vous êtes très sélectif, Monsieur le Président. Nous n'avons pas été entendus sur notre première intervention.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Excusez-moi, je n'ai pas répondu à votre première intervention. Me laissez-vous y répondre ; ? Je le reconnais, c'est une erreur de ma part. J'ai donné la parole, je crois, à Monsieur STIEGLER, sans avoir répondu à votre intervention. Souhaitez-vous que j'y réponde ? C'est vous qui me le dites.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Si nous posons des questions, ce n'est pas pour vous embêter, mais c'est surtout pour avoir des réponses. Je garderai, quand même, mon temps de parole parce que certaines choses nous interpellent.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai pas répondu à toute votre intervention. Vous êtes beaucoup intervenu sur le RH 826, sur le dialogue social, en disant que la façon dont les restructurations ont été portées à la connaissance du CSE ne vous convenait pas. Vous avez cité la suppression du lot trois. Sur cette suppression, deux choses. Sauf erreur, j'ai dû dire à deux reprises, dans cette instance, dans deux réunions, qu'elle était bien envisagée. Le moment venu, comme ce ne sont pas des choses à effet immédiat puisque nous parlons de mi 2020... les effets vont se déployer sur la deuxième moitié 2020 ; j'ai dit que nous aurions, dans ces instances, la concertation nécessaire. Nous sommes exactement dans cette situation. À ma connaissance, le directeur d'établissement a dû faire un courrier à ses dirigeants d'unités pour leur dire qu'il fallait commencer à y travailler, car il leur a confirmé que cela allait se faire, ce qui n'est pas interdit. Mon intention – je vous l'ai dit aujourd'hui, nous n'avons pas encore fait, là-dessus, le planning avec le secrétaire – est de vous donner une première information avant la fin de l'année 2019 pour que tout le monde sache quelles

sont les données, sur ce sujet, avant, selon toute vraisemblance, un cycle information-consultation qui aurait plutôt lieu en 2020. Telle est la réponse à ce que nous pouvons dire aujourd'hui sur le lot trois. J'estime que le directeur d'établissement n'est pas hors de son rôle en confirmant à ses dirigeants de l'unité que le lot trois sera supprimé. Je crois que ce n'est pas non plus une surprise, pour notre instance. Je pensais avoir été assez clair là-dessus. Il y aura cette information plus complète du CSE.

Quant à la suppression du train-parc, de l'Infrapôle Normandie, ce sujet est prévu dans nos ordres du jour à venir. Il y aura, là-dessus, là aussi, l'information du CSE.

Concernant la fusion Hainaut-Artois, je ne sais pas quoi vous dire, Monsieur PINOT. Les documents ont été envoyés pour information en CSE du 4 juillet, à savoir l'avis du CSE, les débats de cette instance, les sujets que nous avons traités auxquels nous avons collectivement choisi de consacrer du temps ; je régule le tour de parole, mais je ne suis pas le seul à décider du temps que nous consacrons à chaque sujet. Je crois que c'est largement partagé. De ce fait, ce sujet n'avait pas été traité à la date. Ce n'est pas anormal que ce sujet vienne en information, avec la présence du DET, le 21 octobre. C'est tout ce que nous pouvons dire, là-dessus. Ce n'est pas un délai exceptionnel. Je ne souhaitais pas le décaler encore plus, car je souhaite avoir un délai suffisant par rapport au temps de la mise en œuvre proprement dite.

La question du personnel pour fonctionner est notre affaire. Je vous rassure, nous nous en occupons. Nous veillons à ce que l'équipe RS, qui travaille en lien avec les RS des établissements – le travail est partagé – puisse correctement fonctionner. Si nous devons nous adapter, nous le ferons.

Quant aux dysfonctionnements du CSE, nous en avons en partie parlé. Je suis d'accord avec vous, un certain nombre de sujets mérite d'être précisé. Nous ferons ce travail avec notre secrétaire, notamment sur les critères de classement des ICP. Voilà ce que je voulais vous dire.

Concernant les réunions RPX CSSCT, je demande, là aussi, que nous les laissions se mettre en place et que nous regardions, avec un peu de recul, comment elles fonctionnent. Nous devons en être à la deuxième réunion de ce type. C'est quelque chose qui se cherche. Cela peut effectivement avoir une tonalité différente suivant les établissements, ce qui n'est pas aberrant. Je précise le propos de Monsieur GUELUY. Ce ne sont pas les anciennes DP. Cependant, même dans les anciennes DP, il y avait des spécificités assez fortes entre les établissements, si vous vous en souvenez bien. Les DP avaient des styles différents entre les établissements. En l'occurrence, ce ne sont plus des DP. Le but, en revanche, nous le rappelons, est que ce soit une instance locale d'information et de dialogue. Il faut évidemment que le DET et ses RPX ou le président de CSSCT, les membres de la CSSCT élus ou non, arrivent à converger progressivement sur la nature des informations souhaitées, la façon de le faire et les sujets qui doivent être abordés même si, je le répète, ce ne sont pas les anciennes instances. L'entreprise y a mis les moyens pour que ce soit un lieu d'information et de dialogue. Il faut, à présent, que les intéressés, localement, trouvent les moyens et que cela soit un lieu d'information et de dialogue.

Je m'excuse encore de ne pas avoir répondu à votre première série de questions. Je vous repasse la parole.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Sur les tournées trimestrielles, vous allez nous expliquer, si vous ne prenez pas en charge ces fameuses tournées trimestrielles, comment vous allez réclamer des BD, etc., alors que vous imposez la date. Il y a les sites à faire. Vous nous expliquerez, si votre choix est de le faire sous forme de bon de délégation, comment les agents vont pouvoir se rendre sur certains sites avec leur BD. Il va falloir l'expliquer. Vous avez choisi les périmètres ; vous les avez imposés. Vous allez devoir nous expliquer de quelle façon la personne qui va faire la tournée trimestrielle pourra la faire, si elle n'est pas commandée par l'entreprise.

Concernant l'ICP, cela ne nous paraissait pas très long à faire surtout, apparemment, qu'un modèle a déjà été mis en place. En revanche, des ICP nous interpellent. Nous aimerions bien, avant que quelque chose soit mis en place, y participer. Cependant, expliquez-nous comment vous allez faire alors qu'actuellement on nous envoie les ICP, à 80 %, à date trois jours. Je ne sais pas si c'est fait exprès pour éviter de nous voir arriver ou quoi que ce soit. Par exemple, pour le week-end, nous allons en avoir. Vous l'envoyez le 18, donc, demain, un vendredi, pour une ICP le lundi. Nous en reparlerons, mis à part si vous envoyez une alerte partout. Ils diront qu'il y a trois jours entre le 18 et le 21 et donc que le délai est respecté, même s'il y a le samedi et le dimanche entre les deux dates. Se dégager le lundi lorsque nous la recevons le vendredi, à 16 heures... c'est très évident ! Cela vient de partout. Nous avons l'impression que cela vient de chez vous, le fait de raccourcir les délais, de les mettre « pile-poil » à trois jours. Ainsi, vous respectez le Code du travail en termes de délai minimum de prévention de l'information sur le fait qu'il y aura une ICP. Ainsi, si vous n'êtes pas trop embêtés ; dans les trois jours, ils auront du mal à s'organiser pour y aller. Si vous restez sur ce mode de prévenance à trois jours, il serait difficile, pour nous, en tant qu'élus, selon la forme que vous allez choisir, de regarder si l'ICP, de niveau un, de niveaux deux, de niveau trois, sous dégagement, etc. Cela ne va pas simplifier les CPS s'ils doivent dégager des agents le vendredi pour le lundi. Il conviendrait peut-être de revoir cela. Par moments, nous utilisons ce délai de trois jours pour coller au Code du travail alors que les informations sont connues bien en amont, surtout lorsque nous ouvrons les pièces jointes. Nous voyons très bien que c'est largement connu en amont. Cela est pour éviter les futurs problèmes. J'ai l'impression que vous faites cela d'un revers de main, avec les deux accidents à Lалуque. Je vous rappelle qu'il y a également eu un déraillement à Laons ; certaines activités ont fait pression sur l'agent de circulation alors que celui-ci était seul, sans dirigeants, ni quoi que ce soit. Nous sommes intervenus. Les dirigeants de l'EIC ont défendu l'agent. Cependant, il est « fort de café » qu'une jeune agent ait reçu autant de pression pour lui faire porter la responsabilité venant d'une autre activité. Oui, il y a un sujet sur la co activité. Je pense qu'il y a un décret et toute une démarche à mettre en œuvre. Par rapport au Code du travail, nous ne respectons pas le décret. Bien sûr, les textes sont très longs à venir, mais un décret est à respecter qui, aujourd'hui, ne l'est pas.

Par rapport aux différentes restructurations, nous avons le courrier du DET. À aucun moment, il n'est question des instances. Il va falloir vous dépêcher, dans votre information. D'ici la fin de l'année, nous allons rencontrer l'ensemble des agents pour connaître leurs desiderata. Nous allons leur annoncer, en même temps, qu'il a été pris la décision de supprimer le lot trois. Avant de faire cela, il va peut-être falloir nous faire une petite information. Comme je vous l'ai dit, le temps presse. Je reprends juste le courrier du DET. Je n'invente rien. À aucun moment il n'est question d'IRP. Pourtant, il est dit pour le 826 : « la direction, avec les agents,

avec les organisations syndicales, est prévenue bien en amont du projet, etc. ». Nous n'y croyons pas. Pour le moment, le RH 826 prévoit certaines choses. Nous vous en avons parlé, ici. Vous nous avez répondu qu'il y avait quelque chose « dans les bacs », mais que vous ne pouviez rien dire parce que rien n'était décidé. C'est ce que vous nous disiez. Vous disiez que c'était tellement loin que vous ne saviez pas encore où vous alliez. En l'occurrence, vous avez pris une décision. Merci de nous en informer... entre le collègue d'Amiens qui est à l'Infralog national qui s'est « tapé », en trois nuits, une semaine... Il a dépassé les 35 heures en trois nuits avec, à l'issue, un accident. Vous en portez la responsabilité, Monsieur le Président. S'il avait trouvé la mort, avec une enquête derrière, vous seriez allé en prison. Où faisons-nous 11h30, 12 heures, 12h30 de service de nuit ? Nous le ressentons, lorsque nous lisons le rapport sur l'accident du travail, tel qu'il nous a été envoyé. Celui qui l'a rédigé... nous sentons très bien qu'il n'est pas à l'aise dans cette situation. Il ne semble pas être d'accord avec la situation. Qu'est-il fait derrière ? « Fermez les yeux, il n'y a rien à voir », comme nous le dit souvent le DET.

Quant aux tenues HV, le DET dit, et c'est écrit dans un mail : « je fais ce que je veux. » Il dit : « je ferai ce que je veux sur mon établissement. » Il prend la note et il la met à la poubelle. Il est normal que ce sujet revienne. Depuis le début de nos CSE, les tenues HV sont ici. C'est quand même un moyen visuel de protection, Monsieur le Président. Vous nous dites que vous ne savez pas trop, que chaque établissement gère, qu'il y a des machines à laver... est-ce qu'on y met des pastilles de lave-linge ? Vous ne le savez pas, malgré une note nationale sécurité. Il va peut-être falloir faire remonter à cette entité la façon dont les choses sont prises sur la ZP NEN. Vous nous dites que vous n'êtes pas au courant, que vous ne savez pas, que vous allez voir, que vous prenez note, que vous nous tenez au courant. Nous ne sommes plus « des lapins de trois semaines ». Il nous faut des réponses, Monsieur le Président. Si vous n'êtes strictement au courant de rien, cela est plus que grave.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très rapidement. Sur les ICP, cela a été dit. Ce travail doit être fait. J'ai vérifié ; aucune consigne n'est donnée pour que les ICP soient annoncées tardivement. Je pense que ce n'est pas forcément toujours suffisamment planifié. Nous nous efforcerons à faire les annonces plus tôt, surtout pour les chantiers les plus importants.

Concernant le co activité, je redis ce que j'ai peut-être mal exprimé. C'est un évènement extrêmement important qui était présent dans l'incident de la prise en écharpe de Lалуque et qui a joué un rôle extrêmement important. J'ai simplement dit qu'il n'était pas présent dans l'incident d'hier. Cela n'est pas pour dire que le co activité doit être négligée. Vous avez raison, c'est toujours un point particulier d'attention dans les incidents.

Concernant le lot trois, j'ai bien noté votre alerte. Nous veillerons à ce que le timing soit respecté.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Nous vous avons interpellé sur les personnes à la qualification F, à l'Infralog national.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais répondre. Il y a eu effectivement une décision d'entreprise en 2017, je crois. Elle consistait à créer une équipe d'appui nationale pour les postes d'aiguillage en plus des missions habituelles de l'ILOG national, au sein de l'UNLC, mais en plus de ses missions habituelles. À l'époque, j'ai donné les informations au

CE Circulation. Vous retrouverez la séance du CE Circulation. J'avais été interrogé sur ce point. L'objectif est de répondre à des besoins ponctuels des EIC. Ces besoins sont de toutes natures. Vous avez cité une vision qui est de dire qu'ils sont faits pour tenir des postes lors de cessations concertées du travail. Je vous réponds qu'ils sont faits pour tenir des postes en cas d'absences ou de manque de personnel, quel qu'en soit le motif, pour les travaux, pour des renforts. Je crois avoir précisé, à l'époque, que nous formons également des personnes qui connaissent bien les différentes technologies de poste et tous les postes de façon à pouvoir, ensuite, aider les établissements dans les paramétrages des simulateurs, au fur et à mesure que nous aurons des simulateurs paramétrables dans les établissements. Voilà ce que je peux dire sur cette équipe, à l'Infralog national.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Désolé, j'ai dû louper l'information, lors d'un CE Circulation. Je ne m'en souviens pas ; ce n'est pas grave. Dans tous les cas, sachez que cela pose des problèmes dans le cadre des formations avec des conflits entre les agents formés et les agents formateurs, notamment sur la philosophie de la formation.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Monsieur le Président, faisant suite à la résolution de cette instance du 15 octobre 2019, selon vos dires et votre analyse, vous aviez minimisé sciemment les conséquences des fumées de l'incendie de Lubrizol. Pourtant, Monsieur le Directeur, comme le Docteur DELATTRE, sachant que vous n'êtes ni vous ni le docteur, titulaires d'un doctorat en épidémiologie ou titulaires d'un prix Nobel de chimie ou de médecine. En revanche, la législation du Code civil, article 147 et l'article L4121-1 du Code du travail vous obligent à prendre des mesures sur la sécurité et sur la santé de vos salariés. D'ailleurs, vous avez une obligation de réussite en tant qu'employeur. Nous vous rappelons votre responsabilité sur le non-respect de précautions pour vos agents SNCF travaillant près de la catastrophe de Lubrizol. Le 15 octobre 2019, vous vous êtes retranché derrière les pouvoirs publics et le préfet ; vous nous avez dit que tout était bon et qu'il n'y avait pas de souci de pollution et de contamination. Force est de constater que vos propos rassurants tombent à l'eau avec les résultats sanguins des pompiers qui ont combattu le feu et qui ont respiré les fumées. Les résultats sanguins sont mauvais et inquiétants. Nous vous demandons de respecter cette instance et surtout de respecter la résolution des membres du CSE votée à l'unanimité de toutes les OS. Nous vous demandons de prendre toutes les mesures nécessaires en faveur des agents que vous n'avez pas protégés ; nous voulons connaître les véritables résultats et les véritables risques qu'ils pourraient encourir dans les années futures. Nous vous rappelons également de vérifier la définition de précaution et de prévention. Les agents ne sont pas des variables d'ajustement économique, mais des êtres humains. Merci Monsieur le Directeur.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur BONNESOEUR. Je pense avoir répondu à ces questions, en répondant l'intervention de Monsieur MUTEL. Je n'ajouterai rien et je confirme que nous porterons ces éléments à la connaissance des médecins SNCF pour qu'ils nous donnent éventuellement des orientations différentes de celles qui ont été données, si cela devait être le cas.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Je vous rafraîchis un peu la mémoire. Vous étiez présent, il me semble que c'est également le cas de Monsieur MARTY, au CE Circulation. Vous avez répondu à la question concernant cette nouvelle équipe créée, mais c'était juste par rapport à une question qui vous était posée en CE Circulation à laquelle vous avez répondu. Il

s'agissait d'une création d'équipe. Vous n'avez fait aucune information et consultation sur le sujet. Vous avez juste répondu à une question que nous vous avons posée tout en sachant que vous ne vous rappelez plus la date, mais c'était passé en CHSCT, en Infralog national, en décembre 2018. Il avait été précisé que c'était pour respecter vos obligations en matière de respect des circulations, avec la loi d'août 2007. Parmi les secteurs visés, quelques encadrants étaient soulagés d'avoir enfin du personnel sous la main en cas de mouvements sociaux. Ici même, nous vous avons demandé, justement, à être informés et consultés sur cette nouvelle équipe parce que cela n'a été fait dans aucun CE, Monsieur le Président. Vous nous aviez répondu que ce n'était pas utile. Telle était votre réponse. Vous pourrez la retrouver sur les PV. Je vais être bref parce que vous êtes beaucoup plus sur une réponse politique. Cela a donc bien été présenté en CHSCT de l'Infralog national. Derrière, normalement, ça doit être présenté en CE. Le CE n'existant plus, nous avons demandé que ce soit présenté, ici même.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai répondu bien et mal. J'avais effectivement donné cette information en CE Circulation, en réponse à une question. Vous avez raison, j'aurais dû le dire moi-même, le CHSCT, à l'époque de l'Ilog NAT avait été informé et l'Ilog NAT dépendait, à l'époque, du CE M&T. À l'époque l'Ilog NAT et le président du CE M&T ont considéré que c'était le mode d'information adapté. Nous pouvons le regretter, mais ce sont les éléments.

A – APPROBATION DES PV DES CSE DU 27 FÉVRIER, 12 MARS, 20 MARS (2), 21 MARS, 2 AVRIL, 10 AVRIL, 18 AVRIL, 25 AVRIL, 16 MAI, 21 MAI 23 MAI, 11 JUIN, 13 JUIN, 18 JUIN, 19 JUIN, 27 JUIN (2), 2 JUILLET, 4 JUILLET et 28 août 2019

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous avons à approuver quatre PV. Je vous passe la parole, Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Avant, Monsieur le Président, sur les ICP, je tiens à rappeler que votre service m'avait donné rendez-vous. J'ai décliné ce rendez-vous, car j'étais pris par ailleurs. Nous allons le faire très rapidement. En revanche, il faudra veiller, effectivement, à respecter les trois jours. Nous rencontrons déjà ces difficultés dans les CHSCT de l'époque. Au vu de l'étendue géographique, nous ne pouvons pas nous permettre d'avoir un délai aussi court.

Je vous ai envoyé, hier soir, assez tardivement, quatre PV. Ces PV ont été envoyés, pour des observations des uns et des autres, les 15 et 17 août. J'ai recueilli l'ensemble des observations qui ont été prises en compte et qui ont été portées sur les PV. Il s'agit des PV du 27 février, du 12 mars et de deux réunions qui se sont tenues sur la même journée, le 20 mars. S'il n'y a pas d'autres observations, je vous demande de les passer au vote, Monsieur le Président, pour approbation.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous allons les approuver un par un. C'est ainsi plus traçable. Pour ce qui me concerne, dans le délai que vous avez cité, je n'ai pas eu le

temps de relire la prise en compte des observations du président ou de ses assesseurs. Nous vous en faisons crédit. Nous supposons que nos observations sont prises en compte. Pour autant, compte tenu de ce délai, je ne participerai pas au vote, vous pourrez le comprendre.

Je mets à l'approbation de cette instance le PV du CSE du 27 février. Qui approuve ce PV ? 34 voix, soit l'unanimité.

Je mets à l'approbation le PV du 12 mars. Qui approuve le PV ? 34 voix, soit l'unanimité.

Je mets à l'approbation le PV n° 6 du 20 mars ; il s'agissait d'un CSE extraordinaire lié à un droit d'alerte à Longuyon. Qui approuve ce PV ? 34 voix, soit l'unanimité.

L'autre PV du CSE extraordinaire du 20 mars était consacré au CASI. Qui approuve ce PV ? 34 voix, soit l'unanimité.

Les PV du 27 février, du 12 mars, du 20 mars (1 et 2) sont approuvés à l'unanimité.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, une petite précision. J'ai effectivement pris en compte l'ensemble des observations, y compris celles de la direction.

Quelle est la position du Président ? S'abstient-il ? Vote-t-il contre ou ne prend-il pas part au vote ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Le Président ne prend pas part au vote. Il n'est pas tenu de le faire. Je prends part au vote lorsque je suis dans les délais pour relire les observations. C'est une pure mesure technique. Elle ne porte aucune espèce de jugement. Je vous fais crédit, comme je vous l'ai dit, de la prise en compte des observations de la direction.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais vous demander que nous fassions la pause déjeuner.

L'approbation des autres PV est reportée.

La séance est suspendue de 12h18 à 14h00.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de reprendre notre séance

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, il y a eu quelques soucis techniques. Nous nous un peu de retard qui n'est pas dû à la délégation CGT.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il peut y avoir des impondérables. En dehors de l'impondérable, je demande à chacun de faire les meilleurs efforts pour essayer de tenir ces temps de coupure.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je comprends que le Président a de nombreux dossiers de réorganisation qui doivent passer aujourd'hui afin qu'il puisse bien dormir ce soir. Nous faisons ce que nous pouvons.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur ACHOUB, je suis d'astreinte. Jusqu'à demain midi, mon sommeil est totalement incertain.

B – CONSULTATION DU CSE

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous avons, à l'ordre du jour, deux points de fonctionnement du CSE, les points B1 et B2 pour lesquels je vous passe la parole, Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous avons un règlement intérieur à voter ainsi qu'une désignation de suppléants CSSCT. Je vous en demande le report, puisque ce point est prévu le 24. En effet, nous avons quelques petits réglages à faire sur le RI. Il semblerait que la direction n'ait pas repris certaines choses sur lesquelles elle était d'accord. Nous sommes en train d'affiner cela. Ce ne sera pas de la surenchère. Il s'agira simplement d'acter ce que nous avons demandé. Nous n'avons pas eu le temps de nous concerter. Plutôt que de régler un problème aussi important que le RI, dans la précipitation, nous le ferons, je pense, le 24, soit dans une semaine.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'accepte de reporter ce point. J'imagine que le point B2 va avec.

B1 – Adoption du règlement intérieur du CSE (projet)

B2 – Désignation des membres élus suppléants des CSSCT (sous réserve de l'adoption du RI)

Ces points sont reportés.

C – CONSULTATION DU CSE

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il y a deux dossiers en consultation, qui sont de natures totalement différentes. Le point C1 est un avis sur des situations de reclassement. Je vous passe la parole, Monsieur.

Un intervenant : Par rapport à la présence de la nacelle, dans la cour, qu'en est-il ? Tout le monde circule librement alors qu'on nous embête, sur les chantiers, pour que nous mettions des casques.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, nous poserons la question. J'avoue que je ne sais même pas jusqu'à quel point cela dépend d'une organisation SNCF. Je note le sujet. Nous poserons la question.

C1 – Avis sur les situations de reclassement (sous réserve de dossier)

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'invite, en qualité d'assesseur, aujourd'hui nous sommes un peu moins nombreux, Madame Charlotte VERVAECKE QUELTON qui est la RRH de l'établissement EIC Hauts-de-France. Elle a préparé ses dossiers. Pour introduire ces dossiers de reclassement, je cède la parole à Olivier MARTY.

M. Olivier MARTY (Président délégué) : Vous êtes amenés, aujourd'hui, à exprimer un avis sur des propositions de reclassement concernant deux dossiers qui relèvent tous les deux de l'EIC Hauts-de-France et pour lesquels nous nous sommes inscrits dans la procédure telle qu'elle a été écrite dans notre accord. Elle consiste à recueillir l'avis des membres de la CSSCT compétente pour cet établissement. L'avis définitif est donné par les élus du CSE. À ce titre, vous êtes appelés, aujourd'hui, à exprimer cet avis. Comme cela avait été souhaité dans des échanges préalables, et en particulier dans ceux qui se font lorsque nous préparons l'ordre du jour, il a été fait le choix d'une inscription en plénière plutôt qu'une alternative qui aurait pu être de recueillir les avis de chacun des élus, un par un. Nous sommes dans l'inscription en plénière. À ce titre, votre avis est sollicité, aujourd'hui. Je voulais vous redonner ce point de principe sur le pourquoi de la présentation de ce dossier en plénière. Nous avons convenu que nous fonctionnerions ainsi. Ainsi, dans l'inscription à l'ordre du jour, nous avons écrit : « avis sur les situations de reclassement, sous réserve de dossiers » parce que parfois, en faisant l'ordre du jour en amont, nous ne sommes pas forcément sûrs d'avoir un dossier aboutit à présenter lors de la séance. Dans le cas de ce jour, nous avons deux dossiers sur un seul établissement. C'est à ce titre que nous les examinons.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Votre DRH a beaucoup parlé pour dire quelque chose de tout simple. Il dit que vous ne faites que respecter l'accord puisque cela fait partie des prérogatives. Effectivement, l'accord définitif est donné par les élus puisque sans ces prérogatives... je vous renvoie vers certains de vos directeurs qui disent que les CCSCCT n'ont rien d'officiel. Je tiens à le dire. Des instances ont été mises en place pour essayer de mener un travail de proximité. Souvent, on « diminue » nos représentants, en tout cas certains DET, pour leur dire qu'ils ne représentent rien. Pour nous, c'est un peu gênant.

Monsieur le Président, je voulais simplement vous dire, dans le respect de l'instance, et du travail que vous faites en commun avec le Secrétaire, qu'il serait de bon ton de me communiquer les personnes qui seront vos assessseurs. Vous nous dites que vous avez le droit d'avoir trois assessseurs.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous avez absolument raison. J'ai manqué à mes devoirs. J'aurais dû le dire soit ce matin ou vous l'annoncez, effectivement. Vous avez parfaitement raison. Vous avez souligné un bon point de méthode.

Je vais passer la parole à la RRH de l'EIC Hauts-de-France qui va très brièvement vous redire le contenu de chacun des dossiers de reclassement.

Nous commençons par le premier. Nous voterons sur le premier puis nous passerons au deuxième.

Charlotte VERVAECKE QUELTON : Le premier projet de reclassement concerne Madame Jessica LECOMTE qui a été déclarée inapte au métier d'agent de circulation, le 19 avril 2018. Elle était agent de circulation à Tergnier. Aujourd'hui, une opportunité s'offre à nous de la repositionner sur un poste d'agent flux logistique au Technicentre de Tergnier. Le médecin du travail a rendu un avis positif sur ce reclassement le 24 août 2019. La CSSCT a eu les informations au début septembre. Elle a donné un positionnement favorable assez rapidement sur ce projet de reclassement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous noterez que le rôle de la CSSCT dans ce processus n'est pas du tout minoré. Je n'ai pas voulu réagir tout à l'heure, mais j'aurais pu le faire en disant que si certains n'ont pas encore bien compris le positionnement des CSSCT qui sont prévus par le Code du travail et auxquels notre accord a donné un rôle important, nous reprendrons le sujet avec eux. Actuellement, il y a des formations pour les présidents des CSSCT. Nous reprendrons, évidemment, ce sujet si certains n'avaient, par hasard, pas bien compris.

Sur le dossier de Madame Jessica LECOMTE, y a-t-il des demandes de prise de parole avant que nous passions au vote ?

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Comme nous avons pu vous l'annoncer précédemment, plusieurs délégations vous l'avaient également fait remarquer, nous aimerions, par rapport à ce dossier qui s'est plutôt bien finalisé compte tenu de son démarrage et de ce que l'agent avait pu subir en premier lieu, que l'organisation fasse en sorte d'éviter une consultation par mail. Nous aimerions que ce soit présenté en CSSCT, que ce soit discuté, approfondi, ensuite, par les membres qui constituent la SSCT afin qu'il puisse être donné un avis, au CSSCT suivant, qui puisse être discuté, en séance et non par mail.

M. Olivier MARTY (Président délégué) : Ce que vous exprimez est clair. Il est prévu de recueillir l'avis des membres. Le faire de manière individuelle et recueillir l'avis, comme cela a pu être fait, ou comme cela pourra se faire dans d'autres cas, permet de remplir cette fonction. Cela n'empêche pas qu'il puisse y avoir, dans certaines situations, ou selon l'agenda des CSSCT, des débats en CSSCT ; ce n'est pas du tout exclusif. Nous n'avons pas une organisation qui viserait à systématiser un débat en séance. Il se trouve, dans notre dossier, qu'il y a eu un retour de la part des membres de CSSCT et un retour favorable.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Il s'agit quand même d'une nouvelle méthode avec une nouvelle IRP. Il y avait, avant, une discussion en DP. C'était discuté et l'avis des élus était demandé lors d'une séance où nous pouvions réapprofondir des points. Comme je l'ai précisé ici, ce ne fut pas le cas puisque ce dossier était assez simple et allait dans le sens de l'agent. Je crois qu'il s'agit du deuxième dossier, mais certains dossiers pourraient être plus compliqués. Recueillir un avis par mail et sur des dossiers plus compliqués, pour la délégation SUD-Rail, c'est non. Cela doit pouvoir être exprimé d'une autre manière. En l'occurrence, le dossier est plutôt simple. Je parle plutôt pour les fonctionnements à venir. Solliciter un avis par mail, pour la délégation SUD-Rail, c'est non. Il faut trouver une autre manière telle qu'elle existait avant la refonte des instances. Il y avait même un document IGPF qui reprenait la façon dont cela devait se faire jusqu'au 31 décembre 2018.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté Monsieur PINOT. Nous nous efforcerons, chaque fois que les circonstances le permettront, de faire comme vous le souhaitez.

Jean-Christophe FATOME (CGT) : Faisant suite au projet de proposition de reclassement émis par l'ensemble des membres CSSCT et le travail effectué par ceux-ci, il a été reconnu des avis favorables dans ce cadre. À partir du moment où l'agent concerné est consentant, la délégation de la CGT accepte et donne son accord sur cette décision.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Y a-t-il d'autres expressions avant que nous passions vote ?

S'il n'y en a pas, merci. Ce qui a pu être dit souligne la qualité du travail réalisé par l'établissement cédant, l'établissement preneur et l'agent, évidemment. Il faut toujours souligner le rôle de l'agent dans ce processus, parfois difficile, de reclassement.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Et la CSSCT, vous l'avez oubliée !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : En effet ; je crois l'avoir dit, mais si ce n'est pas le cas... j'y ai pensé tellement fort que cela fut assourdi. Évidemment, je remercie la CSSCT, puisque j'étais intervenu, précédemment, pour dire quel était le rôle important de cette commission.

Je demande l'avis du CSE. Qui donne un avis favorable au reclassement de Madame Jessica LECOMTE dans les conditions qui viennent d'être présentées ? 35 voix, Monsieur MARSEILLE nous ayant rejoints pour l'après-midi. Unanimité.

L'avis sur le reclassement de Madame Jessica LECOMTE est favorable à l'unanimité.

Nous passons au deuxième dossier de reclassement concernant Monsieur Bruno FACHE. Je passe la parole à Madame VERVAECKE QUELTON.

Charlotte VERVAECKE QUELTON : Le deuxième projet de reclassement concerne Monsieur Bruno FACHE qui a été déclaré inapte au poste d'agent circulation le 20 août 2019 et pour lequel nous avons un poste disponible sur lequel nous envisageons le projet de reclassement. Le médecin a rendu un avis favorable à ce projet de reclassement le 23 septembre 2019. La CSSCT, en ce qui la concerne, a rendu un positionnement favorable le 8 octobre 2019 sur le sujet qui a été présenté pour le point, en séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Y a-t-il des demandes de prise de parole sur le dossier de Monsieur Bruno FACHE ?

S'il n'y en a pas, je vous remercie. Je remercie tous ceux qui ont contribué à ce dossier.

Qui émet un avis favorable au reclassement de Monsieur Bruno FACHE ?

Jean-Christophe FATOME (CGT) : Faisant suite au projet de proposition de reclassement émis par l'ensemble des membres CSSCT et le travail effectué par ceux-ci, il a été reconnu des avis favorables dans ce cadre. À partir du moment où l'agent concerné est consentant, la délégation de la CGT accepte et donne son accord sur cette décision.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Je le mets au vote. Qui émet un avis favorable à ce reclassement ? 35 voix sur 35.

L'avis sur le reclassement de Monsieur Bruno FACHE est favorable à l'unanimité.

Je remercie Madame VERVAECKE QUELTON.

C2 – Consultation projet IP RHÉNAN 2020

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de passer au point C2, à l'ordre du jour. Je vous pré-avise, avec un court préavis, pour ce dossier, que j'ai demandé la présence, comme assesseur, du directeur d'établissement, Monsieur Pierre MERTEN qui était venu pour la première information, en mars, je crois. Il avait été remplacé par son adjoint et remplaçant, Monsieur Jean NOÉ, pour l'information.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je n'ai rien à dire. Nous espérons sa présence.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous l'avez. Nous essayons de réfléchir au mieux aux présences des assesseurs compte tenu des contraintes que nous pouvons avoir.

J'accueille Monsieur MERTEN, directeur de l'établissement Infrapôle Rhenan. Je vais faire une très brève introduction. Le dossier que nous proposons, aujourd'hui, à la consultation est un dossier qui a une histoire puisqu'il avait été initié par mon prédécesseur, à l'époque, de la DMT. Je l'ai confirmé, en arrivant à la tête de la nouvelle ZP nord-est Normandie. Ce dossier ayant suffisamment avancé, nous avons jugé utile de vous présenter une pré-information en mars dernier et une information en juillet. Le dossier que vous avez reçu est, pour l'essentiel, en quasi-totalité conforme à celui qui vous avait été présenté lors de la séance d'information par Monsieur Jean NOÉ. Il y a quelques différences qui, justement, font partie du processus d'élaboration d'un tel dossier et qui se nourrissent de la concertation. Je vais demander à Pierre MERTEN de vous présenter brièvement ces quelques évolutions et le statut du dossier, aujourd'hui. Je pense qu'il s'agira d'une présentation assez brève afin que nous conservions l'essentiel du temps pour vos questions et pour le débat.

Pierre MERTEN : Bonjour à toutes et tous. Par rapport au dossier qui vous a été présenté en information, au mois de juillet, il y a eu quelques petites évolutions. Vous l'avez peut-être constaté sur les cartes des secteurs. Le secteur SES, qui était celui existant sur Molsheim-Colmar, restait un secteur assez grand. Nous avons souhaité le diviser pour créer deux secteurs, un sur Molsheim et un autre sur Colmar et pour respecter un peu l'esprit que nous avons initié dans cette réflexion, à savoir le même périmètre géographique entre les secteurs voies et SES. Les organigrammes ont été précisés ainsi que les fiches de poste. Voilà pour les quelques évolutions qu'il y a pu avoir dans le dossier.

Depuis juillet et jusqu'à aujourd'hui, qu'avons-nous fait sur l'établissement ? Les études RPS ont été passées en phase concrète. J'avais souhaité lancer cette étude RPS pour accompagner le changement et pour recueillir les craintes qu'il pourrait y avoir sur une évolution. L'entreprise De Facto, qui nous avait été conseillée par le médecin d'établissement, est chargée de faire ce travail. Nous avons travaillé avec les RPX de l'établissement. Les questionnaires ont été envoyés aux agents. Chacun a pu se prononcer sur l'état actuel, dans le travail, sur la charge de travail, sur la sécurité et l'organisation et sur les questions plus propres au projet. Nous avons eu un retour très récemment de l'entreprise De Facto sur le sujet. Nous sommes en train d'établir un plan d'action que nous allons

communiquer pour répondre, justement, à ces inquiétudes. Voilà, pour résumer, depuis le mois de juillet et depuis que vous avez eu l'information par Monsieur NOË.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Comme je l'ai indiqué, très brève introduction pour dire l'essentiel de ce qui a évolué sur ce dossier. Je prends vos prises de parole.

1. Déclaration UNSA-Ferroviaire

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

Monsieur le Président,

Vous nous présentez, ce jour, le dossier de réorganisation de l'Infrapole Rhéan prévue pour 2020.

Ce sujet inquiète tous les agents de l'établissement à la lecture de l'enquête du cabinet « De Facto », car la situation actuelle signifie :

- *nombre de DPX se disent en surcharge de travail,*
- *les agents se sentent en insuffisance d'effectifs,*
- *une peur croissante que la sous-traitance ne prenne leur travail,*
- *etc.*
- *Dans un contexte où l'avenir est rempli d'incertitudes faisant suite au passage en Société Anonyme (SA) avec une énième réforme des retraites en perspective, la délégation UNSA-Ferroviaire vous formule les questions suivantes :*
- *Pourquoi vouloir éclater les collectifs des brigades ?*
- *Quels arguments comptez-vous apporter s'agissant de la nouvelle organisation qui annonce contribuer à la diminution de la charge de travail des secteurs à hauteur de 41 % pour les agents du SE et de 28 % pour les agents voie ?*

Quel est le CO détaillé de l'actuelle situation afin de faire un comparatif concret ?

Concernant l'astreinte :

- *Quelles qualifications pour les agents y compris les encadrants ?*
- *Pourquoi une liste d'appels techniques spécifiques PAI et pas un tableau d'astreinte ?*
- *Comment est monté le tableau d'astreinte des caténaires ?*

Nous vous réitérons notre demande de fourniture des périmètres d'astreintes actuels afin de pouvoir les comparer avec la situation projetée ?

- *Pourquoi y a-t-il des différences de qualifications et de missions au niveau des appuis DPX alors que les fiches de poste ne le précisent pas ?*
- *Les DPX ont la même responsabilité, quel que soit leur parcours avec une responsabilité pénale à la clé. Nous vous demandons qu'ils soient tous au collège Cadre.*
- *Pourquoi supprimer 6 qualifications B alors que la lecture des CO donne - 1H ; + 2G ; - 2F ; + 7 E ; - 1D ; + 1C et donc - 6B ?*

La question de fond est la suivante : pourquoi faire cette réorganisation aussi rapidement alors que nombre de salariés estiment que nous ne serons pas prêts en janvier 2020 ?

De plus, plusieurs démissions récentes au sein de l'établissement laissent à penser que le climat n'est pas serein. Pour toutes ces raisons (inquiétantes), et comme déjà demandé au directeur d'établissement, nous vous demandons de reporter ce projet dans son état actuel.

Merci de votre attention.

Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Moi aussi, je vais faire un petit retour en arrière. Au 1^{er} septembre 2014, l'Infrapôle Rhenan avait fait une réorganisation, notamment pour créer une UP caténaire qu'on nous vantait, à l'époque, comme étant l'avenir. Le grand métier caténaire incluant le GREE devait se trouver dans une grande UP métier. Cinq ans et quelques mois plus tard, il a été fait machine arrière, faisant suite à une nouvelle réorganisation. Est-ce l'aveu d'un échec ?

Concernant le CO fourni, le total est positif, 7 en maintenance plus surveillance et plus 2 en surveillance travaux de maintenance. Je ne comprends pas ; est-ce des travaux ? Est-ce de la maintenance ? Ou bien est-ce des travaux de maintenance ? Je connais la maintenance corrective, la maintenance préventive, mais les travaux de maintenance, j'ai du mal à saisir.

Concernant le secteur GREE qui était attaché à la grande UP caténaire, il réintègre une autre UP, centre siège. Pourquoi pas ? De plus, faisant suite à cette réorganisation, son CO perd une qualification D ; il passe à 2 C, 1 B. Quel est l'avenir pour ces agents ? Quelles sont les possibilités d'évolution vers un poste de chef d'équipe pour les agents du métier GREE ? Quel DPX gèrera cet effectif et à quelle qualification, puisque c'est englobé dans l'UP Centre siège ? Nous ne savons pas vraiment qui s'en occupera. Je suppose que la qualification E est le TO du GREE.

Concernant les caténaires, des caténaires sont incorporées dans l'UP logistique, une qualification D et 3 C. Leur travail consistera-t-il en un renfort des équipes territoriales, la réalisation des travaux ou le suivi des travaux d'entreprises extérieures ?

Sur le secteur des caténaires de Réding, quelque chose m'interpelle. Sept agents, six plus un, pour monter l'astreinte minimum, au caténaire, à deux agents... avec quatre tableaux, il faut au moins être huit. Est-ce que le TO entre dans le roulement ou bien y aura-t-il une astreinte mixte avec un secteur d'à côté ?

Pour finir, le CO 2019 dans la grande UP caténaire présentait 55 agents. Sur le CO 2020 que vous nous présentez, si nous mettons quatre agents à la logistique, sept sur l'UP Nord siège, 11 au centre siège et 12 au sud, cela nous fait 44 agents. Avec cinq encadrants, cela fait 49. Si nous reprenons les quatre du GREE qui sont dans une autre UP, cela fait 53 agents. Sur

cette réorganisation, du point de vue caténaire, vous avez un bénéfice de deux agents. Compte tenu du transfert des compétences, la charge demandée au caténaire actuellement, les difficultés que nous avons à faire évoluer les caténaires et le transfert des compétences et la gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences, est-ce un bon choix ?

2. Déclaration CFDT

Mme Caroline LANTZ (CFDT) donne lecture de la déclaration suivante au nom de la CFDT :

Ce projet de restructuration qui nous est présenté aujourd'hui comporte encore beaucoup de mentions de projets. La délégation CFDT s'interroge si elle doit se prononcer sur des organigrammes, des fiches de poste, des cartographies sans avoir la certitude que celles-ci sont réellement mises en place dans les conditions présentées aujourd'hui. Les agents ont déjà pu remplir une fiche de desiderata concernant les futurs postes au sein de l'établissement. Celle-ci a été remplie sans avoir connaissance des nouvelles fiches de poste et sans connaître les réelles finalités de ce document. Il semblerait, d'après radio ballast, que les agents dont le premier vœu aura pu être satisfait, ne seront pas reçus en entretien exploratoire. De plus, la pré-information aux agents par les préfigureurs du projet, n'a pas pu être faite à tous les agents et c'est pour une raison très simple, elle a été faite en période estivale. Comment un collectif d'agents peut-il se prononcer sur son avenir alors qu'ils n'ont pas eu d'échanges ? Ceci est un vrai frein au dialogue social déjà bien faible, au vu des résultats que nous connaissons tous.

Monsieur le Président, pourquoi devons-nous systématiquement demander l'historique des documents, comme les fiches de poste actuelles afin de pouvoir disposer d'une base de travail et de comparaison avec les nouvelles éditées dans le cadre du projet Infrapôle Rhenan 2020 ? Ceci est une perte de temps, autant pour nous que pour vous. En parlant de fiches de poste, nous retrouvons, dans la majorité de celles-ci, une sensibilité aux aspects SST. La délégation CFDT Cheminots demande plus de détails sur cette sensibilité.

La fiche de poste des agents rattachés à l'unité groupe travaux et maintenance, n'a-t-elle pas été oubliée dans le lot de documents ? Il manque également celle des agents rattachés à l'équipe maintenance et surveillance.

Pour que tout le monde puisse travailler dans de bonnes conditions, il est primordial que des formations soient dispensées aux agents avant la prise de nouveaux postes. Heureusement, nous découvrons, dans le dossier, que des formations seront déclenchées au quatrième trimestre de cette année. Cependant, tous les élus du CSE, ici présents, savent très bien qu'il est difficile de trouver une place dans une formation SE, par exemple, dans un délai si court. Oh surprise, nous découvrons, quelques pages plus tard, qu'un premier point formation a été effectué afin de programmer les besoins en septembre dernier. Comment ce point a-t-il pu être réalisé sans savoir les futures affectations des agents, celles-ci ne pouvant être connues qu'après avoir consulté le CSE sur le projet, avoir réalisé les entretiens exploratoires ainsi que toutes les autres démarches ?

Au point 4.1, sur les constats et réponses apportées, nous découvrons qu'un correspondant des nouveaux outils digitaux est prévu dans chaque unité. Celui-ci aura-t-il vraiment le temps disponible ainsi que les moyens techniques d'aider et d'accompagner les agents ? Dans l'organigramme présenté au point 4.2, un TAP (Technicien d'Appui) doit être présent dans chaque collectif, mais dans les organigrammes présentés au point 5.1, les TAP ne sont plus dans l'ensemble des collectifs, à moins que ces organigrammes ne soient pas clairs.

La CFDT Cheminots ne peut que saluer la volonté du directeur de l'établissement de réduire la charge des DPX, de programmer plus clairement et de manière plus anticipée les périodes de travaux, mais surtout de créer une astreinte sécurité. En effet, les agents d'astreinte pourront enfin travailler en toute sécurité, lors de leurs interventions. Nous aimerions également souligner, faisant suite à notre intervention lors de la présentation précédente, qu'il a été retenu la modification du parcours SEG Colmar-Molsheim de l'unité centre même si les appuis des DPX devront se partager entre les deux collectifs.

Les premiers résultats de l'enquête RPS effectuée par De Facto relèvent des constats interrogatifs. Autant de constats que la CFDT Cheminots a déjà pu vous dire, par le passé. Les agents ne se sentent plus écoutés et n'ont plus aucune information. Il est urgent d'organiser de vraies réunions d'unités, des réunions de secteurs et des réunions de collectifs.

Pour finir, à la lecture de la fiche de poste d'assistant technique d'unité, nous ne relevons pas de mention concernant la nécessité d'être habilités sécurité. Or, nous savons qu'une seconde ATU de l'établissement a dû encore une fois passer les visites médicales ainsi que les formations pour pouvoir faire de l'annonce. Cette nouvelle mission a-t-elle été son choix ou celle-ci a-t-elle été fortement recommandée à l'agent ? Avait-elle la possibilité réelle de rester sur son poste sans obtenir cette formation ? Quelles seront les conditions d'utilisation pour ces missions, travaux de nuit, encadrement d'entreprises extérieures, surveillance pour une autre spécialité, etc. ? Ces postes ont souvent permis à des agents en situation d'inaptitude médicale d'être reclassés au plus proche du terrain. Une telle dérive, à l'encontre de cette idée, ne doit pas être tolérée. Merci pour vos réponses.

Arnaud SIMON (CGT) : Ce n'est pas sans une certaine émotion que je prends la parole, pour la première fois, dans cette instance. Excusez-moi, si l'allocution en souffre. Je vais vous rendre l'avis motivé de la CGT sur ce projet.

3. Déclaration CGT

M. Arnaud SIMON (CGT) : donne lecture de la déclaration suivante au nom de la délégation CGT :

Le projet Infrapôle 2020 qui nous est présenté pour avis aurait pu permettre de revenir à une organisation plus pertinente, plus en proximité et plus cohérente en termes d'organisation territoriale. Beaucoup d'efforts sont faits pour présenter le projet sous son meilleur jour et donner des gages de communication aux représentants, mais, comme souvent, l'enfer est pavé de bonnes intentions et le diable se cache dans les détails.

Pour juger du bien-fondé de cette réorganisation, il faut, tout d'abord, avoir une vision globale sur le plan de la performance 2020-2026 qui risque de mettre à mal les collectifs de travail. Nous remarquons le déclassement de l'emploi avec des fiches de postes sur qualifications E, F pour les managers comme assistants travaux SES, DPX groupe maintenance travaux, assistants travaux voies DPX groupe maintenance travaux, assistants SES à la cellule sécurité, technique processus, dirigeants de proximité.

Tous ces postes sont soumis au forfait jour que la CGT dénonce, car, suivant les différentes études et les divers encadrants, le respect de la vie privée et familiale n'est pas aussi respecté qu'avec les 35 heures. Il interdit le paiement de toute heure supplémentaire, bien souvent effectuée gracieusement.

La même remarque vous est faite sur le poste appui au DPX, qualifications D et E, qui serait possiblement soumis au forfait jour, donc un agent de maîtrise en forfait jours. Nous rappelons, par ailleurs, que ce régime de travail est une spécificité française et qu'il est interdit par la loi du travail européen, au regard des dérives qu'il peut engendrer.

Nous remarquons aussi que tous ces postes sont en multi compétences, comme SES caténaires, voies caténaires, voire des missions SES SM caténaires. L'entreprise veut nous faire rentrer de force dans l'air de la poly compétence, mais la CGT ne cessera de la dénoncer. Comment monter correctement en compétences sur un métier et, en même temps, être un couteau suisse multi casquettes, toujours au four et au moulin ? Comment peut-on être spécialiste de toutes les activités voies, SE, SM caténaire ?

La CGT exige, Monsieur le Directeur, que le dictionnaire des filières soit respecté et que la multi compétence soit proscrite sans quoi il est inévitable que les difficultés et les risques encourus par les agents aient des conséquences graves en termes de sécurité matérielle et en termes humains.

La CGT dénonce également votre nivellement par le bas des qualifications des postes, notamment concernant l'assistant technique d'unité sur des qualifications C et D. La CGT vous rappelle que le dictionnaire des filières est clair et permet selon les compétences et charges de travail d'avoir une véritable connaissance et une véritable qualification qui reconnaît l'agent dans sa fonction. Votre volonté de mettre beaucoup de postes sur deux qualifications n'est pas admissible.

Plus globalement, votre projet semble faire peu de cas des aspirations et des revendications de vos agents. En effet, nulle part dans ce papier, il n'est question de l'explosion du travail de nuit qu'ils dénoncent et des mesures que vous devez mettre en place pour préserver leur santé. Votre projet suscite, d'ailleurs, de grandes inquiétudes quant à l'éloignement familial, certains agents ayant mis des années pour se rapprocher de leur domicile. Comment prenez-vous en compte l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle ?

L'accroissement des périmètres, la réduction des longs travaux de jour laissent craindre pour les EVS et les risques routiers. La perte de maîtrise des parcours d'astreinte sans cesse allongés avec des effectifs sans cesse réduits induira une mise en danger des agents, des temps de relève de dérangement plus longs et des risques supplémentaires pour les circulations ferroviaires. Pour exemple, Belfort a, actuellement, 49 PN à gérer pour deux tableaux d'astreinte. Après réorganisation, il n'y aurait plus qu'un agent avec un délai moyen

de route d'environ 1 heure 30. La CGT se pose légitimement la question sur les gains de productivité espérés et sur l'amélioration de l'organisation du cadre de production que vous évoquez.

La compression des effectifs se fera aussi sur les métiers transverses, comme les ATU et les agents RH. La digitalisation accentuera ce phénomène en rendant possible la suppression de postes de ces métiers et en facilitant la cession du marché.

Votre projet pointe la possibilité d'une externalisation accrue des tâches de travail qui seront confiées à la sous-traitance qui, au passage, est interdite depuis l'ordonnance du tribunal de Bobigny. Nous en voulons, pour preuve, la création d'une astreinte spécifique pour les annonces, le passage d'une organisation métier à une organisation produit, la suppression des interfaces, la création des parcours débutants et des secteurs-école qui annoncent clairement la vente à la découpe au profit de nos propres concurrents.

Pour toutes ces raisons, la délégation CGT rend un avis défavorable pour le projet précité. Merci de votre attention.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur SIMON. Je précise que c'était très clair.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Entre l'information qui date du mois de juillet et aujourd'hui, la consultation, telle qu'elle nous ait proposés, nous avons des questionnements sur lesquels nous n'avons toujours pas de réponse. Nous aimerions savoir combien de changements de LPA sont prévus. S'il y en a de prévus, comment cela a-t-il été géré ?

Sur le questionnaire quant aux agents, il est regrettable de ne pas avoir la fiche et les retours de fiches des agents. Vous nous informez que vous travaillez avec un cabinet indépendant De Facto ; cela avait déjà été signalé en juillet. Au second semestre 2019, vous deviez identifier et travailler sur les éventuels risques psychosociaux. Qu'en est-il ? Quatre mois sont déjà entamés sur le second semestre.

Où est l'étude sur les risques routiers ? Il n'y a peut-être pas eu de changement de périmètre d'intervention. Que ce soit en augmentation ou en baisse, nous aimerions bénéficier de cette étude. Combien d'agents sont-ils en mesures RH 910 ?

Vous dites qu'il y avait une présentation régulière. Nous aimerions savoir ce que vous appelez « régulière ». Nous aimerions également connaître le nombre d'ateliers mis en place pour bénéficier des remontées d'agents.

Si nous obtenons une réponse à toutes ces questions, nous pourrions essayer de nous positionner sur votre projet. En effet, il y a de nombreux trous sur ce dossier de présentation.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cinq interventions ; beaucoup de questions concernent ce dossier.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, nos interventions ne sont pas encore terminées. Nous allons d'abord vous laisser répondre. Je préfère le préciser.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous me connaissez mal, Monsieur ACHOUB. Je donne le temps à ceux qui souhaitent s'exprimer. Il y aura certainement des expressions

après et d'autres questions après les réponses que nous pourrions apporter. Je n'ai pas de doute là-dessus.

Je propose que nous essayions de les regrouper un peu. Certaines questions touchent le même sujet. Quelques rappels globaux sur la question quant aux raisons de l'éclatement des collectifs actuels de travail. Il y a également la question sur la notion des travaux de maintenance. Je crois que nous l'avons expliqué dans une réunion antérieure, mais nous pouvons y revenir. Nous avons également des questions portant sur l'organisation de telle ou telle entité particulière, je pense au secteur GREE, au CO de l'ensemble de l'actuel UP caténaire. Que devient-il ? Je pense au secteur caténaire de Réding, par rapport à l'astreinte. Il y a des questions autour de telle ou telle partie de l'organisation. Nous avons également des questions vis-à-vis des agents de leur qualification. Plusieurs questions portent sur les qualifications. Nous avons également toute une série de questions autour de l'accompagnement des agents, les souhaits exprimés, la façon dont nous connaissons, aujourd'hui ou non les desiderata, etc. Je propose que nous commençons dans cet ordre et que nous essayions de raccrocher à chaque sujet le maximum de réponses aux questions qui ont été exprimées par les membres du CSE. Il est possible qu'il en reste ; nous essaierons d'y revenir.

Pierre MERTEN : Concernant une des premières questions concernant l'éclatement des collectifs des brigades, vous disiez que nous allions retirer 41 % de la charge de travail des agents SES et 28 % des agents voies. Dans le document, nous ne retirions pas sur la charge de travail des agents, mais sur l'étude sur la charge de travail entre la comparaison, aujourd'hui, des missions d'un DPX et entre celles de demain où nous souhaitons retirer une partie du travail DPX pour la remettre à une autre instance qui est en particulier le groupe de travaux de maintenance. Il ne s'agit pas d'éclater les collectifs. Il s'agit simplement d'avoir des personnes peu plus spécialisées dans le cœur de métier, sur tout ce qui est astreinte et surveillance. Il convient de profiter de l'occasion pour améliorer les travaux de maintenance. Cela répond à la question posée sur les travaux de maintenance. Nous l'avons appelé ainsi parce qu'aujourd'hui, pour faire un chantier, que ce soit un chantier de bourrage d'appareils de voie, par exemple... il est souvent initié par la voie parce qu'il y a un problème de nivellement, mais il y a un besoin d'un agent SE, d'un agent SM. Si, en plus, nous avons besoin de la caténaire pour rectifier... il faut un agent caténaire. Il s'agit de mieux organiser ces métiers avec une vision globale système. Il ne s'agit pas que chacun fasse son organisation dans son coin et de raccrocher, le soir même, pour que les gens découvrent qui fait quoi. Nous avons cette volonté, à savoir regrouper. Cela répond également à la question sur les multi métiers. L'objectif n'est pas que les gens fassent le métier de l'autre ; nous devons avoir, dans l'objectif, les compétences métiers pour mieux organiser les travaux. Je vous cite un exemple qui m'a été transmis, avant-hier, en discutant avec un collectif caténaire. Ce dernier me faisait part, sur les chantiers, du fait que les TS étaient différents entre ceux qui étaient caténaires et ceux qui étaient voies. Ils ne prenaient pas leur service en même temps. Faire un briefing en même temps était compliqué. Cela est peut-être juste un détail, mais avoir une vision globale de chantier et le fait que tous les agents prennent leur service en même temps et qu'ils puissent organiser le chantier est une volonté d'améliorer l'organisation et, de ce point de vue, la sécurité du chantier.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous n'allons pas laisser le directeur faire son récital ! J'aimerais lui répondre. Il a lui-même été président de CHSCT. Il sait comment cela fonctionne. Lorsque nous faisons des programmes semestriels avec certains chantiers connus à l'avance, généralement, nous avons toujours le dirigeant de l'UP voies et le dirigeant SES. Tout s'organisait bien. Ils faisaient les mêmes tableaux de service, les mêmes heures et tout allait bien dans le meilleur des mondes. Lorsque je vous entends... cela a toujours bien fonctionné. Vous êtes en train de nous dire, aujourd'hui, que vous faites une réorganisation parce qu'il faudrait que les agents commencent à la même heure, parce que parfois, ils ne commencent pas à la même heure. Cette explication est lourde ! Nous savons un peu comment cela fonctionne. Nous n'avons jamais connu ce problème à moins que votre établissement soit un peu différent du reste du territoire. Je suis un peu étonné par vos explications. Effectivement, sur un tel dossier, il faut essayer de trouver quelque chose, je le comprends bien, mais je tenais juste à rebondir là-dessus.

Pierre MERTEN : Je ne vais peut-être pas vous convaincre dans ce que je dis, mais c'est pourtant la vérité. Je ne cherche pas à dénigrer qui que ce soit. Dans certaines organisations, les unités métiers fonctionnent bien. Je parlais d'un point particulier où nous pouvons avoir des équipes différentes qui ne sont pas coordonnées par les mêmes DPX, qui ne sont pas forcément au même endroit. Il y a justement une volonté d'harmoniser. Je ne dis pas que c'est partout pareil ; je dis que c'est un problème que nous rencontrons sur certains secteurs, chez nous.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur les opérations, je me permets de mettre mon grain de sel. Je vois également des choses dans les tournées que je fais. Certaines opérations n'ont pas toutes la programmation rigoureuse que vous décriviez, Monsieur ACHOUB. Si nous arrivons à bien programmer, à être dans les calendriers et à bien caler toutes les ressources de toutes les unités en sachant exactement quelles entités interviendront, cela permettra de faire ce que vous dites. La vraie vie fait, dans un certain nombre de cas, que c'est moins planifié que cela. Ce n'est pas moi qui le dis ; c'est aussi un certain nombre de constats faits et dont nous discutons régulièrement avec l'encadrement.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Excusez-moi, avec tout le respect que je vous dois, cela fait à peu près un an que vous êtes dans le métier M&T. J'ai un peu plus d'expérience que vous dans le domaine. Croyez-moi, ça fonctionne bien. Dans la vraie vie, parfois cela fonctionne mieux que ce que vous pouvez dire. D'ailleurs, nous n'avons qu'à regarder dans le dossier. Si je prends un certain nombre de dossiers de réorganisation sur un certain nombre d'années, des paragraphes types reviennent.

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

Pierre MERTEN : Sur la question des travaux de maintenance, ai-je été clair ou dois-je compléter ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pour le coup, nous avons fait un dialogue direct pour vous demander si l'explication était claire.

Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Pas tout à fait.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur MUTEL avait aussi demandé la parole. Il faut que vos assesseurs regardent qui demande la parole.

M. Olivier MARTY (Président délégué) : La prise de parole de Monsieur MUTEL est notée. Je lui ai fait signe.

Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Sur l'addition travaux de maintenance et maintenance et surveillance, la maintenance surveillance est la maintenance préventive et les travaux de maintenance sont la maintenance corrective. Est-ce bien cela ?

Pierre MERTEN : Sur les groupes de maintenance, il y a, d'une part, la surveillance et sur le correctif, il y a l'astreinte, en gros, tout ce qui est sur la régularité. Dans la partie groupe de maintenances, nous allons trouver principalement les travaux d'entretien et la MPC, celle que nous planifions lorsque nous avons besoin de programmer.

Lorsque vous avez le chiffre avec un certain effectif, sept plus deux ou six plus un, ce sont des chiffres moyens par rapport à ce qui est pointé, aujourd'hui, dans les heures, dans la répartition des heures de travail. Cela permet de dire, sur le travail annuel moyen, s'il y a par exemple six plus un, que six agents sont affectés, aujourd'hui, sur la partie surveillance petit MPC et correctif ; en moyenne, sur l'année, nous avons un agent qui fait, par exemple, la MPC ou dans les caténaires, par exemple, la protection électrique. Cela est juste pour distinguer ce que cela représente comme charge de travail dans un collectif.

Concernant la question posée sur le GREE, il n'y a pas eu de modification de l'organisation du GREE tel qu'il est aujourd'hui. Il s'agit simplement d'une affectation, d'un raccrochement du GREE à une unité centrale. C'était une volonté de l'équipe GREE. Nous n'avons rien changé par rapport à l'organisation. S'il y a une erreur de qualification, je revérifierai, mais pour moi, il n'y a pas du tout de modification sur la partie GREE. Il s'agit juste d'un rattachement géographique parce que c'est l'entité la plus proche, mais l'activité porte sur l'ensemble de l'établissement.

Concernant la partie caténaire, vous demandiez pourquoi il y avait moins deux sur les collectifs. Dans le CO de l'unité caténaire, aujourd'hui, deux contrôleurs caténaires font des travaux et dépendent de l'unité travaux. Nous ne l'avons pas marqué. C'est peut-être un oubli. Nous avons souhaité que ces contrôleurs qui font la maîtrise d'œuvre travaux des chantiers caténaires, qui étaient rattachés fonctionnellement à l'unité caténaire, dépendent en fait, davantage de l'UP travaux. Nous avons donc souhaité les remettre dans l'unité de travaux. Ils n'apparaissent donc pas dans l'organisation de la maintenance de la surveillance.

Plusieurs questions portaient sur la qualification des postes. Nous avons essayé de mesurer la charge de travail que cela représentait. Nous avons voulu permettre des postes de premier emploi et des postes sur lesquels nous avons besoin de personnes plus expérimentées. Certains secteurs ont été calibrés sur une qualification F et d'autres sur une qualification E. Pourquoi cette différence ? Elle peut, parfois, provenir d'un périmètre géographique différent, dont certains plus petits avec des installations peut-être moins compliquées, moins denses. Pour d'autres, si le périmètre est plus grand, nous avons plus de gens à manager. Cela permet d'essayer de mesurer cet écart. Nous avons travaillé sur ces qualifications et nous avons pesé le poids des postes pour vérifier si ce que nous pensions était cohérent.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Y a-t-il des réactions sur ces sujets ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur MUTEL et Monsieur ACHOUB ont levé la main et vous êtes en train de demander s'il y a des demandes. Demandez à votre assesseur qui a levé la main !

M. Olivier MARTY (Président délégué) : Nous avons des demandes. Nous vérifions... par rapport aux premières interventions, il y avait juste à vérifier s'il n'y avait pas d'éléments complémentaires.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense qu'il y a des éléments complémentaires. J'aimerais que Monsieur Pierre MERTEN termine sur les éléments complémentaires sur la première intervention, notamment sur les sujets liés à l'astreinte. Pouvons-nous encore en dire un mot ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, vous êtes le patron de la zone de production nord-est Normandie, mais ici, vous n'êtes pas le patron. Vous êtes le Président d'une instance. Je vous demande de respecter la demande des élus. Monsieur le Directeur a bien répété sa leçon, cette nuit ou hier. Il pourra, ensuite, faire son récital.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce n'est pas très sympathique.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous êtes en train de réorganiser les établissements. Il n'y a pas de sympathie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne suis pas d'accord, Monsieur ACHOUB. Le terme « récital » n'est pas du tout... en l'occurrence, je pense qu'il est dans un sens péjoratif. Je ne peux pas le retenir. Je souhaite que nous fassions cette réponse de façon structurée. Je demande, à Pierre MERTEN, de répondre sur les sujets touchant à l'astreinte. Ensuite, je donnerai la parole dans l'ordre dans lequel les interventions ont été demandées, c'est-à-dire Monsieur MUTEL, vous-même et Monsieur MARSEILLE.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Puisque vous décidez de tout, tout seul, ici, le secrétaire va quitter la séance quelques instants. Vous désignerez un autre secrétaire en attendant puis nous demanderons une suspension de séance. Vous n'allez pas décider tout seul, ici, je vous le dis. Votre DRH veut déjà décider seul des ordres du jour. Vous voulez décider de tout, ici. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. Nous sommes dans un dossier de réorganisation qui concerne les agents. Nous n'allons pas attendre que le récital soit terminé pour poser nos questions. Nous ne fonctionnons pas ainsi. Je vous le redis. Vous êtes le patron de la ZP NEN, mais vous n'êtes pas le patron du CSE. Vous êtes le Président. Un comité est présidé, mais vous n'êtes pas le patron.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends Monsieur ACHOUB. Je pense qu'une des missions du président est justement de réguler les débats. C'est une des missions du président. J'essaie de l'assumer...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais vous demander une suspension de séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Attendez, Monsieur le Secrétaire, je déplore que nous ayons un incident de séance sur ce point. Je vous confirme ce que je vous ai dit à plusieurs reprises, aujourd'hui. Je ne restreins pas l'expression des membres de ce CSE. Dans ce cas, je donne la parole à Monsieur MUTEL ; je vous donne la parole et je donne la parole à Monsieur MARSEILLE ; je donne la parole à Monsieur PINOT et nous reprendrons

l'exposé du directeur d'établissement. Je pense que c'est moins favorable pour le débat, mais nous allons le faire dans le sens que vous demandez.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous ne pouvez pas penser et imaginer que c'est moins favorable pour le débat. Ce que vous dites n'engage que vous. Je vous remercie de donner enfin la parole aux élus. Je prendrai la parole tout à la fin, lorsque le récital sera terminé.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : C'est surréaliste ! Nous sommes effectivement dans un récital ; le secrétaire a raison. La leçon est bien apprise. Vous avez commencé par « accompagner le changement ». C'est une des premières phrases que vous avez prononcées. Vous n'êtes pas le premier directeur ou le premier président à prononcer cette magnifique phrase. Les cheminots comprennent le changement, mais ils n'en veulent pas. Ils ne veulent pas du changement que vous proposez. Votre changement ne fait pas rêver. Il nous enfonce jour après jour. Vos projets ne sont pas structurants. Ce sont des projets qui détruisent les agents. Voilà où nous en sommes, aujourd'hui. Ensuite, vous nous dites que vous « accompagnez le changement » ! Vous n'accompagnez rien du tout. Nous croyons rêver ! Lorsque vous nous dites que nous sommes obligés... que nous allons faire de la poly compétence, que nous allons mettre le SE, le SM et les caténaires ensemble, pour que tout le monde commence à la même heure, c'est une blague ou quoi ? Cela fait 30 ans que je travaille sur les voies et que je fais les travaux. Heureusement que je n'ai pas attendu votre projet pour commencer en même temps que l'agent voie. Sinon, nous n'aurions pas changé beaucoup d'aiguillage.

M. Frédéric MARSEILLE (CGT) : Je voulais prendre la parole faisant suite aux propos du directeur sur le calibrage des postes par rapport aux besoins et aux compétences sur le poste. Ça me gêne d'entendre cela. Nous avons été remis, chez nous, en UP mixte et nous avons déjà fait remonter les problèmes de qualification. Actuellement, nous observons que nous mettons soit des DPX Æ soit des DPX AF. Nous mettons aussi des appuis de DPX que nous appelions également, chez nous, TO. Ce sont aussi des qualifications E. En l'occurrence, je vois que vous mettez également des qualifications D. Je rappelle, cependant, qu'une qualification E est un EV 7 et qu'une qualification D, à la base, est un chef d'équipe. Même s'ils sont maîtrisés, ils n'ont pas le droit de faire les mêmes fonctions. La qualification E peut faire de la veille. Un TA ne peut pas faire de la veille. Une qualification E peut être au forfait jours. Lorsque son DPX est absent, il est amené à le remplacer. Une qualification D ne peut pas être au forfait jours. Il n'est pas repris. Si le DPX part, il ne peut pas reprendre le poste de DPX. C'est impossible.

Concernant les qualifications sur le poste, ce que vous dites me gêne. En effet, une qualification E qui est EV 7, en tant que DPX... et si vous mettez une qualification F, attachée cadre sur un poste, je doute qu'il ait plus de compétences qu'une qualification E qui est PDX, avec l'EV 7 au niveau métier. Techniquement, au niveau métier, un EV 7 a forcément plus de technicité qu'un attaché cadre lorsqu'il prend le poste. Ce n'est pas recalibré de cette façon. Nous l'avons vu chez nous d'autant plus qu'on nous a mis des attachés-cadres DPX avec des attachés TS TO. Après, on nous a remis un adjoint... vous n'étiez pas là, à cette époque. Ça ne fonctionne pas. Il convient forcément d'avoir un technicien qui tient son secteur. Je vois que nous mettons un DPX Æ et un appui AD ; cela me gêne un peu.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous allons vous répondre. C'est très clair.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Nous allons être brefs. Nous avons posé six questions et nous n'avons eu aucune réponse.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous ai expliqué que les réponses allaient venir, en séquence.

M. Dominique SENS (CGT) : Monsieur le Président, j'étais en train de relire le compte rendu de la plénière du 21 mars où nous abordions déjà ces questions. Vous remerciez un élu CGT pour son conseil lorsqu'il vous disait ce que mon camarade Frédéric MARSEILLE vient de vous dire à propos des expériences ratées et loupées dues au mix, en particulier. Vous, Monsieur MERTEN, vous affirmiez que vous aviez contacté votre homologue directeur d'établissement sur le site qui a été cité par mon camarade. Vous reconnaissiez que cela ne fonctionnait pas lorsque les effectifs et l'encadrement n'étaient pas suffisants. Aujourd'hui, je pense que les élus présents ont dans leurs prérogatives de vous faire remonter à vous, Monsieur le Président, ce que nous pensons qui ne fonctionnera pas dans la production. Leurs prérogatives ne sont pas seulement de vous écouter. Les expériences précédentes nous démontrent que ça ne fonctionne pas lorsque nous ne mettons pas les effectifs et les compétences dans tous les collèges. Vos arguments, pour la CGT, ne sont pas recevables, pas plus aujourd'hui qu'hier, étant donné qu'ils sont les mêmes. Vos éléments de langage ne peuvent conduire qu'à renforcer les mécontentements. Je ne pense vraiment pas que ce soit le but recherché. Si vous recherchez la sérénité des débats, il conviendrait d'arrêter de nous « balancer » vos éléments de langage que nous connaissons depuis, malheureusement, trop longtemps. L'alternative est de disposer de suffisamment d'agents de tous collèges, correctement formés et rémunérés et non pas d'une polyvalence ou d'une externalisation. Cela a également été dit dans l'intervention CGT. La solution est le renforcement des collectifs de travail plutôt que votre adaptation constante. Malheureusement, c'est aussi ce qui se passe dans les autres métiers, à savoir l'adaptation de l'organisation du travail aux effectifs et non le contraire.

Nous avons parlé, également, du respect du dictionnaire des filières qui existe toujours et qui existera, d'après vos écrits ou les écrits des directions nationales, encore demain ou après le 1^{er} janvier 2020, malgré les négociations toujours en cours de la convention collective nationale du ferroviaire et malgré la position dogmatique du patronat du ferroviaire. Je n'ai pas de questions, mais je vous demande d'essayer d'être cohérents, Monsieur le Président, Monsieur le Directeur, avec ce qui avait déjà été dit, ici, dans cette instance, sur le même sujet.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je crois que nous nous y efforçons, Monsieur SENS.

Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Je voulais revenir sur la grande UP caténaire qui nous avait été vendue en 2014. Cette dissolution est-elle l'aveu d'un échec ? Nous entendons, dans certains établissements, qu'ils aimeraient bien faire la grande UP des métiers caténaires qui englobe le GREE ou non. Cela fait 30 ans que nous en parlons. Apparemment, certains établissements voudraient bien y aller.

J'aimerais savoir quel DPX gèrera l'effectif du GREE. Nous passons d'une UP caténaire... j'ai retrouvé les deux agents, Monsieur le Directeur, qui sont déclassés en code. L'un se retrouve dans l'unité centre et l'autre dans l'unité sud. Effectivement, il n'y en a aucun à l'unité nord. Si j'ai bien compris, ces contrôleurs caténaires vont réaliser des travaux. Ils ne sont pas à la logistique, mais ils sont en unité et il n'y en a pas dans le Nord.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous prenons la question et nous allons y répondre.

Monsieur ACHOUB, souhaitez-vous intervenir tout de suite ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Comme vous l'a dit le Secrétaire, il fera une déclaration et aura quelques questions à la fin. Je vais laisser Monsieur MERTEN répondre aux questions de Monsieur PINOT puisque six questions ont été posées. Ainsi, je ne prends pas trop de temps.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Les questions de Monsieur PINOT sont des questions qui viendront dans la phase plus RH. Je propose que nous répondions aux questions posées dans les interventions qui relèvent davantage de l'organisation et de la production.

Pierre MERTEN : Sur la qualification des postes et la question qui était posée sur les F et E, sur les fonctions de DPX ou d'adjoint DPX ou de TO, l'appellation est un peu différente selon les établissements, le F ne signifie pas forcément jeune cadre et le E ne signifie pas forcément EV 7, donc contrôleur. En EV 7, nous pouvons avoir quelqu'un issu de l'EV 7, donc quelqu'un d'expérimenté qui a passé l'EV 7 et qui prend un poste de qualification E. Nous pouvons également avoir un attaché TS qui a été formé en première partie et en deuxième partie et pour lequel il est encore qualification E. Nous ne parlons pas de poste de métier, mais plutôt de qualification. Nous essayons de mesurer l'expérience de la personne.

Sur le poste à D, vous avez entièrement raison. Lorsque nous mettons une qualification D au niveau adjoint, c'est que nous considérons que la charge de travail sur le pesage de poste ne justifie pas une qualification E. Nous souhaitons, à ce niveau, permettre à des gens qui sont issus de maîtrise terrain, qualification D, de prendre des postes un peu plus d'organisation, d'appui aux DPX, mais, bien sûr, nous ne leur demanderons pas de faire du remplacement ou de signer à la place du DPX. Il est prévu, dans ce cas, qu'il y ait des assistants travaux pour les périodes de congés et d'absences des DPX afin de les remplacer, le cas échéant.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Y a-t-il d'autres réponses notamment sur les questions de Monsieur RAWOLLE ?

Pierre MERTEN : Sur l'UP caténaire, sur la question consistant à savoir si c'était un aveu d'échec, je ne le dirais pas de cette façon. Il y a, dans chaque organisation, des avantages et des inconvénients. L'avantage de l'UP caténaire est que cela permet de regrouper, au sein d'une même unité, l'ensemble des équipes caténaires. Il avait été fait un choix, sur l'établissement, avant mon arrivée, afin de régler plus un problème de gestion de flux et de mieux gérer les renforts entre les secteurs qui existaient. L'arbitrage se faisait au niveau de l'établissement. L'organisation du travail était, à ce moment, compliquée. Telle est

l'explication qui m'a été donnée. Sur ce point, il est vrai que ce fut profitable. C'est quelque chose qui fonctionne bien.

Quant aux points négatifs que nous pouvons retenir, aujourd'hui, dans cette organisation, nous avons, pour l'ETP, chez nous, un spécialiste caténaire ou un référent caténaire. Il n'avait plus forcément la fonction de référent et de celui qui retransmet les évolutions au niveau caténaire. C'est quelque chose qui fonctionnait un peu moins bien. Nous n'avons pas forcément de regard, de contrôle de niveau deux, c'est-à-dire de vérification des processus techniques pour nous assurer que cela fonctionnait bien. C'était le petit point négatif.

Le deuxième est plus une problématique managériale ; une UP sur un périmètre complet d'établissement est un DU qui doit être mobile ou des assistants d'UP qui doivent être mobiles sur l'ensemble du périmètre de l'établissement. Ce retour m'est souvent fait à savoir qu'il ne voit pas souvent son DU. Il y a une volonté de les raccrocher à une unité territoriale plus petite, ce qui permet aux agents d'avoir du management de proximité, que ce soit par leur DPX, comme par leur DU.

Il y a, dans chaque organisation, des avantages et des inconvénients. Nous avons préféré ne pas mettre les caténaires à part. Nous avons préféré rassembler les gens sur une entité commune afin qu'il y ait un management de proximité. Nous avons préféré mettre l'accent là-dessus.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai vu que des mains se levaient. Je propose, pour qu'il n'y ait pas de frustration comme celles qui ont pu être exprimées par Monsieur PINOT... j'entends le rappel. Je propose que Pierre MERTEN enchaîne avec les sujets plus RH. Il y a plusieurs questions...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je ne suis pas d'accord. Madame LANTZ a levé la main, ainsi que moi-même.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sommes-nous sur ce sujet production ? Si c'est le cas, à ce moment, nous les prenons.

Caroline LANTZ (CFDT) : J'attends toujours une réponse concernant les fiches de poste du groupe travaux et maintenance ainsi que celles de maintenance et surveillance, pour les agents. J'attends également une réponse pour les postes de TAP que nous ne retrouvons pas partout dans l'organigramme, en fonction de là où nous regardons ainsi qu'une réponse sur la sensibilité SST, décrite dans les fiches et sur l'ATU sécurité. Un ATU... cela doit-il être avec des missions de sécurité ou non et dans quelles conditions ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Peux-tu répondre à ces questions ? Ensuite, je passerai la parole aux interlocuteurs suivants.

Pierre MERTEN : Je ne vais pas répondre dans l'ordre, car j'ai pris des notes un peu différemment. Sur la partie sensibilisation SST, c'est quelque chose qui nous paraissait essentiel de dire si nous voulons progresser dans le domaine de la sécurité. Il faut que cela soit acté et écrit. Nous ne pouvons pas juste le dire. Nous avons une vraie volonté de l'afficher. La partie SST fait partie du travail d'organisation. Voilà pourquoi nous l'avons mis. Nous voulons que la sécurité et la partie SST, en particulier, fassent partie intégrante des actions.

Concernant la partie ATU et la raison pour laquelle certains ATU ont des habilitations sécurité ou non, aujourd'hui, ce n'est pas standardisé sur l'établissement. Certains ATU sont des gens qui étaient sur le terrain avec des habilitations ; d'autres non. Cela permet une certaine souplesse, dans certains cas, lorsqu'ils ont besoin de faire des tournées sur le terrain. C'est pour cela que nous avons cette distinction. Il m'a été demandé si la personne qui avait une formation était volontaire ou non. Je ne saurais pas répondre ; c'est un cas très particulier ; je suis désolé. En général, cela permet juste d'avoir de la flexibilité au niveau de l'organisation de l'unité.

Concernant les fiches de poste, nous avons repris ensemble les fiches de poste des encadrants. Il est vrai, aujourd'hui, c'est peut-être un défaut chez nous, que nous n'avons pas de fiches de poste des opérateurs en unités. Nous n'avons pas fait de distinction. Je demanderai qu'une fiche de poste soit rédigée pour bien l'expliquer. Nous avons fait, par ailleurs, une campagne de communication pour que les agents sachent quelles missions étaient reprises sur la partie maintenance, quelles missions étaient reprises sur le groupe travaux. Nous pourrions mettre en forme, pour faire une fiche de poste. Je n'y vois pas d'inconvénient.

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

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Non.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pardon, je n'avais pas bien compris l'ordre dans lequel vous souhaitez intervenir.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous ai dit, à deux reprises, que Madame LANTZ avait levé la main avant moi. Il va de soi que je prends la parole, à présent.

Je reviens sur les propos du directeur. Aujourd'hui, vous avez, vous-même, mis des unités mixtes en place, sur Pagny-sur-Moselle. Normalement, tout en étant respectueux, je devrais vous appeler « le fossoyeur des unités ». Le fait de mettre des unités mixtes un peu partout tue le métier. J'entends, aujourd'hui, que vous allez mettre des qualifications en fonction des territoires et des responsabilités, etc. Il est hors de question de mettre des DPX à deux vitesses. Aujourd'hui, un DPX a trois missions essentielles, à savoir l'organisation, le management et la sécurité. Sans le territoire, l'organisation appartient à la direction, mais il n'y en a pas un qui doit être E parce qu'il a un petit territoire et l'autre, F, parce qu'il en a un plus grand. Cela ne fonctionne pas de cette façon. Aujourd'hui, vous faites un peu comme la suite caténaire qui était sur Bouzonville, actuellement sous les projecteurs du territoire pour regarder si ça fonctionne bien. Vous êtes en train de faire la même chose. Vous êtes celui qui va tout bouleverser parce que vous êtes dans la lignée de l'ancien Président PEPY avec la poly compétence et la polyvalence, etc. Nous sommes vraiment là-dedans. Vous êtes le bon petit soldat qui est en train de mettre cela en place. Vous allez lancer cela, demain, au détriment de tous. Vous êtes en train de détricoter tous les métiers. Je ne peux pas accepter, aujourd'hui, que nous soyons qualifications E ou F, en fonction du territoire. Ce n'est pas acceptable.

Depuis combien de temps êtes-vous le directeur de l'établissement Rhenan ?

Pierre MERTEN : Cela fait deux ans.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vois que vous êtes conseillé par le président. Je ne sais pas ce qu'il vous a dit à l'oreille. Comment se fait-il qu'un directeur d'établissement... vous nous avez dit, précédemment, que les unités ont du mal, en cas d'absence des agents voies et des agents caténaires ou en cas d'absence des agents SE, pour travailler ensemble... Il appartient au directeur, lors de ces réunions d'encadrement ou ces réunions mensuelles, de recadrer tout cela, si cela ne fonctionne pas. C'est son rôle. Sinon, il n'y a pas besoin d'avoir un directeur et un chef d'orchestre. Nous nous sommes toujours organisés de cette façon. Le collègue le disait. Nous avons toujours travaillé ensemble. Dans ce que vous nous décrivez, soit il y a un gros problème soit le directeur n'est pas bon. Si vous n'avez rien fait depuis deux ans et que vous attendez une réorganisation pour faire cela... je suis un peu étonné.

Une question me brûle les lèvres. Lorsque nous regardons tout en haut du projet, le point 2.1 m'interpelle. Vous dites que « cette évolution est conduite sans variation de la somme des emplois du cadre d'organisation ». Vous rajoutez, à la fin : « ceci ne signifie pas que le CO de l'Infrapôle n'évoluera pas dans les prochains mois et années sous d'autres facteurs, des évolutions d'organisation ou de dimensionnement de ses entités sont susceptibles d'intervenir d'ici le 1^{er} janvier 2020, notamment, via l'évolution des missions de l'établissement ou la mise en œuvre des nouvelles technologies organisation. » Il va falloir être clair, Monsieur le Directeur. 2020, c'est dans deux mois et quelques. Cela explique un peu la frustration de votre président ; il faut qu'il passe ses réorganisations en temps et en heure. En sortant d'ici, vous serez grandis ; vous aurez réussi votre mission ; vous aurez consulté le CSE ; rien ne vous arrêtera. Vous allez la mettre en place. La GIR va tomber à la fin de l'année. Vous nous donnerez son montant, car elle est un peu plus importante, quand les organisations sont mises en place à temps. Vous allez peut-être nous annoncer, derrière, à partir de là, que le CO va être revu. En effet, écrire cette phrase dans le projet n'est pas anodin. Comme vous êtes un bon directeur, même si vous avez quelques difficultés au niveau de l'organisation entre unités, je pense, dans la gestion prévisionnelle des emplois, que vous devez être excellent et que vous devez avoir une vue à trois ans - cela est ce qui est demandé normalement à une direction - pour savoir ce qui va se passer. Je vous interroge. Qu'est-ce qui va venir avant fin 2020, car fin 2020 est dans deux mois ?

Pierre MERTEN : Sur le fait que je suis un bon directeur ou non, je laisserai la parole au directeur.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il n'est pas sûr, d'ailleurs, qu'il s'exprime devant cette assemblée sur ce sujet.

Pierre MERTEN : Pourquoi cette phrase ? Vous savez très bien, d'une année sur l'autre, que nos objectifs peuvent évoluer que ce soit en termes de charge de travail ou d'investissement. Cela affecte également le nombre d'agents sur un établissement, sur un cadre d'organisation. Généralement, si nous sommes en sureffectif, nous sommes amenés à faire du détachement sur d'autres établissements. Si nous sommes en sous-effectif, nous pouvons avoir du renfort, comme c'est le cas, chez nous, aujourd'hui. L'Infralog Lorraine, par exemple, vient faire des travaux chez nous. Cela a été le cas sur le renouvellement d'appareils de Strasbourg, notamment. Il y a donc une variabilité de la charge de travail. Les objectifs peuvent aussi évoluer et sont donnés par notre direction. Nous avons effectivement le plan de charge et nous essayons d'avoir une vision sur les deux ou trois ans à venir. Cela

peut évoluer en fonction des objectifs qui nous sont fixés. Pour cette raison, je préfère être prudent. Cela peut changer et cela change d'une année sur l'autre. Nous avons, tous les ans, des variations. Je ne peux pas dire que ce CO sera gravé dans le marbre pour les 10 ans à venir, parce que ce n'est pas dans ma capacité. Pour cette raison, je préfère être prudent.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous avez la chance d'avoir le décideur à votre droite ; il ne nous donne pas les CO parce qu'il les cache, mais il décide et il les signe. Il aura, à mon avis, certainement une baisse sensible.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Si le décideur en question peut prendre la parole, pour le coup...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Non, le décideur laisse, par politesse, le secrétaire terminé. Je suis aussi élu ; il convient de ne pas l'oublier. Quel effet cela fait-il au directeur d'être le fer de lance dans la mixité des UP, demain ? Je pense que vous allez être pris comme exemple. Nous allons peut-être parler de la « mixité MERTEN », dans quelques années. Quel effet cela fait-il ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais répondre. J'entends, derrière la question, le fait qu'il y aurait un plan caché et, demain, que tous les Infrapôles seront sur le modèle de Rhénan. Je vais être très clair, aujourd'hui. Nous allons voir si ce que nous avons fait sur Rhénan fonctionne et si cela améliore la vie dans les UP, améliore le travail des dirigeants, notamment, si cela répond aux objectifs avant de savoir, demain, si nous proposerons cela au sein d'autres établissements. C'est très clair. Nous ne sommes pas dans une évolution où tout le monde serait sur le même modèle et où nous ne vous le dirions pas. Nous sommes sur un établissement ; nous l'avons appelé, à l'origine du projet, du temps de mon prédécesseur, « l'Infrapôle type » ou une expression de ce type, pour dire que c'est un prototype.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : C'est clair ; et nous, nous allons être le laboratoire !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Faisons-nous, avec cela, les progrès que nous escomptons ? Si, pardonnez-moi l'expression, nous nous sommes « plantés », évidemment, nous ne le ferons pas ailleurs. Nous pensons, aujourd'hui, que cette organisation va nous faire faire des progrès. Cependant, nous n'avons évidemment pas décidé, aujourd'hui, la mise en œuvre dans un quelconque autre établissement de la ZP j'essaie d'être clair là-dessus.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, vous pensez mal. Le fait de faire une mixité des métiers, chaque technicien... vous savez, nous avons parlé de la filière des métiers, etc. Nous avons parlé de tout cela... c'est depuis la nuit des temps que la SNCF existe. S'il y a eu des métiers bien différents, il y a une raison. Nous avons démontré, à travers le temps, un certain nombre de choses. Si, aujourd'hui, vos unités ne fonctionnent pas, c'est parce que vous avez un manque d'effectif. C'est vous qui avez réduit ces effectifs. N'oubliez pas ce que vous a dit Monsieur MARSEILLE, précédemment. Nous avons besoin de techniciens. Les techniciens ne peuvent pas être inter métiers. Nous aurons des difficultés. Tel est mon point de vue, en tant qu'élu. Je vous le dis ; vous pensez mal. Effectivement, nous arrivons à l'aube de 2020 ; il y a la règle d'or ; il va falloir faire faire des

économies ; nous allons faire de la production. Aujourd'hui, je note que Rhéna est le laboratoire avec un directeur à sa tête qui, je suppose aura une bonne GIR.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il n'y a pas de GIR pour les cadres supérieurs, Monsieur ACHOUB.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Pouvons-nous parler de Monsieur COSTA ? Il était cadre supérieur.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il n'y a pas de GIR. Ça s'appelle la part variable. Le moment venu, comme tous les ans, j'évalue la part variable de tous les cadres supérieurs de la direction ZP.

Mixité, poly compétences et j'entends, risque de perte ou de dilution des métiers ; là-dessus, il faut être assez clair. Les métiers restent les métiers. Les compétences des agents restent, pour la quasi-totalité des agents de Rhéna, comme dans les autres Infrapôles, les compétences d'un métier. Ce que je dis n'est pas, dans ma tête, un absolu au sens où je pense que des tâches ou des missions de métier peuvent être, dans des contextes particuliers, assurées par un autre. Ce n'est pas le sujet de la réorganisation. Le sujet de la réorganisation est de savoir à quel niveau nous faisons l'assemblage des métiers. L'assemblage des métiers, sans rappeler un passé que peut-être les plus jeunes, ici, n'ont pas du tout connu... nous avons eu des établissements de plus petite taille. L'assemblage des métiers se faisait dans des établissements de plus petite taille, les sections puis les EVEN, etc. Certaines sections étaient, d'ailleurs, de tailles tout à fait comparables aux UP que nous imaginons. Personne n'était choqué qu'il y ait, dans ces établissements, des responsables qui avaient des grades de chef de section ou d'ingénieurs de chef de section. J'ai connu, dans mes débuts à la SNCF, côté transport... je travaillais avec les sections de l'époque. Nous faisons l'assemblage des métiers. Ensuite, nous avons fait l'assemblage des métiers sur des périmètres plus grands, les EVEN puis, aujourd'hui, de très grands Infrapôles et avec des idées, comme celles discutées à travers les questions de Monsieur RAWOLLE, de la grande UP caténaire, etc. Nous sommes juste en train d'essayer de positionner le curseur au niveau qui peut le mieux assembler les différents métiers. Dans l'Infrapôle Rhéna, nous voulons faire un assemblage de métiers dans les futures UP indiquées, pensant que nous avons perdu une certaine efficacité en remontant l'assemblage des métiers à un niveau trop haut. Là encore, sur les questions de taille d'établissement, il n'y a pas d'absolu dans ce domaine. Nous ne sommes pas en train de diluer les métiers des opérateurs et des techniciens qui, pour l'immense majorité, restent dans leurs métiers de base et leurs compétences de base. C'est ce qui assure, effectivement, je suis d'accord avec ce qui a été dit, la solidité technique des métiers de la maintenance. Là-dessus, il faut vraiment positionner les choses, à mon avis, à leur juste mesure.

En plus des autres prises de parole, j'ai noté les questions de Monsieur PINOT qui, j'ai compris, seraient traitées dans le volet RH.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Tout à fait ; Monsieur le Président. La partie RH vient toujours après !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je fais droit à ce qui a été dit. C'est pas mal, dans les métiers comme les nôtres, de regarder déjà comment ils fonctionnent, au plan technique. Évidemment, il faut traiter, avec cela, la partie RH.

Pascal GUELUY (CGT) : Merci Monsieur le Président. Moi aussi, je vais faire un peu d'histoire. Je suis également un ancien cheminot. Monsieur le Directeur d'établissement, dans sa façon de présenter les qualifications E ou F dans les postes, a quand même fait une omission assez importante. Depuis la mise en place des DPX, nous l'avons constaté, cela a été révélé par pas mal de personnes, ici, un KV et un attaché TCS n'ont pas du tout les mêmes profils. Les mettre, comme nous le connaissons, depuis ces mises en place, juste pour remplir des organigrammes... par exemple, en TO, il faut rappeler que TO est « Technicien Opérationnel ». Il s'agit de quelqu'un qui connaît le métier. Un attaché TS qui vient d'arriver à la SNCF, en responsabilité technique, cela n'a jamais été bon. Nous l'avons toujours dénoncé. Il faut bien former les gens, mais ça n'est pas de cette façon que nous aidons un DPX surtout s'il est, en plus, qualification E et qu'il n'est peut-être pas lui-même technicien opérationnel parce qu'il n'a même pas passé un KV. Nous nous sommes retrouvés, partout en France, avec des exemples où nous n'avions même plus un technicien dans les secteurs. Ce n'est pas de cette façon que vous garantissez des métiers et des lignes métiers pour aider les chefs d'équipe et les agents qui font la production. Lorsqu'un chef d'équipe rencontre un gros pépin et qu'il a besoin d'aide, ce n'est pas des gens qui n'ont pas le profil technique, ce n'est pas leur faute... un attaché cadre, c'est pareil. J'ai toujours été offusqué qu'un attaché-cadre arrive comme DPX dans un secteur et qu'il ne lui soit pas expliqué, le soir même, qu'il y avait des chantiers avec des agents dont il dépendait... il y aurait pu avoir un mort, ce soir-là ; cela aurait pu arriver, même si nous ne lui souhaitons pas. Il ne lui a même pas été expliqué qu'il était en responsabilité. Il faut le savoir. Ce sont des choses que nous dénonçons depuis des années. Les qualifications E qui passaient les examens... lorsque nous avons mis en place les DPX, surtout sur certains métiers... cela a fait beaucoup de DPX, par exemple à F, que nous ne connaissions pas dans certains métiers, comme les caténaires, les SM. Tout restait chez les SE. Ces métiers ont pu obtenir des déroulements parce qu'il y avait des responsabilités et une technicité recherchée à l'époque. Le ratio... à l'époque, on nous avait garanti qu'ils resteraient. Deux tiers de DPX caténaires SM étaient passés cadres. À présent, où en sommes-nous ? Nous en sommes bien loin. Justement, vous en profitez pour faire du turnover pour former vos attachés TS et vos attachés cadres. Malheureusement, il y a énormément de secteurs, dans tous les métiers, où il n'y a même plus un ancien KV qui maîtrise réellement le métier du secteur. Cela pose un problème aux équipes. Cela pose également un problème aux usagers parce que, bien sûr, il y a des conséquences. La CGT a toujours exigé, au travers de son UFCM CGT (Union Fédérale des Cadres et agents de Maîtrise), la qualification F pour les DPX. Lorsque nous mettons en place un agent, surtout en sachant qu'il a les responsabilités des garanties disciplinaires... parce qu'il y a la technique, mais il y en a d'autres. Un DPX se retrouve à juger ses agents pour les notations, à gérer tout ce qui est Commission disciplinaire. Il ne peut être que normal qu'il soit cadre. Il faut arrêter de mettre des qualifications E pour faire des économies. Il s'agit juste de cela, de faire des économies ! La CGT a toujours réclamé que ce soit des qualifications F. Ce n'est pas pour rien ; cela est au vu des responsabilités et des compétences qui vont avec.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté. J'entends bien le débat. Je pense qu'il n'est pas récent. À aucun moment, je ne vais opposer les différentes origines de carrière. Je pense que notre entreprise a intérêt à vraiment combiner les régimes de carrière d'opérateurs, d'examens internes qui donnent effectivement des dirigeants qui ont une beaucoup plus grande expérience du terrain, des origines de carrière de type attaché TS, des origines de carrière de type jeunes cadres. À mon avis, la question est plus de savoir de quelle façon nous les formons, comment nous les mettons en poste, comment nous les accompagnons. Je suis sensible à certains de vos aspects. Si des gens ont été mis en poste sans avoir une mesure de leur responsabilité pénale, c'est irresponsable. Je le dis. Dans un certain nombre de postes, nous portons, effectivement, cette responsabilité pénale. En dehors de ce point, je considère que la combinaison de ces différentes origines de carrière va nous faire un corps d'encadrement - dans encadrement, j'englobe maîtrises et cadres - équilibré, en termes d'origine et de compétences. Par ailleurs, le recrutement extérieur nous offre aussi une ouverture sur des techniques plus récentes que les gens viennent d'apprendre dans leur formation post-bac, etc. Il ne faut donc pas négliger cet aspect également. L'ensemble permet, à mon avis, à l'entreprise de marcher sur ses deux pieds.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Pour moi, vous êtes des vendeurs de rêve ! Je vous le dis. Peut-être, dans votre petite bulle, que cela fonctionne bien et que tout est bien. Lorsque les agents sauront qu'au pôle rhénan, ce sont des petits rats de laboratoires et que nous verrons si ça fonctionne ou non... ça fait plaisir pour eux !

Par ailleurs, il ne faut pas prendre les gens pour ce qu'ils ne sont pas. Vous l'écrivez noir sur blanc : « dans les prochaines années, sous d'autres facteurs, le CO risque de changer ». Dès le 1^{er} janvier 2020, mais, après, il y a le plan de performance 2020-2026... pouvez-vous nous en dire quelque chose ? Vous n'allez pas me dire que vous n'avez pas de nouvelles et que vous ne savez pas où nous allons. Aujourd'hui, au pôle rhénan, quel est le pourcentage de la sous-traitance ? Combien y en aura-t-il, demain, en 2021 et en 2022 ? C'est ma première question.

Pierre MERTEN : Je ferai un petit complément sur la question posée sur la mise en place des DPX. Nous n'avons pas évoqué un point dans l'organisation que nous mettons en place ; il s'agit du nombre de postes de DPX que nous essayons de créer dans cette organisation. Vous dites qu'il serait bien que tous les postes soient à F ; je l'entends. Nous avons fait le choix de créer des postes un peu plus petits ; c'est discutable, sur la qualification, mais nous voulions mettre de la proximité et remettre de la hiérarchie auprès des agents.

Pour répondre à votre question sur la sous-traitance, nous avons, aujourd'hui, environ 20 % en sous-traitance. Le plan performance, à ma connaissance, n'est pas encore défini. Personnellement, je ne pense pas que la sous-traitance soit la solution à tout. Je pense qu'il y a lieu, dans certains cas, d'internaliser et de reprendre des missions au sein de notre entité. J'essaie de me battre pour cela. Nous avons eu, tout récemment, une RP caténaire sur l'établissement. Il était prévu de la faire, initialement, en sous-traitance. Nous avons vu avec les agents et nous avons conservé cette mission pour nous. Nous l'avons faite nous-mêmes, pour deux raisons. La première est pour un problème de compétence, pour que les gens puissent pratiquer. De ce point de vue, je pense que c'était une réussite. Par ailleurs, nous voulions également montrer que nous étions capables de faire nous-mêmes les choses et de les faire bien. Je pense que nous devons continuer dans cette démarche. Nous avons

également tout intérêt à nous mesurer aux autres entreprises. Je n'ai pas peur de la sous-traitance, car je sais que nous avons des compétences chez nous et que nous sommes capables de le faire.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Vous dites que vous voulez réinternaliser. Pouvez-vous me dire, pour l'année prochaine, par exemple, combien d'embauches vous prévoyez ? En effet, lorsqu'on ne veut rien internaliser, il faut peut-être du personnel en face.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais un peu réguler le débat. Si nous avons écrit...

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Vous faites un monologue, depuis tout à l'heure. Pourquoi me coupez-vous la parole ? C'est indécent. Si vous voulez, vous prenez le dossier et vous le faites seul. Il n'y a pas besoin de nous. Si vous ne voulez pas répondre aux questions, n'y répondez pas !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Alors, je vous laisse répondre. Nous répondrons aux questions lorsque vous aurez terminé. Je répondrai à cette question précise.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président il convient de ne pas interrompre les élus.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Répondez-y ! Je vous demande combien d'embauches sont prévues au pôle rhénan.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Dois-je répondre ou non ? Aujourd'hui, ce n'est pas l'objet du dossier. Nous ne vous répondrons pas sur ce point.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Vous ne pouvez pas nous faire des affirmations dans une instance qui est enregistrée en nous disant qu'il y a 20 % de sous-traitance, que vous ne savez rien sur le plan 2020-2026, mais que vous voulez réinternaliser. Vous n'êtes pas capables de mettre en face le nombre d'emplois que vous allez faire. Pour qui nous prenez-vous ? Je ne suis pas une image ; je ne suis pas ici juste pour faire acte de présence. J'ai été élu par les cheminots et pour les cheminots. Moi, j'ai été élu !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne le conteste, à aucun moment. Ce n'est pas la question. Vous m'interrogez ; je vous réponds. L'indication que vous a donnée le directeur d'établissement est une indication générale. Ce n'est pas de la sous-traitance pour de la sous-traitance. Dans certains cas de figure, nous réinternalisons. Nous ne sommes pas là, aujourd'hui, pour traiter le budget 2020 de la ZP ou de l'établissement. Je vous explique la raison pour laquelle ce dossier a été écrit ainsi. Lorsque le dossier d'information a été présenté par Monsieur Juan NOÉ – j'étais moi-même intervenu sur ce point, nous retrouverons les enregistrements, évidemment - nous avons écrit le dossier de cette façon pour éviter, justement, de comparer des choses qui ne sont pas comparables. Nous avons dit que nous comparions, de façon pure, l'organisation avant et l'organisation après pour savoir quels postes devenaient quoi, pour savoir comment évoluait le taux d'encadrement, comment évoluaient les missions de l'encadrement et comment évoluaient les entités géographiques. Si nous avons fait, en même temps, toutes les évolutions de charge de travail, de travaux dont a parlé Pierre MERTEN, des évolutions qui vont venir - vous parliez

du plan de performance - des évolutions à venir des technologies ou autres dans quelques années...

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Dans quelques années ! Le plan de performance c'est 2020-2026. C'est dans deux mois !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Laissez-moi terminer, à mon tour. Le dossier aurait été illisible. Le dossier a été fait ainsi. Nous ne débattons pas aujourd'hui du budget 2020 de l'Infrapôle Rhénan ni de son nombre d'embauches, etc. Le nombre d'embauches sera en conséquence des flux de la charge, comme dans chaque établissement, chaque année. Le directeur d'établissement, nous aurons l'occasion d'en parler au CSE sur les sujets économiques, est également avec ses RPX.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Vous écrivez, page 5 : « amélioration des synergies entre les métiers avec l'exploitation en limitant les interfaces et en agissant sur les dysfonctionnements actuels. » Quels sont les dysfonctionnements actuels ?

Pierre MERTEN : La synergie que nous avons avec l'EIC, aujourd'hui, est importante. Toutes les programmations des planches travaux, les organisations de chantier... nous avons besoin de périodes pour travailler sur les voies. Nous avons, aujourd'hui, vous l'avez vu dans le dossier... si je prends la partie des unités territoriales, nous avons trois UP voies, deux UP SE et une UP caténaire. En face, nous avons trois UO côté EIC, avec, dans chaque UO, un assistant MTE, quelqu'un que vous connaissez, pour tous ceux qui sont côté EIC, qui est là pour rédiger les consignes communes, transports et travaux. Aujourd'hui il a, face à lui, un assistant MTE. Il a, dans chaque unité, des assistants travaux pour la voie ou pour le SE ou pour l'organisation des travaux caténaires qui sont éparpillés un peu partout. Il a, en moyenne, entre sept et huit interlocuteurs. Nous avons voulu avoir une meilleure organisation de cette préparation de chantier qui est indispensable si nous voulons que les contrats de travaux soient donnés en temps et en heure. Nous voulions éviter des mouvements continus entre la voie, le district, l'assistant MTE. Nous en arrivons, malheureusement, c'est un constat - je ne critique pas les gens... du fait de nos organisations, les documents arrivent trop tardivement aux agents pour qu'ils réalisent des travaux, le soir ou la journée. Je souhaite, à travers cela, avoir une équipe travaux à proximité de l'assistant MTE et que nous puissions travailler ensemble. Notre volonté, dans cette organisation, est de faire travailler ensemble, les assistants voies et les assistants SE, qui, aujourd'hui, ne sont pas dans les mêmes bureaux et ne sont pas forcément au même endroit. Je prends le cas, aujourd'hui, de l'UP sur le secteur Nord, côté Saverne. Nous avons une UP voie à Saverne. Les assistants SES sont à Strasbourg. Pouvoir rassembler les gens pour organiser les travaux est notre volonté, afin d'améliorer l'organisation sur la partie que nous traitons, ensemble ; nous ne voulons pas qu'il y ait un contrat de travaux qui passe d'un côté à l'autre. Avoir un assistant MTE à proximité permettra de mieux travailler. Voilà pourquoi nous avons écrit cela.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur BONNESOEUR, si vous voulez continuer ; ensuite, je demanderai que les interventions soient...

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Non ; vous faites une réorganisation et vous demandez que ce soit rapide et que nous ne posions pas les questions qui vous dérangent.

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

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : C'est ainsi que je le prends.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous aimerions, ensuite, avoir les interventions de Monsieur TREDEZ, de Monsieur RAWOLLE et de Monsieur GUELUY.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Vous attendrez que j'aie terminé...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Et les réponses aux questions RH, dont celles de Monsieur PINOT.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Vous écrivez : « prenant mieux en compte les attentes des acteurs managériaux de proximité. » Quelles attentes ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur BONNESOEUR, je veux bien, mais tout cela est écrit dans le dossier d'information.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Les cheminots aimeraient avoir des réponses aux questions. Sur quoi vous êtes-vous basés ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est dans le dossier d'information. Nous nous reporterons à l'enregistrement, mais cela a été dit lors de la séance d'information. Je demande au directeur d'établissement une réponse rapide sur ce point.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Attendez, je vais intervenir. Nous prendrons le temps qu'il faut pour la réponse. Nous n'allons pas commencer à faire de la rapidité sur des dossiers de réorganisation. Aujourd'hui, nous sommes dans un débat. Il faut répondre clairement aux questions des élus, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous répondons clairement. Il faut simplement, pour ce dossier, pour celui-là et pour les dossiers à venir que nous ayons tous vu les dossiers d'information, avant, intégrer les données...

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Que croyez-vous que nous ayons fait !

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous allons nous passer de leçons. Commencez, pour certains dossiers, à nous les envoyer un peu plus tôt. Ils n'attendent pas que vous leur envoyez des dossiers pour passer la nuit à les relire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends, Monsieur le Secrétaire, mais je pense qu'une bonne partie des réponses aux questions de Monsieur BONNESOEUR sont dans le dossier qui a été distribué en amont de la séance du 4 juillet.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Écoutez, si ça ne va pas... je ne suis pas d'accord que vous mettiez en doute, aujourd'hui, les compétences des élus. C'est ce que vous êtes en train de faire. Ce dossier date du 4 juillet ; il pose des questions. Vous répondez. Si vous êtes pressés par le temps et si des élus ont mal assimilé le dossier, nous pouvons également faire une suspension de séance pour qu'ils réétudient le dossier et nous reprendrons, ensuite. Nous pouvons également faire cela.

Pierre MERTEN : Je vais répondre sur cette partie. Sur les attendus des acteurs du management de proximité, la volonté est de rapprocher le DPX des agents. Aujourd'hui, ce qui remonte dans toutes les études des DPX est qu'ils n'ont pas le temps d'aller sur le terrain et qu'ils n'ont pas le temps d'aller voir les agents, notamment. Il s'agit de cette volonté, le

côté managérial, d'essayer de voir comment nous pouvons libérer du temps pour les DPX afin qu'ils puissent passer plus de temps pour faire des actions managériales, pour faire du monitoring et pour faire des actions sur le terrain.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Sur quelles méthodes vous êtes-vous basés pour définir cela ?

Pierre MERTEN : C'est ce que vous retrouvez un peu plus loin dans le dossier. En répartissant le travail différemment, aujourd'hui, nous avons pris la liste des missions affectées aux DPX. Avec des DPX différents, nous avons vu que si nous retirions ces missions d'organisation des travaux de maintenance, planification, cela leur dégagerait du temps. Cela correspond au petit diagramme que vous avez avec 41 % pour le DPX au SE et 28 % pour la voie. Nous estimons, avec cela, que nous essayons de redonner du temps au DPX, pour, d'une part, la connaissance du patrimoine et, d'autre part, pour le management.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Sur quelles bases vous êtes-vous positionnés, sur ce que vous a dit DuPont de Nemours ? Je peux vous faire une étude, vous dire que nous allons gagner 50 %, mais, un moment donné, il convient de mettre des chiffres en face. Vous écrivez, par exemple : « sécurité intégrée avec réduction des incidences santé et sécurité, travail de nos agents, sécurité d'exploitation ferroviaire, sécurité technique. » Quels sont les objectifs chiffrés ? Que mettez-vous en face ? Il est bien beau d'écrire sur un document de choses, mais, en face, il faut que nous ayons des preuves que cela va vraiment donner quelque chose. Moi aussi je peux écrire un dossier de huit pages et vous dire que ce sera merveilleux !

Pierre MERTEN : Sur certains points, évidemment, je n'aurai pas de réponses chiffrées sur tous les domaines.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Donc, vous nous donnez un dossier...

Pierre MERTEN : Si j'avais des chiffres à donner dans tous les domaines... je vais juste vous donner un exemple, pour que vous compreniez pourquoi nous avons écrit cela. Sur l'établissement, nous avons eu quelques incidents, notamment, par exemple, sur des organisations de chantier où nous avons, sur une opération initialement de RP caténaire, avec RP 0, un domaine de voies interceptées assez grand, où la semaine avant l'organisation des travaux, un chantier de bourrage, un chantier de ballastage et une maintenance des aiguilles, côtés SE et SM, se sont ajoutés. L'organisation fut complexe parce que nous l'avons modifiée. Au final, le train de ballastage, lorsqu'il a voulu dégager et qu'il y a eu une maintenance sur les aiguilles, lors de la vérification du contrôle d'aiguilles, comme nous faisons souvent un aller-retour sur le terrain, en fin de période, pour vérifier que tout fonctionne bien... il y a eu des aiguilles conjuguées ; cela fut un loupé dans l'organisation. Ainsi, l'aiguille a été modifiée et notre train de ballast, en sortant, a talonné l'aiguille. Sur cette organisation, quelle est la volonté de préserver la partie technique ? Il s'agit d'améliorer les organisations pour, justement, éviter que ces interfaces soient ratées. C'est en cela que nous essayons d'apporter des améliorations. Je ne peux donc pas vous donner un chiffre sur tout. Si, demain, nous n'avons plus ce type d'incident, nous pourrions dire que nous aurons réussi.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Donc, vous mettez un projet en place, mais vous ne savez pas s'il va fonctionner. Je suis désolé, mais vous le savez trois ans en avance, lorsque

vous faites de tels travaux. Vous avez, quand même, des pas de maintenance. Vous savez lorsqu'il faut y aller et lorsqu'il ne faut pas y aller ; rassurez-moi, sinon c'est très inquiétant !

Pierre MERTEN : Non, ces types de maintenance ne sont pas programmés... sur la partie caténaire, une RP est effectivement programmée avec un RP 0, mais le reste non.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Par exemple, vous écrivez : « connaître le sens maîtrise du patrimoine se traduisant par une meilleure qualité d'exploitation performance, régularité et traitement des incidents. » Quels sont les objectifs ? Comment faites-vous ? Lorsque je vois vos fiches de poste... j'essaie de faire vite, mais c'est quand même très compliqué. Vous n'avez pas les chiffrages, vous ne savez pas ; c'est flou ; vous ne savez pas pour 2020, mais c'est dans deux mois ! Je prends, par exemple, l'assistant SE de la cellule sécurité technique process, F, E... lorsque je vois « F, E » sur deux positions, je suis désolé, mais, à la SNCF, nous avons un dictionnaire des filières. Il y a un métier en face de chaque mission, ce qui donne une qualification et la reconnaissance des compétences. E et F, c'est à la tête du client ! Comment est-ce fait ? Je lis : « anime le management de la sécurité technique et du personnel dans les domaines SE, SM et caténaire. » Lorsque je vais plus bas, je lis dans les prérequis : « EV7 confirmé, EV9 SES, jeunes cadres, ESCI ou bivalence. » En fait, vous ne savez même pas ce que vous allez mettre en face des postes. Lorsque nous lisons : « un tiers des EV7 confirmé, EV9, SES... » ; comment allez-vous réussir à ce qu'ils aient des compétences dans le SE, dans le SM et dans les caténaires ? Tous les profils ne correspondent pas. Vous risquez de mettre des agents devant le fait accompli, à savoir qu'ils auront des missions assez compliquées. Après, si vous le voulez, nous pouvons passer en revue toutes les fiches de poste, une par une. Vous verrez qu'il y a de nombreuses contradictions.

Pierre MERTEN : Sur les fiches de poste, nous essayons de décrire la charge principale dans la mission. En fonction du profil et des formations des gens, ils apportent eux-mêmes une compétence qui peut être un peu variable. Si vous prenez la partie sécurité technique, nous avons trois postes. Nous avons un chef responsable et deux assistants, un dans le domaine voie et l'autre dans le domaine SES. Après, cela dépend des profils. C'est souvent complémentaire au responsable. Nous essayons d'orienter les profils pour justement conserver l'ensemble des compétences métier. Cela peut paraître un peu flou ; je le conçois, mais, en fonction de la formation que nous avons, que ce soit un jeune cadre ou un attaché TS, un constat est forcément réalisé derrière pour vérifier qu'il dispose des aptitudes techniques pour exercer. De la même manière que quelqu'un qui fait un examen EV7, il passera un EV7 et, derrière, il obtiendra l'examen ou non. Nous ne pouvons pas stigmatiser une fiche de travail ou ne l'attribuer qu'à une seule personne ou à un seul profil. Nous laissons donc la porte ouverte, en fonction des formations et des habilitations des agents.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Je tiens quand même à vous rappeler que le dictionnaire des filières a été fait à la SNCF justement pour cela. Il s'est basé sur les erreurs et sur les améliorations. Aujourd'hui, vous me dites l'inverse. Cela ne va pas du tout. J'ai une autre question ; « l'efficacité économique qui résulte de facteurs précédents permet une meilleure efficacité d'ensemble des opérations de maintenance de travaux. » Avez-vous un chiffrage ? Vous dites que vous allez être meilleurs, que vous serez mieux. Qu'avez-vous en face ? Un moment donné, il vous faut donner de vraies réponses. Si vous me dites que c'est une phrase que vous avez écrite parce que vous ne savez pas trop où vous allez, ce n'est

pas possible. En l'occurrence, vous réorganisez des choses. Vous allez augmenter des parcours d'astreinte qui seront énormes, où il y aura des temps de plus d'une heure et vous me dites que vous allez faire des gains économiques, etc. Lorsque vous écrivez cela, il faut savoir répondre, a minima. Vous devez nous expliquer les gains que vous faites ; ce n'est pas ce que vous êtes en train de nous dire.

Pierre MERTEN : Sur la partie économique, lorsque nous mesurons une opération, nous allons calculer, en fonction du type de travaux et de prestations, le temps passé plus la fourniture. Nous ne pouvons pas détailler chaque opération. Si vous faites un remplacement de rails, en fonction du rail, qu'il fasse 4 m, 6 m, 8 m ou 12 m, ce ne sera pas forcément le même coût unitaire. De la même manière, si vous remplacez un câble, tout dépend de la taille du câble que vous allez remplacer. En opérations de maintenance caténaire, c'est la même chose. Tout dépend de la nature des travaux que vous voulez faire. La seule chose que nous voulons éviter, dans cette organisation, c'est un objectif que nous nous fixons... nous voulons améliorer la préparation des travaux pour être plus efficaces. Nous avons, malheureusement, je suppose que vous le vivez également, dans certains cas, des chantiers qui sont annulés pour x raisons parce qu'il manque un agent ou du matériel, parce qu'un engin peut, parfois, tomber en panne. Ce sont des aléas que nous ne pouvons pas toujours mesurer. Pour autant, ils existent. Nous essayons, dans cette organisation, d'anticiper au maximum pour être meilleurs. Nous ne pourrions pas réduire ce risque. Nous allons juste essayer de faire en sorte de mieux le maîtriser. C'est un objectif. Je ne peux pas vous chiffrer, pour toutes les opérations, les évolutions. Nous allons simplement mesurer, c'est là que nous allons mesurer l'efficacité de notre organisation... tous les trimestres ou tous les quadrimestres, nous faisons une revue d'activité qui nous permet de mesurer l'avancement de la production, donc l'avancement en termes de quantité et l'avancement en termes de coûts. En termes de coût, nous allons retrouver les achats et les heures passées. Cette vision globale va nous permettre de dire si, effectivement, nos organisations ont été, d'un point de vue économique, plus performantes. Nous pourrions faire un comparatif au premier quadrimestre 2020 par rapport à 2019.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Lorsque j'entends 20 % de sous-traitance, vous devez bien connaître un peu les prix. Rassurez-moi ! Vous savez bien, si quatre agents voient changer un rail de 4 m, que cela va coûter tant et que si la sous-traitance le fait, cela coûtera tant. Chez moi, lorsque je fais des travaux, je fais faire plusieurs devis et, au bout du compte, je choisis, ce qui est mieux en termes de rapport qualité-prix.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est aussi le cas. La plupart des opérations que vous décrivez, par exemple, le remplacement d'un rail, fait l'objet de marchés sur ordre, MOSO typiquement. Ils sont attribués après mise en concurrence des entreprises.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Je vais vous citer un exemple, le viaduc de Chaumont. Les travaux initiaux s'élevaient à 3 100 000 € ; ETF est venu faire le bourrage et a percé la bache, ce qui engendre 8 600 000 € supplémentaires ; le coût total des travaux s'élève à 11 300 000 €. S'agit-il de vos exemples ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous citez le pire des cas ! Nous pouvons tous citer des cas loupés. Avez-vous d'autres questions à poser ?

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Oui, j'en ai encore de nombreuses. Vous écrivez : « cette évolution dans l'organisation doit permettre de progresser dans le domaine de la sécurité intégrée, dans la réalisation de la maintenance en qualité et de l'efficacité économique. » De la même manière, quel est le chiffre actuel sur la sécurité ? Quels sont vos objectifs cibles sur la sécurité, sur la maintenance de qualité et sur l'efficacité économique ? Cela sera-t-il fait par des cheminots ou par la sous-traitance ?

Pierre MERTEN : Pour cette partie, je rappelle que le titre est « contexte, ligne-guide et les résultats globaux attendus. » Si c'est sur la partie globale, nous ne pouvons pas entrer dans le détail ; je vous l'ai déjà dit. Sur la partie sous-traitance... excusez-moi, vous étiez sur la page suivante.

Sur la partie sous-traitance, nous parlons de notre organisation sur la partie production de nos agents. Nous cherchons, ici, l'efficacité et l'amélioration de l'organisation du travail de nos équipes. Nous ne parlons pas de sous-traitance, dans cette partie.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Je vous ai demandé le chiffre. Vous écrivez : « réalisation de la maintenance en qualité. » Cela signifie-t-il que la maintenance, aujourd'hui, n'est pas de qualité ?

Pierre MERTEN : J'aurais pu vous donner également le rapport de l'audit que nous avons pu avoir en début d'année. Tout n'est pas de qualité. Des points restent à améliorer. Nous essayons de le faire à travers cela.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Vous êtes en train de nous dire que nous faisons une maintenance qui n'était pas de qualité et qu'il y aurait eu un audit dont nous n'avons pas été destinataires. En fait, on nous soumet un projet et on nous demande notre avis en ne nous donnant que la moitié des informations. Les informations qui vous gênent, vous ne nous les donnez pas. C'est assez compliqué.

Vous écrivez : « l'adaptation aux nouvelles méthodes de travail. » Quels sont les problèmes de qualité, aujourd'hui, dans la maintenance ? Quel sera le gain chiffré économiquement de la nouvelle méthode de travail ? Merci de me transmettre le chiffre.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose, nous ne pouvons pas travailler ainsi, du tac au tac, sachant que certaines des réponses qui vous ont été faites par le directeur d'établissement s'appliquent à plusieurs de vos questions. Je vous suggère, à ce moment, que vous nous fassiez la lecture de la liste de vos questions. Nous nous efforcerons de donner la meilleure réponse.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Non, nous sommes là pour échanger. Nous devons vous donner un avis. Cela est bien ce que vous avez écrit. Pour qu'il y ait un avis, il faut un échange. Sinon, vous auriez dû nous l'envoyer en recommandé, nous l'aurions signé et nous vous l'aurions renvoyé.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous fais la réponse par avance sur toutes les questions sur lesquelles vous demandez un chiffre. Ce n'est pas l'objet de ce dossier de faire l'analyse chiffrée et détaillée de toute la production de l'établissement. Il y a des milliers de pages de chiffres, les coûts par UOP, etc. Cela permet aux directeurs d'établissements et à l'équipe de la direction de piloter toutes les opérations de maintenance, etc. Lorsque nous

indiquons, à travers une réorganisation, que nous visons tel ou tel progrès, cela se mesure, sur des indicateurs de coûts, sur des indicateurs de qualité, etc. Nous vous demandons, là-dessus, de prendre en compte les orientations données dans le dossier. Il n'y a pas nécessairement, dans la plupart des cas, un objectif précis et chiffré de qualité, de coûts sur telle ou telle opération de maintenance associés à chaque ligne du dossier. Ce n'est pas possible. Je vous fais une réponse par avance, j'imagine, à plusieurs de vos questions.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Cela est très inquiétant. Nous nous étonnons d'avoir encore deux milliards de déficits... prenez, par exemple, Peugeot qui produit un moteur. Lorsqu'il vous annonce qu'il fera 2 l en moins, aux 100, ils ont étudié la chose. En l'occurrence, vous nous dites, peut-être, effectivement, dans un futur proche, que la réalisation, l'adaptation, que la méthode... ce sont de grandes phrases, mais, au bout du compte, vous n'avez pas de chiffrage. Vous nous demandez de vous donner un avis sur une réorganisation parce que vous avez envie de la faire, mais vous ne savez pas où vous allez. C'est ce que vous êtes en train de nous dire. Vous écrivez, par exemple : « développer et maintenir les compétences. » Avec la sous-traitance, vous-même participez à la perte de compétences des cheminots. Sur mon secteur, en Champagne-Ardenne, prenez l'équipe de Reims. Ils ne font plus que surveiller des entreprises. Comment voulez-vous développer et maintenir les compétences, lorsque vous n'êtes ici que pour encadrer les entreprises et lorsque vous ne pratiquez plus votre corps de métier ? Comment faites-vous pour développer et maintenir les compétences alors que vous avez fermé la moitié des écoles ? Les jeunes cheminots sont commissionnés au bout d'un an. Certains ne sont même pas allés une seule fois en formation. Avant de développer et maintenir, il faut déjà être formé !

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je vais demander une pause ; il est 16 heures.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous faisons la pause. Je pense, effectivement, que cette séance est relativement éprouvante à tous points de vue.

La séance est interrompue de 16 heures à 16 heures 17.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous reprenons la séance. Je demande à Monsieur BONNESOEUR s'il a encore des questions sur le dossier qui nous occupe aujourd'hui.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : J'en ai encore de nombreuses. Je vais essayer d'être un peu plus court. Pour moi, vous ne donnez pas une information honnête aux élus du CSE.

J'aimerais revenir sur un point. Les parcours d'astreinte vont-ils devenir beaucoup plus grands ? Nous allons essayer de faire un peu plus simple.

Pierre MERTEN : Non, les parcours d'astreinte ne vont pas être beaucoup plus grands. Nous avons tenu, sur la partie métier, à garder une astreinte technique sur chacun des secteurs. Aujourd'hui, c'est déjà le cas à peu près partout. Sur l'étude que nous avons faite, nous avons juste le point sur la partie SE. Nous avons un roulement de moins d'astreinte que ce qu'il y a aujourd'hui. Pour le reste, nous ne devrions pas augmenter l'étendue géographique du parcours d'astreinte. C'est rattaché au secteur.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Lorsque je vois vos tableaux d'astreinte, il va être compliqué que les gens viennent habiter à proximité du lieu où ils pourraient sortir en astreinte, sauf à les mettre toujours dans le roulement, toujours de la même façon, que ce soient toujours les mêmes et qu'ils soient toujours d'astreinte. Sinon, je ne vois pas comment vous pourrez faire puisqu'ils n'habitent pas tous au même endroit. Avez-vous fait un quartier spécial SE ou un quartier spécial caténaire ?

Pierre MERTEN : Il s'agit de leur point d'affectation. Les gens qui prennent l'astreinte, c'est selon leur domaine d'affectation, sur leur secteur d'affectation, pour l'astreinte technique. Le point d'entrée est le point d'entrée habituel.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Je ne suis pas d'accord avec ce que vous me dites ; ce n'est pas grave. Mon DET a eu un accident de voiture parce qu'il faisait des heures à n'en plus finir. Un autre agent a également travaillé 11 heures, 12 heures de nuit, ce qui a eu pour conséquence un accident routier. J'espère que vous ferez attention à ne pas augmenter les parcours. Vous serez responsable s'il y a encore des accidents routiers. Ça sera tout.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur BONNESOEUR. Nous serons vigilants sur ce point.

Christophe TREDEZ (UNSA-Ferroviaire) : Monsieur le Président, Monsieur MERTEN, je voulais parler des évolutions. Ce matin, vous nous parliez de l'attachement à l'évolution au sein de l'entreprise. Cependant, en créant des UP mixtes, pour mon cas, cela ne me concerne pas spécialement puisque je suis bivalent, mais des DU auront l'obligation d'avoir une bivalence puisqu'il y aura la spécialité SES ainsi que la spécialité voie. En faisant des UP mixtes, n'allons-nous pas restreindre les possibilités d'évolution des agents qui ont commencé sur le terrain et qui peuvent aller jusqu'à être DU ?

Pierre MERTEN : Oui, c'est effectivement une crainte qui peut apparaître, lorsque nous faisons des UP mixtes. Nous pouvons, là aussi, avoir deux profils à la tête d'une UP. Cela peut être quelqu'un avec un cursus EV9 classique, généralement plus expérimenté dans un domaine spécifique. Ce sera le cas pour l'UP centre, notamment, où nous avons quelqu'un d'origine EV9 pour qui nous avons prévu des formations complémentaires pour qu'il ait un minimum de compétences techniques dans notre spécialité sachant, dans la mise en place des unités, que si nous avons un DU d'origine voies, nous aurons un RDU qui aura plutôt une spécialité SES. Nous essayons toujours de garantir la bonne maîtrise technique par le binôme DU-RDU justement, éviter cette problématique. En l'occurrence, le DU aura une formation ; c'est déjà prévu aujourd'hui pour le complément, sur la partie SES, en l'occurrence, pour lui.

Christophe TREDEZ (UNSA-Ferroviaire) : Les fiches de poste seront-elles intitulées avec bivalence ou bien cet intitulé ne sera-t-il pas spécialement repris sur les fiches de poste ?

Pierre MERTEN : Sur les fiches de poste, nous parlons du management complet de l'unité. Nous reprenons bien les spécialités qui existent. Ce sera plus sur le profil, lorsque nous recherchons quelqu'un sur une bourse à l'emploi. Nous privilégierons, dans ces cas, forcément quelqu'un qui a une bivalence. Ce qui est surtout important pour moi, sur le poste DU, est qu'il dispose, bien sûr, de compétences techniques ou d'un minimum de compétences techniques. Cela est déjà compliqué, aujourd'hui, lorsque nous sommes dans

une spécialité, qu'elle soit SES ou voie, de maîtriser l'ensemble des domaines. Lorsque vous prenez un DU SES il a souvent, chez lui, sauf sur Rhénan puisque les caténaires sont isolés, mais dans une étude UP SES classique, nous avons aussi bien des secteurs SM, des secteurs caténaires que des secteurs SE. C'est déjà compliqué d'avoir une vraie maîtrise technique sur l'ensemble des domaines. Il est surtout important, je pense, que le rôle du DU, tel que nous essayons de le définir dans cette organisation, soit un rôle de manager, avant tout. Il s'agit de quelqu'un qui va pouvoir faire en sorte que les gens puissent travailler ensemble et qui sera, peut-être, un peu plus à l'écoute sur la partie des agents. C'est vraiment la partie communication, échanges, informations, où là aussi, dans ce qui remonte, nous ne sommes pas toujours très bons. J'espère, à travers cela, avoir quelqu'un dont le rôle sera plus d'être le chef d'orchestre pour faire en sorte que les gens puissent travailler ensemble. Ce sera sa mission principale. C'est pour cela qu'il a, avec lui, des structures où il y a des compétences techniques pour régler les problèmes techniques et pour aider sur les choix techniques.

Christophe TREDEZ (UNSA-Ferroviaire) : Effectivement, je comprends bien, mais je suppose, comme tout dirigeant, qu'il prendra l'astreinte. Sera-t-il affecté à un seul tableau, de ce fait, par rapport à sa spécialité de cœur, ou bien devra-t-il jongler sur les deux tableaux et, de ce fait, avoir des lacunes là où les agents d'astreintes qui seront en difficultés l'appelleront ?

Pierre MERTEN : Non, sur la partie astreinte, s'il prend l'astreinte, il apprendra sur le cœur de métier qu'il maîtrise le mieux. Certains DU m'ont dit préférer ne pas prendre l'astreinte. Nous avons, aujourd'hui, des encadrants sur la partie métier, que ce soit voies ou SES, dans chaque unité. Nous pouvons également avoir, dans certains cas, en fonction de leur lieu du domicile, des agents des pôles qui peuvent également faire un complément d'astreinte, s'ils le souhaitent, sur la partie métier.

Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Nous avons bien compris que nous ne serions pas d'accord sur le poste de management. Pour nous, il n'y a pas de super DPX AF et de mini DPX AE. Les DPX ont la même responsabilité, quels que soient leurs parcours, avec une responsabilité pénale, à la clé. Nous l'avons dit dans notre déclaration liminaire.

Ce n'est pas parce que nous avons moins d'agents, que nous avons des responsabilités moindres et moins d'installations, que les connaissances techniques sont inférieures. Nous pouvons avoir un très grand parcours qui a été régénéré dernièrement avec le même style d'installation et un parcours que nous pouvons appeler « diffus » où il n'y a qu'une voie une et une voie deux et où toutes les installations ont eu énormément de petites régénérations de RP, où nous avons saupoudré toutes sortes de matériel qui sont encore en ligne et où il n'y a même plus de consignes d'installation, de notices de montage, de matériel de montage, etc. Le DPX à une qualification ; il a des responsabilités ; il doit être cadre. C'est bien pour cela que vous faites des diagnostics compétences-cadres ; il s'agit de positionner les agents dans une situation qu'ils savent gérer. Nous pouvons avoir 20 très bons agents et six agents, peut-être des jeunes embauchés ou peut-être des jeunes qui ont eu leur examen il y a peu, qui n'ont pas beaucoup de connaissances, ce qui peut être très chronophage.

De plus, le métier de DPX ne fait pas rêver. Nous avons du mal à trouver des postulants. Pour un certain nombre de DPX, nous n'avons pas de postulants pour les remplacer.

Certaines bourses à l'emploi datent de plus d'un an. Pour l'UNSA, ce n'est pas en mettant un poste Æ , avec les responsabilités qui seront les leurs, que vous allez attirer des AF. Nous avons du mal à en trouver.

Concernant notre déclaration liminaire, nous faisons référence au tableau d'astreinte des caténaires. J'en avais parlé également. Sur le secteur caténaire de Réding où il y a sept agents, les caténaires sont bien souvent dimensionnées par rapport au tableau d'astreinte. Quatre roulements à deux, cela fait huit. J'aimerais savoir comment ce tableau d'astreinte va tourner sachant que huit est le minimum puisqu'il faut trois tours entre chaque tableau d'astreinte. Il est donc possible que deux tombent toujours sur des jours fériés ou sur des jours de fête légale. Cela risque d'être compliqué. Quelques autres questions ont été posées, dès le début, auxquelles aucune réponse n'a été apportée.

Pierre MERTEN : Sur le cas particulier de Réding, ils sont déjà actuellement sur ce roulement. Nous avons maintenu le roulement à deux agents caténaires. Sur la partie caténaire, il y a toujours le renseigneur et l'aide. Nous avons aussi, dans la mise en place, sur cette astreinte, sur les roulements, l'astreinte sécurité que nous allons utiliser pour compléter, justement, les sorties de roulement d'astreinte.

Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Donc, cet agent... comment faites-vous quatre roulements à deux ?

Pierre MERTEN : Nous avons aussi identifié, dans l'équipe travaux, aujourd'hui, un renfort caténaire dans le groupe travaux. Nous n'aurons pas forcément besoin de lui toute l'année. C'est quelque chose que nous identifions, en moyenne, sur l'année. Il viendra renforcer l'astreinte, si nécessaire pour permettre, justement, de faire le complément en roulement, dans les périodes où nous n'aurons pas de travaux.

Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Le DPX et la qualification E ne montent pas l'astreinte, alors.

Pierre MERTEN : Cela peut être aussi une possibilité, mais, normalement, le DPX ne monte pas l'astreinte. Le TO et l'adjoint peuvent monter l'astreinte en complément.

Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Nous avons également demandé, dans notre déclaration liminaire, la raison d'une liste d'appels techniques spécifiques et pourquoi pas un tableau d'astreinte ?

Pierre MERTEN : Pour la simple et bonne raison que le PAI est une technologie spécifique. Nous avons peu d'incidents. Ils sont rares. Nous avons eu un seul incident sur le poste. Nous faisons une liste d'appels. Nous avons des agents qui sont déjà d'astreinte sur le parcours du PAI. Ils font de la maintenance PAI. Nous faisons, en plus, une liste d'appels en cas de besoin d'une aide. Cela est déjà comme ça, aujourd'hui. Nous ne changeons rien sur cette partie qui semble bien fonctionner.

Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Dans notre déclaration liminaire, nous parlions de plusieurs démissions récentes au sein de votre établissement. Cela laisse à penser que le climat n'est pas serein. Nous sentons une certaine alarme sociale. Nous pouvons penser qu'elle est liée à cette réorganisation.

Pierre MERTEN : Effectivement, dans l'étude RPS qui a été réalisée, cela répondra à la question qui a été posée précédemment, il y a une certaine crainte, une certaine peur du futur par manque de communication. Sur la partie démissions, nous avons eu, tout récemment, deux démissions, l'une de la part d'un DPX qui quitte complètement le monde du ferroviaire. Il rejoint un monde pour lequel il est passionné. Il y a une opportunité de carrière pour lui. La deuxième démission concerne une personne qui part dans une société de sous-traitance. Il rejoint un cheminot d'une autre région qui a démissionné il y a peu. Je pense que vous savez de qui je parle.

Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Nous avons bien pensé que ce cheminot faisait son marché, en fonction des personnes qu'il connaissait.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Si je peux me permettre, ce sujet, à l'avenir, devra être regardé de façon précise. À ma connaissance, des contrats de travail prévoient l'interdiction d'embaucher des personnes de la société quittée. Je ne sais pas si ces clauses sont applicables à des cadres. Elles sont souvent applicables à des dirigeants. Nous devons regarder si nous avons des moyens d'empêcher ce genre de phénomènes que je qualifierais de « braconnage » à notre détriment.

Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : J'ai une dernière question. Avez-vous eu beaucoup de demandes de mutation pour partir de votre établissement ? Nous avons pu voir, sur les établissements limitrophes, certaines candidatures de vos agents. Cela laisse supposer qu'ils n'adhèrent pas à ce projet. Par ailleurs, mon autre question porte sur les agents qui étaient en poste et qui étaient plus ou moins libérables prochainement. En réintégrant les postes dans cette nouvelle organisation, repartent-ils pour un mandat de trois ans ou comptez-vous considérer le temps qu'ils ont déjà passé sur leur ancien temps, pour les libérer ? D'où ma question, car vous étiez DET à la mise en place du centre de supervision. Lorsque nous embauchons ou que nous faisons venir des gens au même moment, à la même date, un moment, ils se retrouvent également tous libérables à la même date.

Pierre MERTEN : Je réponds à cette question, pour commencer. C'est effectivement une problématique si nous mettons en place une structure et si nous disons à chacun qu'il va repartir pour trois, quatre ou cinq ans, tous ensemble. Nous retrouverons alors au même moment à devoir changer tout le monde. C'est juste ingérable. Effectivement, des gens vont prendre le poste. Nous considérerons que c'est un nouveau poste, comme cela se fait normalement. Pour d'autres, nous prévoyons des postes courts, 12, 18 mois maximum pour mettre en route et, ensuite, évoluer.

Sur la première question consistant à savoir si de nombreuses personnes veulent partir de l'établissement faisant suite à la réorganisation, il s'avère, sur Strasbourg, que de nombreuses personnes habitent vers Sarrebourg, donc en Lorraine, Réding, voire certains venant de Blainville ou Lunéville. Pour eux, il est normal, lorsqu'un poste se libère dans leur secteur où ils habitent aujourd'hui, de privilégier notamment les encadrants, la proximité. Aujourd'hui, deux personnes ont postulé en Lorraine parce qu'elles y habitent. Nous avons également, aujourd'hui, trois personnes de Lorraine qui postulent chez nous. D'autres personnes viennent également nous rejoindre. Je suppose et j'espère que ce n'est pas juste lié à cela. En tout cas, ce n'est pas ce qu'ils m'ont dit. C'est avant tout un choix de domicile.

Pascal GUELUY (CGT) : Je voudrais revenir sur les déclarations du directeur d'établissement, notamment lorsqu'il dit que la différence entre les personnes F et E se justifie par la taille des petits secteurs. Je résume. Je suis tout à fait d'accord avec les propos de Monsieur RAWOLLE. Vous connaissez très bien notre position sur le sujet. Ce n'est pas juste une histoire de nombre d'agents ; ce sont plutôt des compétences et des responsabilités. De ce fait, nous avons besoin de personnes qui ont ces compétences et qui, pour nous, méritent la qualification-cadre.

Je reviens sur votre astreinte sécurité ouverte à toutes les spécialités. Cela choque. Nous y voyons une prémisse de ce que la direction « a dans sa musette », la poly compétence, la polyvalence à tout va. Les dernières déclarations de notre futur président ne nous rassurent pas du tout vu que c'est un des premiers sujets qu'il a abordés. Lorsque je lis votre projet, vous justifiez cela pour permettre aux jeunes embauchés... « faciliter l'accès des jeunes embauchés au tableau d'astreinte et leur permettre de se préparer à l'astreinte technique. » Je tiens à vous rappeler qu'il convient de faire très attention à cela. Il n'y a pas si longtemps, il y a à peine cinq ans, un jeune cheminot, en Bretagne, lors d'une sortie d'astreinte, est passé sous un TGV ; il n'avait que six mois d'entreprise. Faites très attention à ne pas vouloir aller trop vite.

Un autre objectif de cette réorganisation est d'éviter le cumul de l'astreinte avec les travaux de nuit. Cela m'interroge. C'est ouvert à toutes les spécialités. Par exemple, vous nous dites que des astreintes seront tenues par des TO, dans certains cas. J'ai été qualification E ; ce n'est pas leur rôle. Je n'ai pas passé l'examen, par ailleurs, pour monter l'astreinte. C'est un aveu. Vous n'avez pas suffisamment de personnel. Si vous êtes obligés de mettre des qualifications E d'astreinte, c'est que vous n'avez pas le personnel pour tenir les tableaux d'astreinte. Ce n'est pas normal. Je pense, sur ce sujet, que vous devriez prévoir les effectifs.

J'ai souri lorsque j'ai entendu le terme de « braconnage » dans les propos du président de l'instance. En l'occurrence, ça le dérange, lorsque ça part dans un sens, mais quand c'est organisé par l'entreprise, on vous entend moins. Certains cheminots m'ont dit que juste avant la retraite, ils sont emmenés dans des bureaux pour qu'on leur explique de quelle façon monter des dossiers pour devenir autoentrepreneur et pour revenir travailler dans l'entreprise. Parfois, on leur dit que ce n'est pas tout à fait légal, mais qu'ils ne doivent pas s'inquiéter parce que personne ne le verra. Faites attention. L'entreprise utilise les mêmes méthodes.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je prends note du dernier point. Je ne peux pas vous en dire plus. Concernant les questions posées par Monsieur GUELUY, y aura-t-il des qualifications E, dans l'astreinte ? Que pouvons-nous en dire ?

Pierre MERTEN : Dans certains cas, les qualifications E qui montent l'astreinte complètent un roulement qui n'est pas complet. Ce n'est pas forcément lié au manque de personnel. Aujourd'hui, nous avons des trous de formation. Des agents SE vont sortir et vont bientôt être habilités. Vous savez que les cursus de formation sont assez longs sur le SE, à peu près trois ans. Pour monter l'astreinte, ils doivent être habilités mainteneurs de l'infrastructure. Ils ont cette habilitation lorsqu'ils ont terminé leur cursus de formation. Dans certains secteurs où nous avons une population plus expérimentée et qui est partie en retraite, nous n'avons pas la possibilité, aujourd'hui, de faire un recrutement trois ans, en amont pour former.

Effectivement, nous pouvons, dans certains cas, avoir un trou. Ce n'est qu'une période transitoire et temporaire. En l'occurrence, nous devrions arriver sur un minimum, pour cette année... cinq à six agents SE devraient être habilités d'ici mars ou avril. Nous devrions, ensuite, avoir un roulement pour éviter cela.

Pascal GUELUY (CGT) : Je me permets de rajouter que vous parlez de TO, mais à certains endroits, il y a également des DPX. Je pense qu'ils ont déjà une charge de travail assez importante. Ce que vous nous expliquez est souvent lié au manque d'effectif. Il fallait anticiper les embauches. Nous connaissons le temps nécessaire pour la formation d'un agent à la SNCF. Ça s'anticipe.

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

Caroline LANTZ (CFDT) : J'attends toujours des réponses concernant les postes de TAP qui sont, dans l'un des organigrammes, sous chaque collectif et pas dans l'ensemble.

Je voulais revenir sur l'appui mutualisé de Monsieur WEITRICH de DPX du secteur Colmar et Molsheim. Comment ça se passe si le DPX de Molsheim prend ses congés en juillet et si le DPX de Colmar prend ses congés en août ? Cela signifie-t-il qu'il n'a pas le droit de prendre des congés en période estivale ?

Pierre MERTEN : Pour les congés, chaque agent a le droit de faire une demande de congé. Nous faisons une demande qui est validée ou non. En général, cela se passe ainsi. Nous avons pensé à ce point. Pour les missions habituelles, par rapport à la charge de travail sur ce secteur, un seul appui est partagé pour les missions quotidiennes. Il est prévu, dans l'unité, que l'un des assistants fasse le remplacement, si nécessaire, pendant ces périodes, si nous devons avoir le cas particulier où les deux souhaitent prendre des congés en simultané.

Concernant les postes de TAP, je pense qu'il s'agit d'une présentation des unités un peu différente. Nous parlons bien d'un poste que nous mutualisons par secteur géographique entre les différents métiers. S'il se trouve sous un secteur, je pense qu'il s'agit d'une erreur d'apparence. Ce poste est bien actualisé.

Caroline LANTZ (CFDT) : L'assistant qui remplacerait l'un des DPX en cas d'absence des deux DPX, serait, bien sûr, convié à la vie quotidienne de l'équipe, tout au long de l'année, pour prévoir, au mieux, les dérangements et les soucis.

Pierre MERTEN : Je rappelle que le rôle du DPX ou de son adjoint est de planifier et de faire des contrôles techniques. Cette charge de travail est lissée sur l'année. Faire du remplacement occasionnel...les assistants dans l'UP, dans le groupe travaux, font partie de la même unité. Il s'agit de quelque chose qui se fait en commun. Sur le fait qu'ils soient toujours présents, je ne pourrai pas vous répondre.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, je crois que c'est clair. Nous vous avons dit que nous ne voulions pas de cette réorganisation sur l'IP rhénan, parce que nous savons qu'elle sera délétère pour les collègues et le service public. Je pense que la démonstration est faite sur les précédentes expériences du même type. J'ai entendu Monsieur le Président nous dire que nous le mettions en place et, si ça ne marchait pas, que nous arrêterions. Cependant, il

sera peut-être trop tard et le mal aura été fait. Je vous demande, au nom de la CGT, l'abandon de ce projet.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est une question à laquelle je pense, je peux répondre. À ce stade, je n'envisage pas d'abandonner ce projet. Nous le menons pour de bonnes raisons. Évidemment, je prendrai en compte tout ce qui sera amené dans le débat. Si vous me demandez, aujourd'hui, ma position, je souhaite poursuivre ce projet ayant entendu un certain nombre de questions, d'interpellations et, peut-être, de difficultés.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Vous parlez des deux démissions récentes, dans votre établissement. Il y en a quand même eu six, depuis le début de l'année. Vous avez fait un zoom sur la personne qui rejoint une entreprise extérieure détenue par un autre ex-cheminot. Ce matin, Monsieur LARRIEU, je vous ai interpellé sur des sujets similaires. Vous n'êtes au courant de rien. Cela ne va plus. Nous nous faisons dépouiller dans tous les sens et vous, vous faites semblant de ne pas savoir ou alors vous êtes déconnecté du terrain.

Nous pouvons revenir sur les démissions. À Colmar, un SE a démissionné il y a deux ans parce que nous avons refusé sa mutation en Normandie. Qu'a-t-il fait ? Il a démissionné et il est allé travailler dans le privé pendant deux ans. Il vient de se faire embaucher à l'Infrapôle en Normandie. Un moment donné, vous devez mettre de l'ordre. Lorsqu'un jeune demande une mutation, qu'il soit SE à Colmar ou en Normandie, de toute façon, il en manque partout. De ce fait, autant le garder dans l'entreprise. Certains cheminots ne démissionnent pas ; ils reçoivent les RH 281 pour être réembauchés par des cheminots que détiennent d'autres ex-cheminots. Nous marchons sur la tête ! Vous devez être garant de cela. Lorsque la personne part en retraite, il existe des clauses de non-concurrence, etc. Faites signer cela à vos dirigeants au lieu de nous dépouiller. Ce serait beaucoup plus intelligent pour la sauvegarde de notre entreprise.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je suis très sensible à ce que vous dites. Je pense, dans le monde dans lequel nous entrons, dans un monde beaucoup plus ouvert à tous points de vue, que ce soit par la nature des contrats de travail, que ce soit par l'émergence d'un secteur concurrentiel dans le ferroviaire, que les questions que vous posez, dont la clause de non-concurrence, etc., doivent être regardées. En l'occurrence, pour être très précis, je connaissais le cas dont a parlé Pierre MERTEN d'un cheminot qui partait pour créer une entreprise. C'est un cas que j'ai bien connu. Je ne connaissais pas le cas de l'étude, que vous me citez ce matin, réalisée par un retraité cheminot. Je connais certains cas et d'autres non.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : J'attends toujours une réponse à mes six questions. De ce fait, nous allons en rajouter un peu. En revanche, j'interviens tout de suite sur vos derniers propos. Nous, à SUD-Rail, nous vous proposons de remettre la retraite à 50 ans et à 55 ans, d'augmenter les salaires des cheminots via les traitements, d'améliorer les conditions de travail et les conditions d'utilisation. Peut-être, que vous n'aurez pas besoin, dans ce cas, de mettre des contrats, des dédits, etc. Faites-en sorte que les salariés de cette entreprise soient heureux d'y travailler. Cela fait partie de vos compétences. Poussez là-haut, vous êtes suffisamment dans les instances, lorsque vous êtes en réunion encadrement, etc., avec le président et toute « la clique » qui décide de notre avenir. Faites-en sorte que les cheminots soient heureux dans cette entreprise et évitent d'avoir l'envie d'aller voir ailleurs.

Monsieur le Directeur, nous vous avons écouté. Vous n'avez, en termes économiques, rien à nous présenter. Vous ne pourrez pas nous dire que cela nous coûtait tant en 2018, tant en 2019 et que cela nous coûtera tant en 2020, par rapport à la réorganisation que nous ferons ; vous ne pourrez pas dire que nous nous sommes plantés et qu'économiquement nous y perdons. Nous sommes bien d'accord, vous ne pourrez pas nous le dire en janvier ou en février 2021. Vous ne pourrez pas nous dire, économiquement, que vous vous êtes « plantés » faisant suite à votre réorganisation. Vous n'avez aucun chiffre à nous montrer. En 2021, vous n'aurez aucun chiffre à nous montrer prouvant, économiquement, que vous avez été moins bons en 2020 qu'en 2019.

Pierre MERTEN : J'ai dit que nous aurons, en 2020, une vision de la quantité de travail que nous aurons réalisé. Ce sont les UOP qui permettent de mesurer le travail réalisé. Nous pourrions également voir le coût du travail. Nous suivons des indicateurs annuellement sur le coût unitaire des différentes interventions et sur le coût global. Nous pourrions, en 2021, mesurer et vérifier si nous avons réussi, dans le cadre de cette organisation, à améliorer la production sur l'Infrapôle Rhénan.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Vous avez donc des chiffres à nous montrer, aujourd'hui. C'est bien simple. Je vais aller droit au but. Aujourd'hui, en 2019, le RH 910 protège les agents contractuels ; parce qu'ils sont repris dans les 910, ils ne peuvent pas se faire « virer » par rapport à une situation économique. Au 1^{er} janvier, en passage de SA, nous n'avons pas la garantie que le RH 910 continuera. Si le RH 910 saute et qu'en 2021 vous ne nous avez pas montré économiquement les chiffres, vous pourrez nous présenter tout ce que vous voulez ; vous pourrez dire, économiquement, que nous n'avons pas été bons ; vous pourrez alors faire un plan pour virer les agents contractuels, comme bon vous semble. La situation économique, si vous la connaissez, nous voulons l'avoir. Vous êtes en capacité, par rapport à ce que vous nous dites, de faire une comparaison d'année en année et « virer » du personnel parce qu'économiquement, vous vous serez « plantés ».

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT, j'entends la question. Je n'avais pas compris sous quel angle vous abordiez la question. Je vais être clair. Ce n'est évidemment pas le sujet. Il n'est évidemment pas question de dire, parce que tel résultat économique aura été moins bon en 2020 qu'en 2019, que nous ferons des licenciements économiques, si telle est la question.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Tout à fait. C'est le cœur de ma question.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous le dis très clairement. Ce n'est pas le sujet.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Donc, si vous vous « plantez » économiquement et si vous vous êtes loupés sur votre réorganisation et que cela vous coûte plus cher, vous ne ferez pas de licenciements économiques.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : En tant que Président du CSE, j'en prends l'engagement.

Pour vous donner un exemple, nous pouvons, par exemple envisager, comme cela a été évoqué par Pierre MERTEN, de dire qu'il y a aujourd'hui, malheureusement, dans l'ensemble de tout ce que fait un secteur, une unité, sur l'année, pas mal de choses déprogrammées, loupées ou des travaux qui ne peuvent pas être effectués complètement parce que, dans un

certain nombre de cas, il y a eu un problème de planification de ressources ou que des ressources ont manqué au dernier moment. Voilà un sujet sur lequel nous espérons progresser. Cela a été dit par le directeur d'établissement. Cela pourrait vouloir dire, à la fin de l'année, que nous mesurons le fait que nos entités ont été plus efficaces économiquement. Nous ne sommes pas en train de dire que nous allons trouver des arguments pour justifier un licenciement économique. Ce n'est pas du tout le sujet.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : J'ai une dernière question, en attendant une réponse sur les six autres questions posées. Il y a une réorganisation de l'astreinte, nous sommes bien d'accord. Ceux qui effectuent actuellement l'astreinte vont-ils en monter plus ou vont-ils en faire moins ?

Pierre MERTEN : Je vais essayer de répondre aux questions que vous aviez posées. Concernant le changement de LPA, vous m'avez demandé combien de personnes ont changé de LPA. Tout dépend du nombre de personnes qui sera affecté sur les nouvelles entités qui seront créées. Pour le moment, nous avons fait appel aux volontaires. Nous avons également décidé, sur l'établissement, de ne pas forcer les gens à rejoindre le groupe travaux, par exemple. Nous avons des volontaires dans chaque unité, cinq à six personnes qui veulent faire ces travaux. Le complément se fera par du renfort programmé par roulement. Nous constatons également que les renforts, sur les chantiers, se font la semaine. Sur un chantier qui dure plusieurs semaines, les gens découvrent, toutes les semaines, deux ou trois personnes qui y vont. Nous souhaitons que le renfort ne se fasse pas à la petite semaine ou à l'avancement ; nous souhaitons désigner des personnes par trimestre qui seront susceptibles de renforcer les travaux, en cas de besoin. Nous observons que la charge de travaux de maintenance n'est pas linéaire. Nous n'avons pas besoin, toutes les semaines, de 7,8, 9 ou 10 personnes. Elle varie en fonction des travaux planifiés. C'est de cette façon que nous allons la gérer. D'un point de vue RH910, nous allons vérifier le nombre de personnes qui vont changer d'affectation, donc le nombre de personnes en LPA sera basé sur le volontariat.

Vous avez également posé une question sur le RH 910. Nous avons fait, cet été, une communication vers l'ensemble des agents. Même si nous n'avons pas pu rencontrer tous les agents parce que certains étaient planifiés sur les travaux ou en congés, tout simplement ; nous avons demandé au DPX locaux de décliner. Il s'agissait d'expliquer le projet afin que chacun puisse se prononcer sur ses desiderata. Nous avons rappelé les conditions du RH 910. Chaque fois que le trajet entre le domicile et le travail est augmenté et s'il y a aussi des pertes de salaire sur le nombre de roulements d'astreinte, nous appliquerons ce qui est préconisé, de ce point de vue. Nous vérifierons que les gens n'ont pas été...

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Sachez, a priori... vous n'êtes peut-être pas au courant. Monsieur le Président vous a peut-être mal formé... pour chaque réorganisation, une étude risque routier doit être faite. C'est pour cette raison que des questions sont posées, changement de LPA ou non, réorganisation, augmentation des astreintes, des kilomètres, etc. Le risque routier est parmi ceux où il y a le plus d'accidents du travail. Nous souhaitons donc avoir la présentation que vous avez pu faire sur le risque routier, la différence entre l'actuel et le futur, à compter du premier janvier 2020. Cela doit nous être présenté en cas de réorganisation. Si vous avez des doutes, Monsieur le Président, dans ce cas, Monsieur MARTY, RDH... appelez Madame DELOBEL. Cela a été confirmé le 10 octobre lors du CSE

central qui faisait suite à certaines discussions, au niveau du CN HSSCT. Pour chaque réorganisation, une étude du risque routier doit être présentée dans les IRP. Nous demandons à en bénéficier. Rappelez-vous bien, Monsieur le Directeur, cela faisait partie d'une de nos demandes au mois de juillet.

Pierre MERTEN : L'étude que nous avons réalisée sur l'analyse du risque routier tient lieu du fait de nombreuses sorties d'astreinte faites sur les parcours et du fait du kilométrage moyen mesuré par sortie d'astreinte. Nous mesurons ce risque routier, suivant les spécialités, sur les évolutions pouvant avoir lieu. Sur la partie SE, un roulement d'astreinte avait été supprimé. Aujourd'hui, nous sommes sur une sortie moyenne, pour les agents SE d'astreinte de façon hebdomadaire, de 4,2 sur l'année avec un kilométrage moyen par astreinte, c'est-à-dire par semaine. En effet, il est difficile de mesurer par sortie, d'environ 350 km sur la semaine.

Sur la partie SE, sur cette évolution, nous passerions à 4,5 sorties en moyenne et sur un kilométrage un peu plus important de 377, soit une évolution à la hausse de 7,7 % sur la partie SE.

Sur la partie voie, c'est l'inverse. Nous avons 16 roulements définis pour l'astreinte voie. Nous avons séparé l'astreinte voie, principalement sur la partie technique voie et principalement des agents voie qui monteraient l'astreinte sécurité. Nous avons donc 16 roulements, aujourd'hui, avec 3,2 sorties de moyenne, 252 kilomètres. Nous passerions à dix roulements, deux sorties d'astreinte de façon hebdomadaire si nous prenons en compte, sur les sorties d'astreinte, aujourd'hui, qu'il y a principalement des missions d'annonceur. Sur la partie technique voie, il reste, notamment, la partie PN et les parties propres à la voie. Nous serions alors sur une moyenne d'environ 156 km, donc avec une baisse importante.

Nous estimons, sur la partie sécurité... en contrepartie, nous créons dix roulements d'astreinte sur la partie sécurité. Nous estimons que nous sommes environ sur quatre sorties moyennes. C'est pratiquement autant que les agents SE, ou un minima du nombre d'agents SE. Le kilomètre moyen est de 312 km, soit inférieur à celui qu'il y avait, au niveau de l'agent SE. Telle est l'étude que nous avons pu faire sur la partie risque-routier liée à la modification de l'astreinte.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Une petite question pour que nous puissions étudier un peu ce que vous êtes en train de nous dire. Pourquoi n'est-ce pas dans le dossier ? Pour nous positionner sur votre réorganisation... je sais bien que cela ne vous inquiète pas, que nous soyons d'accord ou non. Dans tous les cas, vous passerez votre dossier comme vous le voudrez ; cependant, cela fait partie des éléments sur lesquels, nous, en tant qu'élus CSE, avons un droit de regard. Vous devez nous faire une présentation, tous les trimestres, en CSSCT, des différents accidents du travail, etc., et élaborer des plans pour faire baisser ces accidents du travail. Des plans risques routiers sont montés. Des temps réels Réseau sont sortis. Comment pouvez-vous imaginer qu'un tel sujet ne puisse pas intéresser les élus CSE, à savoir faire un comparatif dans une telle réorganisation ? Bien sûr, en l'occurrence, vous avez fait un comparatif par rapport à la vie professionnelle, mais vous devez faire exactement la même chose pour la vie privée des cheminots. Vous devez voir s'il y a un impact, également, sur une possible augmentation de kilomètres, selon ce que vous voulez faire ou

selon ce que vous voulez changer ou leur imposer, en termes de changement de LPA. Nous aimerions, malgré tout, avoir un suivi sur tout cela.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur le risque routier, Monsieur PINOT, j'entends la demande. Il est sûr que c'est une approche que nous n'avons pas nécessairement mise, jusqu'à présent, dans tous les dossiers de réorganisation. Nous devons donc regarder la façon dont nous pouvons faire progresser ce point et la façon dont nous pouvons le formuler et le mettre, à l'avenir, dans le dossier de réorganisation. Je ne me prononce pas aujourd'hui, mais nous allons examiner ce point, à partir des informations que vous nous avez données.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous avez fait appel à un cabinet privé sur les risques psychosociaux. Effectivement, depuis la disparition des CHSCT, vous avez privatisé les prérogatives du CHSCT. Je suis étonné que vous n'ayez pas fait appel aux membres de ce CSE qui sont quand même spécialisés. Ce sont des préventeurs. Je vous rappelle que nous prenons les trois missions. Pourquoi privatiser les missions des élus ? Quel est le résultat ? Une étude des facteurs humains a-t-elle été réalisée comme cela est demandé, généralement, pour toute réorganisation ? Je vous rappelle, sur la Lorraine, qu'un directeur a été condamné par le tribunal à la réaliser, malgré son refus.

Pierre MERTEN : Pour la partie risques psychosociaux, j'avais décidé, au printemps, par rapport à tout cela, peut-être pour anticiper ce point... nous savons que chaque réorganisation, quelle qu'elle soit, génère un stress et des craintes. C'est légitime. Nous savons ce que nous avons, mais nous ne savons pas ce que nous aurons. Nous avons donc toujours une peur du futur. En échangeant avec notre médecin d'établissement, il nous a conseillé cette entreprise que j'ai reçue, en entretien. Elle m'a expliqué comment elle souhaitait mettre en place cela et la façon dont elle voulait travailler. J'ai trouvé cette approche intéressante. En commission, avec les RPX, j'ai proposé que nous fassions cela ensemble. Des élus, ici présents, qui sont aussi RPX, ont participé à ce travail pour vérifier que ce qui était réalisé était bien en toute transparence par rapport au travail. Vous avez raison de dire que les élus sont là pour ça, mais il y a aussi des gens dont c'est le métier. Je pense qu'ils peuvent également nous apporter un professionnalisme, dans ce domaine et des moyens d'investigation que nous n'avons pas forcément chez nous. Je pense que ce n'est pas l'un ou l'autre, mais l'un et l'autre. Cela peut apporter quelque chose de plus.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Les meilleurs préventeurs sont les personnes qui font partie du même métier. Par ailleurs, que dit le résultat de cette étude ?

Pierre MERTEN : Ce résultat porte sur un certain nombre de questions. Je disais, précédemment, qu'ils ont mesuré, d'une part, le stress, l'état d'esprit et les craintes par rapport à la situation d'aujourd'hui. De nombreux points ont été ressortis, dans ce domaine. Sont ressorties également des craintes par type de métier. Ils n'ont pas juste voulu sortir des chiffres en globalité, mais ils ont voulu séparer en fonction des catégories, au niveau des encadrants des unités, en fonction des métiers voies, des métiers SE, des métiers SM, caténaires. L'ensemble des métiers a pu être étudié, y compris les personnes du pôle OTP. Aujourd'hui, il y a quelques évolutions au pôle OTP. Personnellement, je ne pensais pas, dans ce pôle, que nous avions trop de craintes sur la situation, en tout cas des difficultés. Cela a fait remonter un certain nombre de problèmes, en partie par rapport à la réorganisation, comme je vous le disais, c'est tout à fait normal, mais aussi par rapport à

l'état d'esprit d'aujourd'hui, par rapport à la charge de travail. Les agents et les encadrants qui ont été consultés décrivent une charge de travail importante. C'est aussi quelque chose que nous avons dans le diagnostic, dans le tableau joint. Nous avons déjà sorti de telles choses. En l'occurrence, c'était vraiment unanime. Aujourd'hui, il y a également une approche sur la sécurité. Nous nous rendons compte que certaines analyses de mesures de sécurité sont préconisées où nous nous retrouvons avec... j'ai un chiffre en tête qui m'a surpris, lors de ce retour. 75 % des agents considèrent que nous n'avons pas besoin d'appliquer toutes les normes de sécurité et les mesures de sécurité. Cela m'a quand même interpellé. Cela signifie que les gens font une analyse des risques. Nous devons donc comprendre pourquoi nous avons cela. Je vais approfondir ce sujet. Quatre points sont ressortis, sur lesquels nous avons travaillé hier. C'est tout frais, ce qui explique que je ne peux pas vous présenter, aujourd'hui, le plan d'action. Nous vous le communiquerons. Il y a des craintes ; effectivement, l'organisation est importante dans le fonctionnement. Nous changeons les habitudes des gens. Une des craintes principales est de savoir de quelle façon nous allons gérer la transition, comment nous allons passer de la situation actuelle à celle souhaitée, demain. Nous avons donc réalisé un plan avec des phasages suffisamment étendus. Nous nous laissons environ six mois pour passer de la situation actuelle à celle attendue avec une vision optimale pour fin 2020. L'année 2020 sera une année de transition. Nous mettrons en place uniquement les DPX parce que nous avons un souci d'outils informatiques et de suivi de la maintenance pour les périmètres géographiques. Ce sera mis en place, au niveau encadrant, dans un premier temps. Nous ne changeons pas les agents par rapport à leur affectation. Cela se mettra en place au fur et à mesure sur la base du volontariat.

Le premier point est donc la structure de transition.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : En fin de compte, vous avez réalisé une analyse des risques psychosociaux, est-ce cela ?

Pierre MERTEN : En effet.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Aujourd'hui, le président nous demande d'émettre un avis. Le dossier est incomplet parce que de nombreuses pièces sont manquantes. Pour moi, l'analyse des risques psychosociaux est importante. Vous avez fait ce choix plutôt qu'une étude des facteurs humains. Quelque part, c'est un peu plus précis, mais nous ne pouvons pas nous contenter de votre résultat. Nous n'avons aucun document. Je vous écoute, pour le reste. C'est intéressant. Cependant, il est très difficile d'émettre un avis si nous n'avons pas un dossier complet. Vous comprenez que les facteurs humains sont très importants.

Pierre MERTEN : Oui, tout à fait. Je vous cite les quatre points qui ont été remontés, principalement sur la structure de transition pour sécuriser et affiner l'organisation cible. Le fait que nous ne puissions pas communiquer d'organigramme avec des noms dans les cases génère toujours une petite crainte. Aujourd'hui, les gens attendent avec impatience, je pense, que nous puissions leur montrer les organisations pour pouvoir leur proposer les organisations avec leurs desiderata. Cela crée des tensions.

Quant à la structuration de la communication de l'établissement, il y a, bien sûr la communication liée à l'organisation qui est un des points. Nous constatons également, grâce

à cette étude, qu'il y a un défaut de communication globale au niveau de l'établissement. Ce sont notamment des filtres qui peuvent exister entre les équipes, entre les différents niveaux hiérarchiques actuels. Nous essaierons d'être attentifs sur ce point demain, sur la façon d'améliorer la communication entre les équipes et leurs DPX, entre les équipes DPX et les équipes DU afin que nous ayons une communication plus ouverte. Je recevais encore tout récemment une équipe pour échanger avec elle sur le problème d'écoute, sujet sur lequel les gens souhaitent s'exprimer. Ce point me paraît important, à savoir structurer la communication de l'établissement.

En quatrième point, nous avons la sécurisation de la transition sur les risques RPS, à savoir comment, à travers l'analyse telle qu'elle a été faite, nous pourrions nous assurer de faire un plan afin de procéder à une vérification des actions que nous mettons en place. Nous aimerions qu'il y ait un suivi et que nous n'oublions pas, dans un an, tous ces points et le travail réalisé.

Ces quatre points sont essentiellement ressortis. Nous travaillons avec l'entreprise De Facto ; ce travail se fait donc en parallèle, bien sûr. Ils doivent nous faire une proposition sur ce point. Par rapport aux risques évoqués, nous essayons de mettre en place des actions concrètes pour essayer d'améliorer ces points.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce faisant, tu as également répondu à une question de Monsieur PINOT sur l'identification des RPS, au deuxième semestre 2019. Je pense que c'est fait en grande partie dans le cadre de cette étude. J'ai noté un certain nombre de demandes de prise de parole.

Arnaud SIMON (CGT) : Dans vos annexes, vous avez notamment des cadres d'organisation découpés en deux parties. Nous avons un CO permanent et un CO temporaire. Ce dernier regroupe 100 agents, ce qui fait environ 10 % à 15 % de l'effectif. À quoi cela correspond-il exactement ? En quoi est-il temporaire ? Est-il temporaire jusqu'au 1^{er} janvier 2020 ? Qu'en est-il exactement ?

Pierre MERTEN : Effectivement, il y a un CO permanent et un CO temporaire. Comme je le disais précédemment, sur l'établissement, nous avons toute l'unité de travaux, en étant en CO temporaire. Ce CO dépend de la charge d'investissement. Il fluctue en fonction des moyens qui nous sont donnés. En ce qui nous concerne, par exemple la réalisation de la quatrième voie, la CCR de Belfort qui se termine ou la CCR de Mulhouse qui va commencer, même si, pour cette partie, une partie va être redonnée à l'Infralog Lorraine... ce sont aussi tous les travaux d'investissement en RVB. Nous pouvons, par exemple, en avoir sur une année et pas sur l'année suivante. Cela permet donc de quantifier des besoins. Il y a une fluctuation qui existe et qui reste assez minime parce qu'aujourd'hui nous sommes sur une région où il y a beaucoup d'investissement. Cela explique le temporaire. Cela peut être aussi des postes concrets... sur un poste, nous identifions, par exemple, un besoin particulier sur l'année ou sur deux ans. Nous allons définir, notamment avec le pôle RH de la zone production, l'attribution d'un poste temporaire à courte durée. C'est souvent pour des besoins ponctuels.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est une notion qui existe dans tous les établissements. Tous les établissements M&T... la notion de poste CO et de poste en création temporaire existe aussi dans les EIC, dans une moindre mesure avec une beaucoup

plus forte proportion de CO parce qu'il n'y a pas, comme dans les établissements M&T, la notion de travaux d'investissement.

Arnaud SIMON (CGT) : Je suis d'accord avec le cas général que vous décrivez, mais le cas d'espèce quantifié à 100 est bien basé, un moment donné, sur quelque chose. Encore une fois, où sont les chiffrages et les calculs ? Qu'est-ce que vous prospectez ? Nous sommes toujours sur le même constat. Pourquoi n'avons-nous pas d'étude sur le risque routier dans le dossier ? Pourquoi n'avons-nous pas d'études RPS ? L'enquête Allure aurait pu être intéressante. Vous devez aux élus, normalement, une information fiable, honnête et loyale. Force est de constater qu'il manque beaucoup de choses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note ce que vous dites. Je dirai un mot global sur la « contexture » du dossier. Je vous ai entendu.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Vous avez été, tout à l'heure, interpellé sur le risque routier. Vous avez répondu : « risque routier : astreinte ». Il n'y a pas que l'astreinte pour le risque routier. Il y a les travaux, les nuits, les dérangements en journée, les parcours. Il y a tout le reste. Vous n'avez répondu que sur l'astreinte. La réponse est incomplète.

Pierre MERTEN : Le risque routier est un risque très important. Nous parlons souvent du risque électrique, mais nous oublions que nous sommes tous contraints par le risque routier, à partir du moment où nous utilisons notre véhicule pour nous rendre au travail. L'établissement est d'autant plus sensible à ce point. Il y a eu, malheureusement, trois ans avant mon arrivée, un accident mortel d'un agent avec un véhicule de service. Ce sont des points vraiment sensibles essentiels. Ça fait partie d'une analyse réalisée tout au long de l'année. Ça fait partie d'un risque identifié. Nous avons des plans spécifiques sur le risque routier. Ça fait partie des PAPACT, donc du plan annuel pour l'amélioration des conditions de travail sur des formations. Nous mettons en place, par exemple, aujourd'hui, des stages par rapport au risque routier dans des situations perturbées. Nous travaillons avec des associations spécialisées sur ces formations automobiles. Nous avons également des actions sur le type de véhicule, sur l'âge des véhicules pour le renouvellement... la neige, en hiver, est assez fréquente, donc sur les pneus neige, sur l'équipement routier.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Excusez-moi, vous ne répondez pas à la question. Vous êtes en train de faire un panel de mesures concernant le risque routier. Je vous demande en quoi votre projet interfère, en quoi augmente-t-il ou diminue-t-il par rapport au risque routier ?

Pierre MERTEN : Pour moi, il n'y a pas d'évolution, aujourd'hui, sur ce risque. Nous gardons les points d'entrée, aujourd'hui...

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Il n'y a pas d'évolution ! Ça ne change rien.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Le directeur d'établissement a apporté des précisions sur le cas particulier de l'astreinte. Nous voyons que ça évolue, dans un sens, pour un métier et dans un autre sens beaucoup plus accentué, d'ailleurs, pour un autre. Voilà ce que nous pouvons dire, aujourd'hui, sur le risque routier, sur ce dossier.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Je crois que nous sommes sur une autre planète, Monsieur le Président. Vous nous demandez de nous positionner pour ou contre une réorganisation. Le risque routier est un des grands leviers d'amélioration devant être réalisés par l'entreprise.

Il n'y a pas une ligne sur ce sujet dans le dossier ! Il n'y a pas de document reprenant ce qui existait, la réorganisation et ce qu'elle va amener. Rien que par rapport à cela, vous devrez nous reconsulter. Il y a trois heures, je vous ai posé une question. Qu'y a-t-il dans le document de votre cabinet indépendant, De Facto ? Quelles questions ont été posées aux cheminots ? Nous ne le savons pas. J'ai demandé la raison pour laquelle le document, même s'il était vierge, ne nous a pas été fourni pour que nous puissions voir ce que vous êtes allés rechercher dans l'impact RPS. Rien. En revanche, vous savez nous dire que 75 % des cheminots...que vous allez travailler sur la façon de réaliser une meilleure publicité... c'est une plaisanterie. À l'heure où l'entreprise cherche par tous les moyens à cacher le nombre de suicides, vous n'êtes pas capables de nous présenter l'étude RPS. Vous n'êtes pas capables de venir avec l'expert du cabinet indépendant De Facto pour nous présenter l'étude RPS. Ce n'est pas comme s'il n'y avait pas des suicides, dans l'entreprise ; ce n'est pas comme si deux collègues ne s'étaient pas suicidés la semaine dernière ! En tant que syndicalistes, nous en avons marre d'envoyer nos condoléances. Nous voulons un traitement de fond. Aujourd'hui, vous ne nous le proposez pas. Vers 17 heures 55, vous allez nous demander de passer au vote. Que voulez-vous que nous votions ? Il n'y a rien. Le dossier est totalement creux. Je vous ai demandé le nombre de réunions SSCT, RPX afin de traiter de tous ces sujets. Pas de nouvelle ! Nous n'avons pas de réponse sur le nombre d'ateliers. Nous ne savons pas comment le dossier RPS a été présenté aux agents. Cela leur a-t-il été remis, expliqué ? Cela a-t-il été accompagné ? Nous ne le savons pas. Rien. Tout ce que vous avez fait, depuis tout à l'heure, est de parler de votre réorganisation. L'humain passe en dernier. Dans une organisation, normalement, l'humain est placé en premier. Nous, nous faisons tout l'inverse. Il n'y a rien sur l'humain. Pour nous, à SUD-Rail, vous ne remplissez pas vos obligations en termes de présentation de documents. Je pense que nous allons encore bien rigoler, lundi prochain !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : N'anticipons pas.

Pascal GUELUY (CGT) : Je voulais revenir sur les propos du directeur d'établissement, sur le fait qu'il dimensionnait ces secteurs avec, dans un premier temps, des volontaires. Cela nous va très bien. En revanche, la deuxième partie nous convient beaucoup moins. Vous dites que vous allez désigner des agents parce que vous n'aurez pas forcément le nombre de volontaires. Apparemment, vous l'avez déjà en tête. Je vous rappelle, pour la CGT, que si les agents viennent nous trouver sur ces sujets, nous les organiserons. Comme ils n'ont pas d'autres choix, ils devront déposer un préavis de grève. Malheureusement, pour vous, il y aura des demandes de DCI. Il y aura peut-être des préavis de grève pour protéger les agents et pour qu'ils ne se fassent pas sanctionner s'ils ne se rendent pas sur un chantier parce qu'ils n'étaient pas volontaires. Nous sommes des sédentaires, à l'équipement. Nous devons nous en rappeler. Vous n'avez pas à imposer, à des agents... nous savons que vous essayez, mais, pour nous, notre position est toujours la même. Je trouve que cela est dommage. Vous nous annoncez déjà que vous allez désigner les gens. Vous savez donc qu'il y aura de la conflictualité. J'aurais préféré entendre que vous avez dimensionné, comme nous le réclamons et nous le revendiquons, à la CGT, depuis des années, des secteurs avec des effectifs qui permettent de travailler en proximité, comme nous savions le faire avant. Il ne s'agit pas de demander et d'exiger de la part des cheminots de l'Équipement qu'ils soient des nomades. Vous savez que c'est un gros point de conflictualité. Si vous continuez à faire cela, ça ne va pas s'arranger.

Concernant le cabinet extérieur, j'avais déjà souligné, lors de la première information, mon étonnement. Nous avons des compétences dans l'entreprise. Nous avons des préventeurs à Réseau ; nous avons des préventeurs dans les établissements. Une méthode de RPS est utilisée dans les établissements. Même la CGT la critique. Ça existe. Vous avez fait le choix de prendre un cabinet extérieur. Je ne comprends pas ce choix. Vous avez dépensé de l'argent public pour finalement en faire profiter quelqu'un du privé, tout compte fait alors que nous avons des compétences. Même dans votre établissement, je suis sûr que vous avez un COSEC. Dans certains établissements, le COSEC présente les enquêtes de RPS aux agents. Sur ce sujet, au-delà du fait que vous ne nous présentez pas l'enquête, dès le départ, vous n'aviez pas à faire cela. Nos agents ont des compétences. Je pense qu'ils doivent également être traumatisés de ne pas être « utilisés ».

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. As-tu, à ce stade, une première indication sur le fait de savoir si nous aurons des agents volontaires ? C'est peut-être trop tôt.

Pierre MERTEN : Je disais, précédemment, que nous aurions cinq à six agents volontaires pour le groupe travaux. Il s'agit du groupe travaux de maintenance. Nous ne sommes pas en train de recréer une unité de travaux où nous envoyons les gens à droite et à gauche. Nous sommes bien sur le secteur de l'unité.

Concernant votre inquiétude sur la désignation des agents, nous parlons des travaux qu'ils réalisent déjà aujourd'hui ; un remplacement de demi-aiguillages, de cœurs, de rails, des travaux de bourrage, ce sont des choses déjà organisées aujourd'hui. Dans la plupart des secteurs où je me rends, je leur demande de quelle façon ils travaillent actuellement. Ils me disent que le DPX opère aux désignations. C'est un choix de dire que cela nous va bien le fait que nous soyons désignés. En revanche, nous demandons qu'il y ait une équité et que ce ne soit pas toujours les mêmes qui soient désignés pour ceci et pour cela. Nous avons donc relevé ce point. Nous nous attachons à nous assurer qu'il y ait toujours un roulement équitable sur cette partie travaux de maintenance. Encore une fois, je vous le redis, nous faisons notre cœur de métier. Ma volonté n'est pas de sous-traiter, mais de travailler avec nos agents. Nous sommes juste sur une partie commune entre des interfaces que nous essayons de gérer au mieux.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous prenons note de ce sujet.

Pascal GUELUY (CGT) : Attendez, je voudrais réagir. Vous ne pouvez pas opposer le fait que les agents soient des sédentaires et nous dire que vous allez être obligés de sous-traiter si les agents ne veulent pas bouger.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il ne faut pas le comprendre de cette façon. Dans les propos du directeur d'établissement, je comprends que la situation future, sur laquelle nous pensons, d'ores et déjà, qu'il y aura un certain nombre de volontaires, devrait permettre d'éviter de devoir désigner un nombre d'agents importants pour les équipes travaux.

M. Frédéric MARSEILLE (CGT) : Je voulais revenir sur l'aspect humain. Êtes-vous vraiment allés voir les agents pour leur demander ce qu'ils en pensaient ? Lorsque nous avons créé les UP mixtes, chez nous, il y a eu l'enquête Allure. Il y avait eu tellement d'incohérences et les agents étaient tellement perdus sur la mise en place des UP mixtes qu'un séminaire avait été organisé à l'encadrement, car les résultats de l'enquête Allure étaient très mauvais. Nous

nous en souvenons bien. Nous avons fait des séminaires parce qu'il y avait des restructurations sur notre établissement. Trois ans plus tard, Monsieur LARRIEU, j'espère que vous êtes au courant, nous avons refait une enquête Allure. Les résultats de l'enquête Allure au niveau des PDX de mon établissement sont plus mauvais qu'il y a trois ans. Notre directeur a désigné quelqu'un sur mon établissement pour venir revoir les DPX un par un, leur redemander les sujets qui n'allaient pas. Faisant suite aux résultats, nous avons refait une réunion Skype dans laquelle on nous demandait les sujets. Nous refaisons une réunion, le mois prochain. Je m'interroge ; prenons-nous vraiment en compte les remontées des agents, et, en l'occurrence, des DPX ? Il y a trois ans, nous avons fait remonter des sujets au cours d'un séminaire. Trois ans plus tard, cela ne va toujours pas. D'un seul coup, le directeur, à nouveau, décide de réorganiser une réunion et de voir ce qui ne va pas. Avons-nous pris en compte les remontées de chez nous ? En gros, nous avons servi d'éprouvette d'UP mixte. Nous sommes un petit établissement de 305. Vous, vous êtes un établissement de 900 ou 1000 avec un périmètre beaucoup plus conséquent.

Je voulais faire un deuxième retour sur les astreintes. Il ne faut pas oublier que nous avons déposé deux DCI cette année. La première concernait la suppression des repos et des congés des agents à la fin de l'année. J'avais fait remonter un problème sur les astreintes. Le directeur nous a regardés en étant étonné puis il nous a dit qu'il ne voyait pas où nous voulions en venir. Il a désigné quelqu'un pour faire un petit récapitulatif des astreintes sur notre établissement. Des cadres, à l'encadrement, ont été en astreinte trois semaines d'affilée. Certains agents ont été en astreinte quatre semaines d'affilée. La seule réponse de la part de mes collègues agents, faisant suite à cela, est : « lorsque je suis volontaire, je fais ce que je veux. » Cela aussi pose un problème. Si nous ne sommes pas suffisamment pour monter des roulements, concrètement, nous ne pouvons pas monter un roulement 4 quarts. C'est impossible. J'ai le cas, sur mon établissement. Je sais créer des roulements pour respecter la réglementation, mais dès lors que des personnes prennent des congés, je ne peux plus. Nous ne sommes pas dimensionnés, concrètement, pour assurer les astreintes et respecter la réglementation. À l'encadrement, cela est la même chose. Comme nous ne voulons pas écrire : « astreintes non tenues » ... tout le monde se remplace, il y a des volontaires et nous montons des astreintes, mais il n'est pas normal, même à l'encadrement, que nous montions trois semaines d'affilée. À ce jour, nous n'avons pas de réponse. Avant de créer une UP mixte, comme vous l'avez fait, il est regrettable que personne ne soit venu chez nous pour nous demander ce qui allait et ce qui n'allait pas.

Pierre MERTEN : Je vais répondre sur le premier point, sur le côté facteur humain. Je comprends, quelque part, que vous vous focalisez sur l'UP mixte. Je le comprends parce que c'est évidemment quelque chose qui ressort de cette étude. En réalité, il n'y a pas que cela. Si nous avons créé une UP mixte sur LGV, c'était pour d'autres raisons. Le périmètre était très diffus. Lorsque je suis arrivé sur Rhénan, ma volonté n'était pas de mettre des UP mixtes. Si nous avons fait ce choix, c'était pour régler une problématique. Je ne sais pas comment cela se passe au sein d'autres établissements, le processus de planification des travaux qui doit, normalement, être arbitré en RM UP puis en RMPP ne fonctionne pas. En effet, sur les unités métier, il n'y a pas de chevauchement des périmètres géographiques des secteurs. Il n'y a donc pas de risques de gêne entre la planification entre secteurs. En revanche, ça remonte en RMPP, au niveau de l'établissement, où tous les DPX se retrouvent autour de la table à dire qu'ils ont planifié telle ou telle chose sur telle voie, qu'ils ne peuvent pas faire

différemment, car ce qui est planifié est très important. Ce processus ne fonctionne pas parce que finalement, une personne se retrouve au siège de l'établissement à devoir faire de l'arbitrage entre cela. Si nous avons choisi l'UP mixte, c'était par rapport à cette problématique, c'est-à-dire redescendre d'un cran sur un périmètre plus petit afin de mieux ordonnancer et planifier en amont les travaux, afin de mettre un planificateur au niveau de l'unité pour améliorer cela. En fait, l'organisation que nous avons mise en place n'était pas une organisation voulue ou souhaitée, dès le départ. Il s'agissait juste de trouver des solutions à des besoins. Je reviens sur le fait de savoir si nous avons tenu compte de la problématique Allure sur ces sujets. Dans les tableaux, nous n'avons pas été « langue de bois ». Nous avons repris les éléments qui ressortent très régulièrement sur la charge de travail des DPX. Sur la problématique de l'organisation et sur toutes ces choses nous avons essayé d'apporter une solution nouvelle pour essayer d'améliorer la situation. Le départ du travail était cela. Nous avons voulu partir du secteur pour mieux organiser le travail. Oui, nous avons tenu compte de cela. Je ne dis pas que tout ce que nous avons proposé fonctionnera comme nous l'imaginons. Je ne suis pas naïf, mais j'espère surtout que ce que nous proposons va améliorer les conditions et l'organisation du travail, notamment au niveau des DPX parce que c'était le premier maillon et c'était pour cela que nous avons organisé cette réflexion.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai compris, de mon côté, qu'il y avait eu, dans la genèse de ce projet, une réelle prise en compte d'un certain nombre d'attentes des DPX. Reste, ensuite, évidemment à le mettre en œuvre. Sur votre deuxième point, Monsieur MARSEILLE, je prends cela comme une alerte, sur le dimensionnement des cycles d'astreinte. Il faut que l'établissement en tienne compte.

M. Dominique SENS (CGT) : Monsieur le Président, j'ai bien entendu votre réponse à ma demande d'abandon du projet. Figurez-vous que je m'en doutais un peu. Entre-temps, notre démonstration continue. Les représentants du personnel, dans cette réunion, constatent que cette organisation sera délétère pour les cheminots et la production. Je vous fais une autre demande, mais je crois que des organisations syndicales et des élus l'ont déjà faite ; je vous demande de reporter la consultation de ce projet, s'il vous plaît.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne dis pas que je ne prendrai pas d'autres interventions, mais je vais, à ce stade, résumer nos échanges. Voilà un dossier sur lequel nous vous avons donné une première information, il y a sept mois. Il y a déjà eu un premier échange, à cette occasion. Il y a eu une information assez complète en juillet avec, encore, un débat. Aujourd'hui, nous venons de consacrer l'essentiel de notre après-midi au débat sur ce projet. J'entends un certain nombre de souhaits sur le fait qu'un dossier de consultation devrait comporter des précisions plus importantes sur le risque routier, sur les RPS et sur tel ou tel sujet. J'entends qu'il y a, sur le fond, un certain nombre d'avertissements, voire un certain nombre de points de désaccord et dans certains cas, des désaccords très nets sur tel ou tel aspect de l'organisation envisagée. Je considère, pour autant, que l'information qui vous a été donnée est une information loyale et suffisante pour permettre aux représentants du personnel de se forger un avis. Ma réponse, Monsieur SENS, est que je souhaite maintenir la consultation sur ce projet, à notre séance. Je vais donc le mettre vote.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je vous demande une suspension de séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : D'accord, à condition qu'elle soit compatible avec la fin de notre réunion prévue à 18 heures.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Bien entendu.

La séance est suspendue de 17 heures 33 à 17 heures 41.

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

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous rouvrons la séance. Je vais vous lire une résolution que je vous demanderai de faire passer au vote.

Monsieur le Président,

Lors de cette séance plénière, vous nous demandez un avis sur la réorganisation de l'Infrapôle Rhénan qui va impacter de façon profonde l'organisation et le quotidien des agents. Les élus constatent qu'ils n'ont pas tous les éléments et plus particulièrement l'étude des risques routiers ainsi que l'analyse des risques psychosociaux alors que cette dernière a été réalisée et que des actions sont engagées. Par conséquent, nous vous demandons le report de cette consultation jusqu'au moment où les élus auront, en leur possession, l'ensemble des éléments afin qu'ils puissent émettre un avis sur cette réorganisation importante. Les élus vous rappellent votre obligation de fournir un dossier complet, loyal et sincère. Au cas où vous n'accepteriez pas la demande légitime des élus, le CSE donne, dès lors, pouvoir, à la majorité de ses membres présents, à Monsieur Christophe ACHOUB ayant qualité de Secrétaire en son sein, pour prendre les dispositions nécessaires à l'exécution de cette décision, pour représenter le CSE dans toutes procédures administratives ou judiciaires liées à la présente décision, notamment pour ester en justice et constituer avocat.

Le vote de cette résolution clôturera cette séance, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais mettre la résolution qui vient d'être lue par le secrétaire au vote. Qui approuve cette résolution ? 35 voix. Cette résolution est approuvée à l'unanimité.

Je donne, maintenant, ma position. J'ai entendu cette résolution. Je confirme que je considère que les éléments, pour cette consultation, vous ont été donnés par le biais des dossiers écrits et de trois séances de débat. Je propose donc, au vote...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je m'excuse de vous interrompre. Nous venons de voter une résolution qui clôture cette séance par son vote. Je vous dis au revoir.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur le Secrétaire, le président ouvre et ferme les séances. J'ai entendu votre proposition et votre demande de clôturer la séance. Je clôturerai la séance après vous avoir dit que je mets au vote...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il n'y a plus de secrétaire pour poursuivre la séance. Je pars.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je considère, de ce fait, que la consultation sur la base des documents qui vous ont été envoyés régulièrement, sur la base de la convocation de ce CSE, est réputée effectuée.

Je clôture la séance.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, je fais constater qu'il n'y a plus de secrétaire. Cette séance ne pouvait donc se tenir, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Mesdames et Messieurs, et bonne soirée.

D – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE

D1 – Délibération dans le cadre de la formation conformément à l'article L2315-61 du Code du travail

Ce point n'a pas été abordé en séance.

E – INFORMATIONS À L'INITIATIVE DU SERVICE

E1 – Information sur les modes opératoires OA et la procédure d'inspection visuelle OA

E2 – Les événements de sécurité remarquables d'août 2019

Ces points n'ont pas été abordés en séance.

F – QUESTIONS POSÉES PAR LES ÉLUS DU CSE ZDP NEN du 28 août et du 17 octobre

Ce point n'a pas été abordé en séance.

La séance est levée à 17 h 44.