



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

Procès-verbal n°30

Réunion plénière du 24 octobre 2019

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

Intervenants : Dr. Isabelle LEHOUCQ-TON-VAN, Mme Marjorie BLANCHART, M. Benoît CHEVALIER et Mme Anne-Sophie PRUVOST, Jean-Philippe BRUNET, Stéphane GEORGES.

Représentants titulaires du Personnel du Collège Exécution :

M.	JUDENNE	Renaud	CGT	INE	Absent
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	Absent
M.	FATOME	Jean-Christophe	CGT	IP NPDC	Présent
M.	LLOPIS	Arnaud	CGT	EIC LORCA	Présent
Mme	KAMMERER	Sylvie	UNSA-Ferroviaire	EIC ALSACE	Présente
M.	PINOT	Vincent	SUD Rail	EIC HDF	Présent
Mme	SCHEUER	Stéphanie	SUD Rail	EIC HDF	Absente
M.	BRASSART	Nicolas	SUD Rail	ILOG NPDC	Présent
Mme	LANTZ	Caroline	CFDT	IP Rhéna	Présente

Représentants titulaires du Personnel du Collège Maîtrise :

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

Représentants titulaires du Personnel du Collège Cadre :

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Exécution :

Mme	DEQUEANT	Faustine	CGT	EIC NMD	Présente
M.	WAVELET	Sylvain	CGT	IP NPDC	Présent
M.	DOUCET	Denis	CGT	ILOG Lorraine	Non convoqué
M.	FLAUW	Ulrich	CGT	INE	Présent
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	COELET	Amélie	SUD Rail	EIC LORCA	Non convoquée
M.	RUBY	Alan	SUD Rail	IP Normandie	Non convoqué
M.	CANTREL	Guillaume	CFDT	EIC ALSACE	Présent

Représentants suppléants du Personnel du Collège Maîtrise :

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Cadre :

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

Représentants syndicaux :

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

Réunion plénière ordinaire du 24 octobre 2019
--

1. DECLARATION CGT _____	5
2. DECLARATION UNSA-FERROVIAIRE _____	8
3. DECLARATION SUD RAIL _____	10
4. DECLARATION CFDT _____	12
RESOLUTION _____	15
A – APPROBATION DES PV DES CSE DU 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 2019, 28 AOUT, 5 SEPTEMBRE, 10 SEPTEMBRE ET 17 OCTOBRE _____	30
B – FONCTIONNEMENT DU CSE _____	30
C – CONSULTATIONS DU CSE _____	31
C1 – AVIS SUR LES SITUATIONS DE RECLASSEMENT (SOUS RESERVE DE DOSSIERS) _____	31
C2 – CONSULTATION SUR LA NOMINATION ET L’AFFECTATION D’UN MEDECIN DU TRAVAIL AU CENTRE MEDICAL DE PARIS BUDAPEST _____	48
DECLARATION UNSA-FERROVIAIRE _____	49
DECLARATION CGT _____	50
C3 – CONSULTATION SUR LA NOMINATION ET L’AFFECTATION D’UN MEDECIN DU TRAVAIL AU CENTRE MEDICAL DE CHALINDREY _____	52
DECLARATION UNSA-FERROVIAIRE _____	52
C4 – CONSULTATION SUR LE PROJET D’ADAPTATION DES SECTEURS DE L’UP VOIE DE LILLE _____	56
DECLARATION CGT _____	57
DECLARATION SUD-RAIL _____	61
D - INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE _____	67
D1 – DELIBERATION DANS LE CADRE DE LA FORMATION CONFORMEMENT A L’ARTICLE L.2315-61 DU CODE DU TRAVAIL _____	67
DELIBERATION _____	67
E – INFORMATIONS À L’INITIATIVE DU SERVICE _____	68
E1 – INFORMATION AVANT CONSULTATION SUR LE PROJET D’EVOLUTION DE LA PRODUCTION LOGISTIQUE DE L’INFRAPOLE NORMANDIE _____	68
DECLARATION UNSA-FERROVIAIRE _____	70

La séance est ouverte à 9 h 06.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous salue Mesdames et Messieurs. Je déclare ouverte notre séance du CSE ordinaire du mois d'octobre. J'accueille le docteur LEHOUCQ et madame Marjorie BLANCHART, notre préventrice que je remercie de sa présence. Nous pourrions avoir des assesseurs experts sur quelques dossiers. On les présentera le moment venu, comme c'est prévu dans notre fonctionnement. Avant de vous passer la parole, on va déjà faire le point des présents et remplacements dans les différentes délégations. Monsieur SENS.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, en plus des titulaires présents, participeront à cette séance Ulrich FLAW, Laurent LANSIAUX, Antoine DI CARLO, Sylvain WAVELET, Fanny PENAROYAS, Steve PIERRE et Thierry REPILLET.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci. Monsieur LEROY.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Pour la délégation UNSA-Ferroviaire, Gaël HALAS remplace Pierre BERTRAND et Delizia MELONI va arriver dans quelques minutes.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci. Monsieur GENEAU.

M. Pierre GENEAU (SUD-Rail) : Pour SUD-Rail, Stéphanie SCHEUER est remplacée par Dominique DINE et Éric DURIEZ va bientôt arriver.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci. Pour la délégation CFDT. Monsieur ROCHER, vous êtes aujourd'hui RS.

M. Fabrice ROCHER (CFDT) : Oui, je remplace monsieur OZENNE. Nous avons monsieur CANTREL qui remplace monsieur STIEGLER.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci. Avant de passer la parole pour les déclarations, juste une petite information matérielle. Je pense que vous avez eu ou que vous aurez l'information, mais je voulais vous indiquer que les élections des médecins du travail délégués auront lieu le 12 décembre. C'est une simple information. Je passe la parole aux délégations qui ont des déclarations à faire. Monsieur le Secrétaire, vous souhaitez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, après les déclarations, j'aimerais que vous me redonniez la parole.

1. Déclaration CGT

M. Dominique SENS procède à la lecture de la déclaration liminaire suivante :

Mesdames, Messieurs les élus, les représentants syndicaux, les représentants de la direction et assesseurs,

L'actualité de la période nous séparant de la dernière plénière ordinaire veut que nous abordions les droits des cheminots, et en particulier le droit de retrait. L'accident survenu sur un passage à niveau en Champagne-Ardenne a suscité une réaction de colère des collègues de l'agent de conduite, qui a eu un comportement remarquable et exemplaire, de respect des gestes métier dans des circonstances extrêmement difficiles. La fédération des cheminots a

déposé une demande de concertation immédiate dans la foulée, pour aborder au plus haut point de l'entreprise les questions de sécurité et de sûreté, trop souvent éludées, voire déniées par nos plus hauts dirigeants. Face à la traînée de poudre embrasant les dépôts ADC et ASCT, par endroit plus largement avec l'implication d'escalas ou d'établissements circulations, les directions nationales se sont décidées à avancer à 7 h 30 la réunion pour cette DCI nationale CGT, puis a convoqué une table ronde interfédérale sur le sujet. Depuis, mobilisation et prise de conscience générale oblige, même le gouvernement laisse la Direction nationale RH gérer les reprises de travail sans mettre en œuvre les menaces de sanctions irresponsables et disproportionnées. Rien d'étonnant à cela, puisque le droit de retrait des salariés s'adresse à l'ensemble de ces derniers, et que ce qu'on sut faire les cheminots pourrait donner des idées à tous les travailleuses et tous les travailleurs allant des caissières de supermarchés aux travailleurs de chez Renault, ou d'autres industries, comme des salariés du bâtiment et travaux publics, par exemple, ou des sous-traitants de la SNCF qui subissent aussi la vindicte patronale, ou pire celle des petits chefs. Les règles élémentaires de sécurité sont bafouées par tout le patronat. Cela reste de notoriété dans le privé, mais depuis l'alignement du public aux règles du capital de privilégier le profit immédiat à toute autre considération, même nos plus hauts dirigeants osent se compromettre aujourd'hui en disant que la sécurité n'est pas l'objectif principal des agents de Réseau. Vous aurez beau nous objecter, Monsieur le Président, reste que la réalité quotidienne vous rattrape, et que vous ne pouvez plus vous dissimuler derrière vos belles paroles. Les droits de retrait sont récurrents à l'équipement, comme à la circulation, sans parler ici de ce qu'il s'est passé à Rouen, mais j'y reviendrai. J'ai déjà demandé dans cette instance, si l'usage du droit de retrait faisant partie des informations dues aux agents, en prévention des multiples risques auxquels votre organisation du travail les exposait. Réponse affirmative de votre part, comme une évidence légale. Sauf que dans la vraie vie, celle quotidienne du terrain, là où la conscience professionnelle prend le dessus, le droit de retrait est passé sous silence et démenti par une certaine hiérarchie, directement au contact avec les agents qui voudraient l'utiliser. Certainement par manque de moyens humains, de compétences en remplacements, ou même de connaissances de l'usage du droit de retrait, constatant vous et nous que compte tenu de la baisse des effectifs et des transferts de compétences vers la sous-traitance, le moindre droit de retrait vient contrarier la production ou la réalisation de chantiers pas assez bien préparés. Constatant aussi que les externalisations sont en augmentation, malgré le rendu du tribunal de Bobigny, pousse à des interprétations réglementaires de la part de vos prestataires, les cheminots SNCF témoignant chaque jour des difficultés à assurer la protection des circulations et du personnel sur ces chantiers externalisés. Certains témoignent même ne plus se sentir chez « eux », quand ils arrivent sur les installations pour en effectuer la maintenance, alors qu'un de vos prestataires, future entreprise concurrente, s'y situe et assure déjà elle-même sa propre « protection », refusant la présence de l'équipe qui n'a pas été prévenue de la présence de ce sous-traitant. Pour autant, le droit de retrait reste bien inscrit au Code du travail, comme en témoigne nombre d'inspections du travail saisies de la question, et la CGT dénonce vos prédispositions patronales à vouloir le remettre en cause, ou tout du moins à en freiner sérieusement l'efficacité, y compris par des pressions managériales inacceptables, comme celles qui ont pu être faites pour l'exercice du droit de grève, quand vous vous en êtes pris au décompte des repos dans les séquences de grève de deux jours sur cinq en 2018, quand nous combattions la réforme ferroviaire. La justice vous avait alors recalé et avait confirmé le bien-fondé de cette grève innovante. Cette stratégie du déni de l'expression des cheminots, par la grève ou d'autres moyens, reste bien présente dans toutes les têtes, comme votre non

prise en compte du vote action où les deux tiers des cheminots avaient exprimé leur rejet de la réforme ferroviaire.

Monsieur le Président, sous l'exaspération du manque d'écoute dans les réorganisations, quant aux choix décidés au plus haut de l'entreprise, le déploiement à marche forcée de l'équipement agent seul, de la suppression des autorisations de départ, avec les nombreux angles morts pour la sécurité ferroviaire, montre que le risque n'est jamais calculé, mais uniquement évalué sous l'angle d'une vision financière. La sécurité ferroviaire doit être prise en compte par tous les responsables de l'entreprise. Une SNCF qui oublie de mettre comme priorité la sécurité ferroviaire est une SNCF sans avenir, en déni avec les valeurs du service public dont a besoin la population. Cette période était malheureusement prévisible. Les restructurations dogmatiques nous impactent tous quel que soit notre grade ou notre métier. La discussion, entre les cheminots attachés au ferroviaire et à toutes les sécurités, pourra trouver les solutions dans la concertation et la mise à niveau des effectifs dans tous les métiers, y compris pour les astreintes. La CGT attend de toutes les présidences de CSE qu'elles prennent des dispositions pour rappeler l'usage du droit de retrait, et assurent un suivi rigoureux des droits d'alertes, à moins que vous ne désiriez, Monsieur le Président, comme d'autres directions, et comme l'encourageait le Premier ministre, que tous les cheminots se mettent vraiment en grève. L'exaspération dépasse l'inquiétude quand, comme à Rouen pour l'incendie de l'usine Lubrizol, n'est pas prise au sérieux quant aux impacts sur la santé des populations, donc des cheminots, et sur l'environnement. Certes, un CSE extraordinaire s'est tenu et une résolution a été votée à l'unanimité des présents. Mais vous n'en êtes pas quitte pour autant quant au suivi des agents concernés par l'exposition au risque détecté, ou bien à ceux pour lesquels les études en cours nous éclaireront. D'ailleurs, votre réponse à la question 1 d'aujourd'hui, réponse écrite, ne correspond pas à la réalité de ce qui a été abordé en séance. La CGT demande toujours par écrit le recensement des agents d'établissements équipement et circulation autres que ceux de Normandie s'étant trouvé sur place au moment de l'incendie, pour réaliser le suivi médical rigoureux qui s'impose. L'enquête toujours en cours nous déterminera sûrement les agents qui, de près ou de loin, auraient été exposés à ces risques, ce qui ne vous dispense surtout pas de ce recensement. Cela vaut aussi pour les autres questions écrites qui signalent la mise en œuvre de nouveaux outillages, comme une tronçonneuse électrique ou un nouveau charriot de mesure caténaire, questions écrites 6 et 7 du 17 octobre dernier, pour lesquelles vous créez qu'il n'y a pas lieu d'informer ou de consulter l'instance. La délégation CGT revendique le maintien des CPC, espace dédié ou débat sur les métiers et les modes opératoires, la réglementation aussi, véritable instance où peuvent se traiter ces questions techniques. Voudriez-vous que les cheminots utilisent leur droit de retrait, lorsque ces nouveaux outillages leur seront imposés, que vous ne vous y preniez pas autrement ? Par ailleurs, comment pouvez-vous justifier ici vos décisions unilatérales de ne pas informer les élus du CSE et membres de CSSCT des incidents ou accidents ayant des relations avec la sécurité, même s'ils ne produisent pas d'accidents du travail ? Comment pouvez-vous présumer seul des risques inhérents à un déraillement, quel qu'il soit, de ses conséquences sur les cheminots ou sur les populations avoisinantes ? Ne pas informer l'instance pourrait constituer une grave entrave aux yeux de certains, et la CGT vous demande d'informer les élus et les membres de CSSCT de tout fait qui pourrait affecter la sécurité du personnel et des circulations.

Enfin, et pour rappel, il est évident que la CGT n'accepte pas cette situation, et propose toujours l'action aux cheminots par des rassemblements à Paris devant les sièges des directions nationales responsables et coupables. Nous devons leur demander des comptes.

Le 31 octobre, pour le FRET à Rungis, symbole de l'abandon gouvernemental, nous avons tous à faire valoir des revendications pour le transport des marchandises par train plutôt que le tout camion. Le 5 novembre, pour les métiers de l'exploitation pour le maintien des escales, des guichets, des RCAD et contre les fermetures annoncées, et contre l'AUM. Le 19 novembre, pour les métiers de l'équipement, pour les réinternalisations de travaux et de maintenance, pour arrêter de faire faire alors que nous savons faire. Nous sommes tous concernés. L'action nationale interprofessionnelle du 5 décembre permettra aux cheminots de décider des suites pas seulement sur les retraites et notre régime spécial. Les directions peuvent traiter les questions de sécurité et de sûreté en amont, à moins qu'elles recherchent vraiment le conflit.

Monsieur le Président, au-delà de cette déclaration liminaire, les faits du weekend avec les droits de retrait, les cheminots attendent des réponses de votre part.

Merci de votre écoute attentive.

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

2. Déclaration UNSA-Ferroviaire

M. Bruno CATIAU procède à la lecture de la déclaration liminaire suivante :

Sécurité des salariés et des voyageurs, le signal d'alarme est tiré. Ce jeudi 17 octobre 2019, vers 16 h 15, sur la commune de Saint-Pierre-sur-Vence située sur l'axe ferroviaire Charleville-Mézières – Reims, un TER doté de l'équipement agent seul a percuté un ensemble routier immobilisé sur le passage à niveau. Il était constitué d'un transport exceptionnel agricole qui n'aurait jamais dû emprunter cet itinéraire. En sus du conducteur blessé, on a dénombré 11 autres blessés parmi les voyageurs et des dégâts matériels importants. Une nouvelle fois, on a frôlé la catastrophe. Coïncidence de calendrier, mais à quelques heures près, lundi 21 octobre 2019, ce nouvel accident de passage à niveau coïncidait avec la restitution par les instances judiciaires du PN 25, placé sous scellé depuis l'accident de Millas où six enfants ont trouvé la mort le 14 décembre 2017. Leur autocar scolaire avait été percuté par le TER Perpigna – Villefranche, et depuis le drame l'interruption des circulations ferroviaires était totale, situation inédite dans les annales ferroviaires. Mais revenons à ce nouvel accident de PN, installation qui constitue toujours l'un des talons d'Achille du système ferroviaire, faute d'une réelle stratégie d'envergure menée ces dernières années par les pouvoirs publics. Cette fois-ci, un élément aggravant est venu s'ajouter à l'intrusion d'un véhicule routier dans le périmètre ferroviaire. Il porte les trois lettres : E ; A ; S. Ces lettres résonnent depuis 2002 au sein des exécutifs régionaux en charge des TER, et constituent pour le transporteur SNCF un argumentaire économique de taille, afin d'afficher des coûts en baisse. Près de 6 000 de ces trains, soit un tiers, circulent aujourd'hui sur le rail français sous le vocable d'EAS. Nous retiendrons que lors de l'accident du 17 octobre dernier, le conducteur, bien que blessé lors du choc violent, a enjambé la fenêtre de son habitacle, afin d'assurer la couverture d'obstacles, et ce alors qu'un train croiseur était à l'approche. L'excellence professionnelle, mais également le courage, ont été au rendez-vous, mais une nouvelle fois les équipements de sécurité de bord, cette fois-ci le signal d'alerte lumineux (le SAL), mais également le signal d'alerte radio (le SAR) ont été détruits par la

violence du choc. Cette nouvelle défaillance rappelle de façon inquiétante l'accident du 20 octobre 2015, où un automoteur du type bimode Z27-500 avait dérivé sur plusieurs kilomètres entre Serqueux, région Normandie, et Formerie, ancienne région picarde, à la suite de la perte de capacité freinage constituée par les freins pneumatiques et électromagnétiques, après un heurt avec deux bovins. Rapport BEATT 2015-013. Lors de l'accident de Saint-Paul-sur-Vence, durant l'opération de couverture d'obstacles assurée par les conducteurs, les voyageurs se sont retrouvés seuls avec les portes maintenues fermées. Certains d'entre eux ont brisé les vitres pour tenter de s'échapper du train, et se sont même blessés. Il est tentant de faire le parallèle avec l'accident de Saint-Laurent-Blangy, ancienne région Nord-Pas-de-Calais, le 9 juin 2005 vers 17 h 44 où un TER a encore percuté un camion chargé de bouteilles de gaz, alors qu'il était stationné sur la voie. Cette fois-ci, pas d'EAS, heureusement, car le choc inévitable a conduit à l'embrasement de la deuxième voiture du train, sous l'effet des explosions multiples de bouteilles de gaz. L'action conjointe des conducteurs et ASCT, pour informer les voyageurs, débloquent les portes, et en assurer l'évacuation a permis d'éviter un drame. D'ailleurs, le BEATT, rapport 2005-007, rappelle ce rôle conjoint du conducteur et de l'ASCT qui a permis d'éviter le suraccident aux conséquences potentiellement dramatiques. Nous taïrons les polémiques venues du monde politique, comme ainsi le qualifiait Voltaire, premier des arts et dernier des métiers, mais également issues de certains dirigeants de cette entreprise SNCF, dont les sujets sécurité semblent de plus en plus lui échapper, car sacrifiés sur l'autel de la gestion. Nous nous contenterons de reprendre un extrait des recommandations portant sur le RAS, et adressées récemment à la SNCF par les deux inspecteurs du travail, à savoir celui de Champagne-Ardenne. Je cite. « Il vous appartient de procéder à une sérieuse actualisation de votre évaluation des risques, à la suite de cet accident, concernant le poste de travail isolé de conducteur, dans le cadre du dispositif EAS ». À ce jour, vous exposez donc les agents de la SNCF à des risques manifestement non maîtrisés ou partiellement maîtrisés, dans le cadre de votre évaluation des risques. Il conviendrait notamment, et dans l'attente d'une évaluation complète des risques et de la mise en œuvre des mesures correctives en découlant, de suspendre notamment le dispositif EAS en organisant la présence d'un ASCT dans chaque train. Le second inspecteur du travail d'Alsace s'exprime par les termes suivants : « l'ensemble des documents que vous avez transmis ne me permet pas de conclure que l'ensemble des risques liés à la conduite d'équipement agent seul ait été évaluée conformément aux dispositions du Code du travail. Je préconise que vous suspendiez la conduite des trains par un agent seul à bord jusqu'à ce que les risques liés au travail isolé des conducteurs soient correctement considérés ». Certes, il ne s'agit que de recommandations, donc qui ne s'imposent pas, issues de l'inspection du travail, mais il convient également de rappeler les obligations faites à l'employeur par le biais de l'article L.4121-1 du Code du travail. Comble d'une ironie déplacée, le ministère du Travail, par l'intermédiaire de la Direction générale du travail, contredit de façon sanglante ces différents inspecteurs du travail par l'intermédiaire d'un communiqué daté du mardi 22 octobre.

S'il fallait soigner le travail, mais d'une autre façon, nous ne pouvons pas faire l'impasse sur le Temps Réel 95 du 23 septembre 2019 intitulé Campagne sur les risques liés aux déplacements de plain-pied et dénivellations transmis aux élus du CSE. Il est rappelé qu'une sensibilisation et une observation par tournées sur le terrain, avec comparaison des chiffres 2018/2019, doivent être engagées, et faut-il y voir un nième coup d'épée dans l'eau, ou plutôt un nième coup de communication, alors que les situations à risque sont légion. Le dernier droit d'alerte, sur le périmètre lillois daté du 21 octobre adressé par un élu CSE ZDP NEN, témoigne de la stratégie d'abandon noté ces dernières années pour les pistes et itinéraires,

héritage ou plutôt fardeau d'une ancienne convention de gestion SNCF RFF qui avait sciemment omis de l'intégrer.

De plus, il faudra soigner les salariés face aux réformes de retraite successives qui conduisent à allonger davantage les durées de carrière. Les derniers propos tenus par le Haut-commissaire au gouvernement en charge des retraites, et du nouveau secrétaire d'État aux transports, ne sont pas pour nous rassurer. C'est la raison pour laquelle le bureau fédéral de l'UNSA-Ferroviaire s'est positionné le 17 octobre 2019 en s'inscrivant dans le mouvement social reconductible du 5 décembre prochain, à l'instar de nos collègues RATP. En toute logique, et conformément à notre ADN, nous ne fermerons pas la porte des négociations, mais la fermeté est désormais au rendez-vous. Nous refusons cette loi inique. Nous exigeons le maintien d'un contrat social pour tous les cheminots, contractuel ou au statut. D'ailleurs, le dernier conseil d'administration de la CPRP SNCF, qui s'est tenu le 15 octobre, en présence de son nouveau président nommé le 4 octobre, a été l'occasion par notre seule organisation syndicale de défendre l'idée du maintien d'un système de couverture de base existant, et géré par la seule CPRP. Tous les salariés de la branche, au cadre permanent SNCF ou transférés, mais également contractuels d'aujourd'hui et de demain, doivent encore être couverts par la CPRP SNCF.

Puisque l'heure est aux inquiétudes sociales et économiques, que vous tenterez peut-être encore à minimiser, Monsieur le Président, nous rappellerons que la dernière commission du développement durable de l'Assemblée nationale, qui s'est tenue le 15 octobre dernier, a renoncé à auditionner le préfet PHILIZOT, faute de rapport sur le réel état des dessertes fines du territoire. Malgré les promesses de l'actuelle ministre de l'Écologie et la Transition énergétique, Elizabeth BORNE, qui avait assuré il y a quelques mois que cet état des lieux allait permettre d'évaluer les investissements et de fixer les priorités, le monde du silence s'est abattu. Faut-il cacher l'inavouable à la collectivité, avec le risque immense de ne faire que des perdants, parmi les voyageurs, les cheminots, les organisations syndicales, les territoires, et même un gouvernement empêtré dans ses contradictions, oscillant entre rigueur budgétaire, mobilité durable et protection du climat ?

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : Je termine cette lecture, Monsieur le Président, en faisant référence à la quasi-catastrophe. En 2005, il me semble que vous étiez directeur de région à Lille. Coïncidence, vous êtes maintenant président de cette instance et directeur de la ZDP NEN, et vous me confirmerez ou infirmerez tout à l'heure, mais il me semble que les ASCT et les conducteurs, à l'occasion de cet accident de Saint-Laurent-Blangy, non loin d'Arras, ont même été cités à l'ordre de l'entreprise. J'aurais souhaité que la mémoire soit encore présente parmi certains de nos dirigeants, quels qu'ils soient, je ne vous cite pas particulièrement. Merci.

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

3. Déclaration SUD Rail

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

Monsieur le Président,

En reprenant les mêmes recettes que lors de la grève du printemps 2018, gouvernement et directions se sont unis pour livrer en pâture les cheminots à l'opinion publique, à coups de mensonges. Passant outre les véritables problèmes qui ont amené ce mouvement, le Premier ministre et le futur ancien président de la SNCF se sont déchaînés en accumulant les contre-vérités et le mépris envers les milliers de cheminots et cheminotes, qui font au quotidien la production du service public ferroviaire. Alors que le président de la SNCF porte la responsabilité d'une détérioration quotidienne du service public ferroviaire, nous avons découvert qu'il se targue d'être, outre un procureur qui réclame des sanctions contre ses salariés, le garant de la sécurité ferroviaire. C'est oublier un peu vite les accidents de Brétigny et d'Eckwersheim. Quant au Premier ministre, initiateur d'une soi-disant loi qui devrait réunifier le système ferroviaire, et garantir les acquis sociaux des cheminots, le voilà qu'il s'érige comme le premier magistrat de France, oubliant qu'en France la justice est indépendante des pouvoirs publics. On le connaît moins virulent lorsque ses amis politiques sont pris la main dans le sac. Procédure policière, mises en demeure, pression managériale, retenues salariales, voilà les propositions de la direction pour éviter les prochaines catastrophes ferroviaires. Fort des arbitrages de l'inspection du travail, nous réaffirmons que les droits de retrait sont légaux, et que si la direction donne des consignes de retenues salariales, de sanctions ou de mises en absences irrégulières, nous irons devant les tribunaux.

Puisque l'on constate la dégradation du réseau, regardons le dernier rapport de sécurité de l'EPSF. Ce rapport ne nous apprend rien sur l'état déplorable du réseau, car rien n'est mis en place dans la loi du mal nommé pacte ferroviaire ou dans la loi LOM, pour permettre d'améliorer la qualité du réseau. Ce délitement est la conséquence directe de la politique ferroviaire de l'État, soutenue par la Direction SNCF. À travers des mesures dogmatiques, fin d'embauches au statut, ouverture à la concurrence, le gouvernement ne se donne pas les moyens humains et financiers pour remettre à niveau le réseau à une qualité suffisante, afin de permettre au ferroviaire un rééquilibrage modal avec le routier. De plus, les amendements du Sénat, qui visent à transférer la gestion des petites lignes aux régions, ne feront que renforcer ce délitement du réseau. C'est clairement un acte « climaticide ». De plus, ces lignes moins empruntées, mais indispensables, représentent un tiers du réseau ferré national. La plupart des régions ne sont pas en capacité financière d'assurer la régénération et la maintenance des infrastructures. Ces lignes fermeront ou les régions feront appel à des sociétés de maintenance privées qui privilégieront leurs produits ou leur survie au détriment de la qualité de service. Pour ce qui est des moyens humains, là aussi le compte n'y est pas. Outre le contexte de restriction budgétaire drastique, qui conduit à supprimer des postes plutôt que d'en créer, le manque d'attractivité des salaires, les conditions de travail, et la fin des embauches au statut ne permettront pas de recruter les compétences nécessaires à la remise à niveau du réseau ferroviaire. La fédération SUD-Rail exige que le gouvernement sorte enfin du dogme, abroge la loi du pacte ferroviaire, et mette des moyens humains et financiers à la hauteur de l'urgence climatique et sociale.

Autre sujet de dégradation. Le projet de réforme des retraites annoncé par le gouvernement amène son lot d'inquiétudes pour l'ensemble des salariés. Comment ne pas craindre pour son avenir, quand le gouvernement rend encore plus flou et incertain celui-ci. Certes, notre système comporte certains défauts, mais la base du système par répartition et de réversion entre générations fait qu'il est solidaire, et évite l'exclusion de certaines catégories de salariés, que sont les travailleurs précaires, les personnes suspendant leur activité professionnelle pour raison personnelle, les temps partiels, les carrières tardives, les privés d'emploi ou les bas salaires. Pour la fédération SUD-Rail, et son union solidaire, la pension

de retraite doit rester un droit acquis par le versement de cotisations, et non devenir une simple allocation sociale à 1 000 euros pour tous et toutes.

Un point devrait vous interpeller, Monsieur le Président. C'est l'impact qui sera induit pour le prolongement des carrières, l'adaptation au poste de travail et la gestion des carrières pénibles. Tout cela aura un coût. Notre inquiétude se situe d'ores et déjà dans le sort que nos dirigeants réserveront à tous les salariés devenus trop vieux pour être productifs. C'est aussi pour ça que nous avons décidé de rejoindre le rassemblement le plus large possible, à partir du 5 décembre, afin de combattre cette réforme et prouver que d'autres choix sont possibles, plus justes et plus équitables.

Merci de votre écoute.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur ROCHER, je vous passe la parole.

4. Déclaration CFDT

M. Fabrice ROCHER procède à la lecture de la déclaration liminaire suivante :

Ça aurait pu être pire... Ça aurait pu être bien pire... Nous ne pouvons pas commencer cette déclaration sans parler de l'accident qui a eu lieu au PN 70, et surtout souligner le courage et le professionnalisme du conducteur du TER accidenté. Celui-ci a, malgré sa blessure à la jambe et celle de sa cage thoracique, effectué la couverture d'obstacles. Les agents de l'Équipement savent comme il est difficile de marcher dans les voies, mais nous n'osons pas imaginer de courir dans celles-ci avec une jambe cassée. Mais le temps des remerciements est fini. La position de la direction vis-à-vis de cet accident n'est pas acceptable pour notre organisation syndicale, la CFDT Cheminots. Nos usagers et clients ont pu le lire sur les écrans en gare, sur le site de Oui.Sncf.fr, à travers les interviews ou même l'entendre par les radios d'informations. Selon la direction, les cheminots étaient en grève, en grève illégale qui plus est. Et si le conducteur avait été plus sérieusement blessé, et si les voyageurs avaient encore plus paniqué que ça n'a été le cas, et si le train croiseur ne s'était pas arrêté, et si le bilan humain avait été plus lourd... La CFDT vous alerte souvent sur les risques que les économies réalisées sur la masse salariale font peser sur la sécurité, et continuera à le faire autant que nécessaire. Vous devez prendre la responsabilité de votre choix de ne pas entendre ces alertes lorsqu'il y aura des morts. Vous ne pourrez pas accuser les cheminots d'être des grévistes hors la loi. Contrairement à ce que vous pensez, les cheminots ont à cœur leur sécurité et celle de leurs trains et des voyageurs qu'ils transportent. Ce sont eux, qui sur le terrain, pallient les conséquences de vos choix. Ce sont eux qui connaissent les risques réels, bien mieux que tous vos études ou autres calculs de risques. Les conséquences de votre communication pour les agents travaillant ou circulant en gare sont réelles. Certains agents ont subi des menaces d'agression et les heurts ont pu être évités de justesse. Nos agents ne sont pas directement en lien avec l'accident. Cependant, ils en vivent les conséquences au quotidien. Ce n'est pas l'absence de déclaration d'accident de travail qui peut confirmer qu'aucun incident n'est arrivé. Notre président, pour quelques jours encore, monsieur PEPY, a pu dire que « ce n'est pas aujourd'hui un droit de retrait. Il n'y a aucun danger grave et imminent sur aucun train à la SNCF ». La CFDT Cheminots ne peut pas cautionner de tels propos. La majorité des blessés de cet accident ont eu lieu lorsque les voyageurs étaient seul à bord du train. Ceux-ci ont décidé de quitter le train accidenté par

les fenêtres brisées... Ceux-ci ont décidé de quitter le train accidenté par les fenêtres brisées. La présence d'ASCT sur ce type de trains, présentant un défaut de communication lors de choc, est nécessaire. Quelle entreprise peut sérieusement prendre à la légère un défaut de conception d'une telle ampleur dans son matériel ? Le renforcement des rames doit avoir lieu, de même que le renforcement des trains en personnel. La SNCF devrait l'admettre plutôt que de s'échiner à faire de la désinformation auprès du grand public, afin de masquer ses propres manquements. La Direction de SNCF Mobilités préfère appeler ces suppressions de trains une grève surprise et non un droit d'alerte, et souligne que deux inspections du travail partagent notre avis. Pour terminer sur ce point, nous aimerions connaître les conséquences sur les installations du réseau de cet accident. Quels ont été les moyens mis en place pour y remédier ? Les agents qui ont travaillé sur ce chantier ont-ils été ceux d'astreinte ? Quels ont été les horaires de travail ?

En lien avec le sujet précédent, la modification de l'autorisation de départ que vous nous avez présentée lors d'un précédent CSE risque de subir des modifications calendaires. Quelles sont ces possibles modifications ? La CFDT Cheminots espère que ce temps sera mis à contribution pour former, et non informer, l'intégralité des agents concernés.

Sur un autre sujet, nous pouvons dire que les périodes automnales sont arrivées, et avec celles-ci la pluie. Les THV ne sont pas adaptées, en tout cas pour les anciennes dotations. Les coutures sont d'une qualité si médiocre que l'eau y passe. Les agents travailleurs de nuit ne possèdent pas de polaire dans leur dotation classique. Il est urgent de remplacer l'intégralité des tenues de nos établissements. Nous n'osons même plus parler de la dotation de la tenue spécifique femme qui ne peut être fournie qu'après la demande des agents. Encore faut-il qu'elles soient au courant... La CFDT Cheminots se rappelle d'une affiche pour promouvoir l'embauche de femmes dans nos établissements, où nous pouvions voir des chaussures de sécurité entourées de chaussures de ville. Les jeunes femmes qui entrent dans nos établissements doivent être bien étonnées de la différence entre l'annonce et la réalité. Mais, une fois les tenues adaptées en possession des agents, un nouveau problème se pose. La gestion du lavage est laborieuse et changeante. Les établissements sont totalement laissés à l'abandon sur le sujet, et ont pris des décisions pour résoudre au mieux et au plus vite le problème. La gestion peut donc se faire par un prestataire, à travers des machines en brigade, ou au domicile des agents. Cependant, une consigne de votre part serait parue depuis. Celle-ci interdit le lavage autre que celui qu'un prestataire pour une problématique de comptage. Comment faire maintenant que le cycle de lavage n'est plus coordonné ? Quelles sont les solutions envisagées par vos services ? Comment vos exigences en la matière peuvent-elles être aussi paradoxales ? Les agents ne doivent pas laver eux-mêmes leur tenue, mais vous ne leur fournissez aucun moyen de le faire faire.

En dernier lieu, nous souhaiterions vous entendre sur le nom de la CSSCT Lorraine. En effet, dans l'outil IRP celle-ci se nomme CSSCT Infrapôle Lorraine. Les agents de l'EIC dépendant de cette instance s'interrogent. Ont-ils vraiment un mot à dire dans une instance dédiée à un autre établissement ? Le dimensionnement de cette CSSCT doit-il être revu ? Chaque agent de chaque établissement du périmètre de ZDP doit pouvoir être correctement représenté dans les instances mêmes réduites, comme vous l'avez tant souhaité. L'une des anciennes dirigeantes de l'entreprise, madame Bénédicte TILLOY, a pu dire que « c'est long de comprendre qu'il faut tout d'abord changer son propre comportement pour inspirer le changement autour de soi ». Nous pourrions proposer ironiquement de faire appel à sa start-up pour y résoudre de réelles problématiques, au contraire de l'intervention d'anciens DET d'EIC pour effectuer des études d'achat.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, le constat effarant fait par la CFDT Cheminots est bien que lorsque nous parlons de sécurité, sûreté, RPS, QVT, vous nous répondez inlassablement économie. Que les accidents ferroviaires ou du travail atteindront un taux de mortalité propre à vous émouvoir, quand le savoir-faire de vos agents aura disparu au fil des démissions et autres départs, quand l'image de professionnalisme des cheminots et de l'entreprise sera ternie, la CFDT Cheminots ne trouvera aucun soulagement à vous rappeler qu'elle vous a prévenue.

Merci pour votre écoute et pour vos réponses.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Avant de répondre, je passe la parole à notre secrétaire qui avait demandé la parole après les déclarations.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, Monsieur le Président, j'ai plusieurs points à évoquer. Je vais commencer par votre mail du 19 octobre où je vous avisais que j'ai été informé d'un déraillement d'un convoi sur l'Infralog Nord-Pas-de-Calais. J'ai été un peu effaré quand j'ai lu votre réponse. Je vais la relire.

Bonjour Monsieur le Secrétaire,

Renseignements pris, il s'agit d'un incident de sécurité ferroviaire sans accident de travail. Cet incident fait l'objet d'une enquête immédiate comme tous les incidents de ce type, mais ne constitue pas un cas pour lequel il était nécessaire de vous prévenir.

Mais attendez, vous avez un train qui déraille sur une enceinte de la SNCF où l'on a des agents qui travaillent à proximité, et avec tous les risques que ça comporte. Vous devez donc nous informer de ce déraillement. Ce n'est juste pas possible ! En plus, ce convoi s'est couché si mes souvenirs sont bons. À un moment, vous n'avez pas le droit de nous dire que c'est un incident de sécurité ferroviaire, et ce n'est pas parce qu'il n'y a pas d'accident de travail que l'on ne doit pas être informés. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. Je vous le dis. Nous devons être informés de ces accidents. C'est le premier point.

Le deuxième point concerne les accidents du travail. Je pense que le coordinateur reviendra là-dessus. Il est impensable de nous envoyer des déclarations d'accidents sans le nom des victimes. Je ne sais pas si vous vous protégez informatiquement, mais si c'est le problème, vous allez nous les remettre au format papier. Je ne peux pas faire une analyse d'accident sans avoir le nom. On connaît ici autour de cette table un certain nombre d'agents. Un accident peut aussi nous alerter. On ne va pas commencer à faire des énigmes pour deviner qui est la victime d'un accident de travail. Ça devient du n'importe quoi !

La troisième chose concerne les inspections trimestrielles. Je vous ai interpellé sur ce point. Nous n'avons pas forcément écrit les choses dans notre accord, mais vous étiez d'accord pour que nos représentants à la CSSCT, une fois par trimestre, réalisent une inspection trimestrielle en temps de service, et non sur leur crédit d'heures. Votre DRH semblait dire le contraire. J'attends une réponse là-dessus. Comme je vous l'ai dit, il va falloir respecter votre parole d'homme. À la CGT, on en a une, et si vous ne respectez pas votre parole, je pense que l'on va se fâcher. Je vous l'ai dit, j'attends une réponse là-dessus.

Je m'adresse à monsieur MARTY. Monsieur MARTY, il est inconcevable que lorsque le coordinateur CSSCT, au même titre que les autres élus, vous interpelle sur un droit d'alerte, vous lui répondiez que vous n'avez pas que ça à faire. Là, c'est grave. Si vous avez des problèmes d'effectifs dans votre service, vous le faites. Je vous rappelle aussi qu'en l'absence de madame RAULT, vous faites le RS, c'est-à-dire les relations sociales. Si vous

considérez que les relations sociales consistent à répondre que vous n'avez pas que ça à faire, c'est grave aussi. Je vous interpellerais là-dessus par courrier officiel.

Pour la toute dernière chose, je m'adresse au président. Lors de la plénière concernant l'Infrapôle Rhéna, vous aviez, Monsieur le Président, procédé au vote d'une résolution des élus pour avoir des éléments supplémentaires afin de vous prononcer. Vous êtes clairement passé outre notre demande en évoquant que cette résolution ne met pas fin à une séance, et que c'est bien au président de mettre fin à une séance. À ce moment, le secrétaire quittait la séance. Il n'y avait plus de secrétaire de séance. Vous avez passé un vote à la « Jean-Claude LARRIEU » et sans respecter cette instance. Je vous avise, comme le veut la résolution, que je vais transmettre des documents à l'avocate, et l'on fera une procédure judiciaire pour entrave. C'est déjà l'une des premières choses que j'ai à vous dire. Ensuite, vous n'avez pas respecté les choses, parce que vous auriez dû désigner un secrétaire de séance. À partir du moment où le secrétaire quitte la séance, vous devez procéder à son remplacement. Maintenant, à la suite de cette affaire, je vais vous faire lecture d'une résolution, d'une délibération, comme vous voulez. Je vais aussi vous demander de la mettre au vote.

Résolution

Droit d'alerte RPS, conformément à l'article L.2312-60 du Code du travail, émis par le CSE de la ZDP NEN à la suite de la prochaine réorganisation/expérimentation Infrapôle Rhéna 2020

Monsieur le Président du CSE de la ZDP NEN,

L'ordre du jour de cette plénière ordinaire du jeudi 17 octobre 2019 prévoyait le point C.2 intitulé « Consultation sur le projet IP Rhéna 2020 ». Malgré la remise d'un document de 64 pages intitulé « Évolution de l'organisation de l'Infrapôle Rhéna », nombreuses ont été les questions posées en plénière par les élus du CSE laissées sans réponse. Sans être exhaustives, celles-ci ont porté :

- *sur les facteurs organisationnels humains sans réponse apportée en séance, et sans la fourniture de documents ;*
- *sur le dimensionnement des secteurs qui n'a pas intégré les risques routiers, réponse insuffisante apportée en séance et absence d'étude préalable fournie ;*
- *sur les difficultés antérieures et inhérentes à un mode de fonctionnement en unité de production mixte, absence de retour d'expérience, REX mené et fourni aux élus, malgré l'expérience acquise ;*
- *sur la recrudescence de démissions dans l'établissement dont les raisons ne sauraient être ignorées dans un contexte de énième réorganisation ;*
- *sur la lassitude générale rencontrée chez les salariés de cet établissement face aux réorganisations successives ;*
- *sur l'étude faite à l'initiative de l'entreprise par le cabinet DE FACTO et non fournie aux élus du CSE ;*
- *sur la mise à mal des collectifs de travail des équipes.*

Pour les raisons évoquées ci-dessus, les élus CSE de la ZDP NEN vous déposent un droit d'alerte RPS conformément à l'article L.2312-60 du Code du travail.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je vais mettre au vote la résolution que vient de lire notre secrétaire. Qui approuve cette résolution ? 35 élus.

La résolution est approuvée à l'unanimité des élus présents.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous redonne la parole, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je vais répondre à ces différents points et je reviendrai aux déclarations initiales.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Encore une chose, nous n'avons pas terminé l'ordre du jour lors de la dernière plénière ordinaire. On aimerait aussi avoir une date pour tenir un CSE supplémentaire, puisque la loi vous oblige aujourd'hui à terminer l'ordre du jour, ce qui n'a pas été le cas.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je répondrai aussi à cette question. Sur le dernier point, j'aurais comme pratique quand une consultation a lieu de dire par écrit et postérieurement ma décision. J'ai toujours fait ça en tant que président antérieurement de CE. Vous noterez que vous n'avez pas eu à cette date, Monsieur le Secrétaire, de courrier de ma part sur la restructuration de l'Infrapôle Rhénan au 1^{er} janvier 2020, ce qui veut dire que ce sujet est en réflexion. Je prends note de la déclaration qui est faite, et qui pose un droit d'alerte RPS. Évidemment, on va l'étudier et le prendre en compte dans la suite du dossier qui concerne cet établissement. Ce sujet fait l'objet de réflexions à la suite de notre séance de jeudi dernier.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Donc on va commencer tout à l'heure l'enquête immédiate.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Non, Monsieur le Secrétaire. Il faut que je prenne connaissance de votre résolution et qu'on l'étudie.

Sur les autres sujets, la réponse que j'ai faite sur l'incident sur lequel vous m'interpelliez est conforme à nos règles et pratiques dans l'entreprise. Il y a en permanence un certain nombre d'incidents de sécurité ferroviaire. Je le regrette, je suis le premier à les regretter. Mon travail, en tant que directeur de la ZP, est de faire en sorte qu'il y en ait le moins possible. Ceci étant, tous les incidents de sécurité ferroviaire n'entraînent pas un avis du CSE. Par contre, l'entreprise ne les passe jamais à perte et profit, parce qu'il y a systématiquement une enquête immédiate, donc la réponse que je vous ai faite sur cet incident, qui à ma connaissance est à priori lié à un wagon défectueux, est valable. Elle concerne l'ensemble de l'incident. Par contre, tous les accidents du travail sont portés à votre connaissance à travers le mécanisme que vous connaissez.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais tout de suite vous répondre. On n'est pas dans le cadre des accidents du travail. On est dans le cadre d'un accident – et non un incident, parce que vous avez un malin plaisir à transformer les mots – qui aurait pu avoir des conséquences graves. Je vous rappelle que pour tout accident ou incident, qui aurait pu ou qui a des conséquences graves, vous devez en informer les élus. C'est un minimum Il y a un environnement, il y a des cheminots qui travaillent à proximité et il y a des risques pour eux. Si je vous entends, vous n'avez pas envie de changer cette méthode, je vais demander l'arbitrage de l'inspection du travail.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : J'entends, Monsieur le Secrétaire. On regardera ce point, mais je vous donne la pratique de l'entreprise dans ce domaine, et c'est la pratique que l'on suit.

Sur les accidents du travail et les noms des personnes, je vais me tourner vers la DRH. Je vais passer la parole à Olivier MARTY pour rappeler pourquoi il y a eu cette modification. Je conçois qu'elle complique plutôt la tâche. Je suis d'accord. Sur le fond, elle complique plutôt la tâche, mais nous avons là aussi appliqué une règle après analyse, et une règle qui s'impose à la SNCF.

M. Olivier MARTY : C'est juste pour vous rappeler, on l'avait déjà évoqué en séance, qu'il y a une anonymisation de la fiche qui circule par mail. Dans le mail d'alerte, il y a un lien direct qui permet de cliquer sur l'ouverture de la plateforme dans laquelle on retrouve le nom sans autre manipulation que de cliquer. Ça correspond aux habilitations que vous avez tous en tant qu'élus. Cet accès est direct.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur MARTY, une réponse là-dessus. J'ai entendu le président. Vous avez apparemment mis en place un bureau de réflexions où vous prenez des décisions, mais ce n'est pas comme ça que l'on fonctionne. Je vais vous demander, puisqu'apparemment on vous oblige à faire ça, parce que c'est du numérique, de tout nous donner au format papier. Comme ça, on aura les noms. Je ne travaille pas comme ça. On a autre chose à faire. Je pense que les élus sont assez surchargés de travail pour aller rechercher les noms des victimes. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : J'entends la demande. On vous a fait la réponse, Monsieur le Secrétaire. Je crois que c'est relativement simple. Il y a un aspect qui est destiné à se mettre en conformité avec la réglementation globale sur la vie privée. Très facilement, vous pouvez avoir accès aux noms des victimes.

Sur les inspections trimestrielles, j'ai dit que je donnerai les instructions aux établissements. Je ne reviens pas là-dessus.

Je ne reviens pas sur l'adresse faite à monsieur MARTY sur une réponse qu'il a pu faire au travers de l'ordinateur.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Pourquoi ? Vous cautionnez ?

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est une discussion entre deux personnes. Je confirme évidemment que l'on étudie tous les droits d'alerte dans le meilleur délai. C'est tout ce que je peux dire là-dessus.

Sur le dernier point, sur l'ordre du jour inachevé, j'en suis effectivement bien conscient. Vous avez fait la remarque aujourd'hui. Nous avons un ordre du jour abondant. Nous avons toujours l'incertitude sur le temps de débat du matin, puisque je m'efforce de répondre aux questions qui sont posées dans les résolutions et dans le débat. Je vous propose que nous tenions une séance supplémentaire qui permettra de traiter les sujets du dernier ordre du jour qui n'ont pas pu être traités. Si certains sujets d'aujourd'hui n'étaient pas traités, cette séance pourrait peut-être permettre de traiter l'ensemble des sujets. Je donne mon accord pour que l'on vous propose une séance supplémentaire. Et, c'est l'application de notre accord.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : C'est surtout l'application des textes de loi avant l'accord. Heureusement que vous répondez encore aux questions. Vous n'allez pas encore

nous dire que c'est parce qu'il y a des déclarations liminaires que l'on n'arrive pas à traiter les ordres du jour. Le souci, c'est que vous êtes en train de passer une multitude de réorganisations, et la seule chose qui vous intéresse, c'est d'ouvrir l'ordre du jour et entamer les sujets pour mettre en place la procédure, avec des délais préfix, etc. De toute façon, s'il y a à nouveau une multitude de réorganisations, et que j'estime que c'est trop important, je ne signerai plus les ordres du jour avec autant de points à traiter.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Là-dessus, on aura évidemment la discussion sur les ODJ à venir. Effectivement, on s'efforcera qu'ils soient réalisables.

Je vous propose de revenir sur les déclarations liminaires, puisqu'il y a quand même beaucoup de sujets qui ont été abordés, et en commençant par des sujets touchant à la sécurité des circulations, et bien évidemment la question des droits de retrait.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, il y a un élu qui insiste fortement pour prendre la parole. Je pense qu'il faudrait lui donner la parole avant de réponse.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Si l'on est sur les mêmes sujets, je veux bien. Excusez-moi, j'ai été inattentif, Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Non, non, vous avez été très attentif et monsieur MARTY vous a signalé que je demandais la parole. Vous êtes passé outre.

M. Olivier MARTY : Excusez-moi, mais on prend bien sûr le tour de parole. On n'avait pas un signalement d'urgence particulier sur ce tour de parole.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : J'ai répondu et je n'ai pas été attentif, Monsieur PINOT aux notes que prenaient mon assesseur. Je vous passe la parole.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Vous n'avez pas à être attentif, je pense que vous avez suffisamment de monde autour de vous. Je suis resté un quart d'heure le bras levé avec mon petit drapeau pour essayer d'être vu un peu plus rapidement. Je me permets d'intervenir par rapport à l'intervention du secrétaire avant les déclarations, parce qu'il y a des choses que SUD-Rail avait fait remonter sur le fonctionnement de l'instance. Il y a des problématiques d'ICP. Je pense qu'on vous a fait remonter ça la semaine dernière. On n'a toujours pas été écoutés, puisque vendredi dernier on nous envoyait multitudes d'ICP que je vous ai transmis. D'ailleurs, j'attends une réponse de votre part et une réaction du RRH ici présent. Nous ne sommes pas des menteurs. Nous avons des ICP qui sont envoyées le vendredi vers 17 heures pour une présence le lundi. On demande donc que vous mettiez en place des CPS dans l'ensemble des établissements en 3x8 pour que l'on puisse poser en temps et en heure nos bons de délégations, afin d'être présents sur ces ICP. On demande à avoir une réponse sur le sujet.

Aussi, Monsieur le Président, je ne vous ai pas transféré ces mails, mais nous envoyer trois mails à 23 heures pour respecter les trois jours, ce n'est pas terrible non plus, d'où la demande d'avoir des CPS partout sur le territoire en 3x8.

Aussi, nous sommes surpris par rapport à la note sécurité nationale de recevoir des ICP concernant l'installation de branchements pour machines à laver. Vous deviez nous apporter une réponse, mais on attend cette réponse. Il y a des établissements qui font avec des machines à laver d'une quinzaine d'années. Je vous ai envoyé hier un courrier d'alerte. La machine à laver n'est pas de toute première jeunesse. D'autres établissements prévoient des

installations électriques pour supporter des machines à laver qu'ils ont acheté qui font entre 9 et 15 kilos. Dans le même temps, il y a une note nationale sécurité qui indique que ça ne peut pas être lavé à la maison ou dans les établissements, et qu'il faut passer par des prestataires professionnels. Au bout d'un moment, il va falloir sérieusement régler le problème des tenues et de leur entretien. Les CSE passent... S'il y avait vraiment une réaction par rapport à tout ce que l'on vous fait remonter, on en serait déjà au quatrième sujet des déclarations. Si les CSE durent, c'est ce qui a été rappelé la semaine dernière, c'est parce que vos services n'agissent pas ou vos services ne sont tout simplement pas écoutés localement par rapport à des ordres et des préconisations qui sont passés. C'est ici que l'on perd notre temps à cause de ce dysfonctionnement, mais ce n'est pas à cause des débats que les élus vous proposent.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : J'entends les questions. Sur ce débat, je crois me souvenir que ce problème ne date pas d'aujourd'hui à propos de l'envoi tardif des ICP. J'ai noté le point. Vous m'avez effectivement envoyé des exemples vendredi dernier. Ce sujet fera l'objet d'une remise au point auprès des établissements. Pour être clair avec vous, je ne pense pas que l'on aura 100 % de réussite instantanément, mais l'on va s'efforcer d'anticiper l'envoi des ICP aux représentants du personnel. Quant à la question de l'installation de branchements de machines à laver, je n'ai aucune idée là-dessus. Je ne connais pas le cas.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Ce sont des ICP qui datent de cette semaine.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je vous avoue que je ne les regarde pas. Il doit y en avoir plusieurs centaines dans l'année sur la totalité de la ZP.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Je ne fais pas une bilatérale, mais c'est juste pour vous répondre. Vous ne réagissez pas sur le fait que l'on reçoit des ICP à 23 heures. Dans ce cas, on va déclencher un droit d'alerte pour vérifier les horaires de cette personne. Si elle est de journée et qu'elle envoie des mails à 23 heures, c'est qu'il va falloir transformer votre forfait jour en 2x8 peut-être.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je pense que vous soulevez un point intéressant, et que la question de l'envoi des ICP passe certainement par une réflexion et une organisation ad hoc des bureaux qui font ça. Je suis d'accord avec vous sur ce point. Il y a quelque chose à regarder.

Je réponds à la question posée dans la déclaration de monsieur ROCHER. Je crois avoir répondu la dernière fois, je ne sais pas du tout ce qui est en cours à propos du branchement des machines à laver. Sur la question du nettoyage des THV, on est en cours de réflexion pour regarder le marché qui pourrait être passé. Nous avons avant un marché qui ne fonctionnait pas. On est au travail et ce n'est pas instantané. Il y a déjà des établissements qui ont commencé à prendre des options. On reviendra vers vous avec le traitement de l'ensemble de ce dossier, je l'espère, assez rapidement.

Je vais répondre aux questions. Il y a des sujets de sécurité liés à l'accident du PN 70. Il y a aussi des questions à propos du droit de retrait. Sur l'accident, à ma connaissance, il y a une enquête de la DAS, et les conclusions sur l'ensemble des aspects de sécurité devront pouvoir être connus assez rapidement. Je ne sais pas la diffusion que souhaitera en faire l'entreprise, mais je pense, dans un souci de transparence, qu'elle donnera beaucoup d'informations. Attendons ses conclusions. À ma connaissance, il n'y a pas de problème relatif à l'entretien du passage à niveau, donc la question de la traversée de l'ensemble routier est une question

est de l'ordre judiciaire et de la gendarmerie, afin de savoir les raisons pour lesquelles cet ensemble routier se trouvait là, et les raisons pour lesquelles il s'est arrêté alors qu'il était surbaissé sur ce passage à niveau qui ne devait pas être emprunté par ce type de poids lourds. Ce sont des questions qui sont évidemment essentielles dans l'accident et dans sa prévention, je pense. Sur question qui a été posée à propos de la nature des installations, je n'ai pas les données concernant le mode d'intervention, Monsieur ROCHER. On pourra regarder ce point et vous les donner ensuite. Sur les installations avariées, à ma connaissance, 30 mètres de voies doivent être remplacés. Deux poteaux caténaires sont avariés, même si je n'ai pas de certitude, mais un poteau tenait deux éléments caténaires a dû être remplacé par deux poteaux albert en réparation provisoire, avec très rapidement le matage d'un poteau pour faire la réparation définitive. Quelques composants d'installations SE ont été changés, mais c'était relativement plus simple que le chantier sur les voies et les caténaires. L'accident est survenu le mardi après-midi et la voie a été rendue le jeudi matin, si je ne dis pas de bêtise. On vérifiera ce point. Évidemment, j'ai conscience de tous les débats qui ont été lancés, et des conséquences qui ont pris la forme de débrayages, avec le débat sur le droit de retrait. Je confirme le très bon comportement du conducteur, et de façon globale, en tant que représentant de l'entreprise, l'entreprise prend tout à fait au sérieux toutes les questions de sécurité posées par cet accident. Toutes ces questions de sécurité seront étudiées. À la suite du choc violent, il y a eu des dysfonctionnements d'un certain nombre de systèmes sécurité, notamment l'alimentation basse tension du signal d'alerte radio qui était inopérant. Quant au signal d'alerte lumineux, il était inopérant par nature, quand on voit les dégâts à l'avant du train. Ce sujet est distinct, à ma connaissance, des modifications qui avaient pu être apportées à la suite de l'accident de Serqueux qui portait sur l'inefficacité du système de freinage. Là encore, je parle en toute réserve, n'étant pas expert des AGC, mais il est évident que cet accident étant survenu, il va nous obliger à prendre en compte ce mode de défaillance pour trouver des solutions. Il existe aujourd'hui un système d'alimentation en secours par l'autre alimentation qui, si j'ai bien compris, aurait été fonctionnelle dans cet accident, mais ça passe évidemment par tout un aspect d'information et de capacité pratique à être mis en œuvre dans le contexte d'un accident. Tout ce que je peux vous dire, c'est qu'il y aura évidemment une étude de sécurité complète, et que toutes les conclusions seront tirées. Nos matériels et nos installations deviennent aussi de plus en plus sûrs et fiables, parce que nous apprenons par des accidents. Effectivement, il est d'une gravité finalement très limitée, et l'on ne peut que nous en féliciter.

Sur le droit de retrait, je ne fais pas de commentaire particulier. Il y a plein de débats là-dessus. Pour moi, le droit de retrait est un dispositif du Code du travail qui permet aux salariés de se mettre à l'abri d'un danger grave et imminent pour sa santé. Restons dans cette définition. S'il y a des applications du droit de retrait sur notre ZP, ça veut dire qu'un salarié s'est trouvé de danger et que la mesure de prévention n'a pas été suffisante. Ça vient quelque part en ultime barrière par rapport à toute une démarche qui devrait normalement être une démarche de prévention. Je n'irai pas au-delà dans l'interprétation de cette définition. Ensuite, je comprends que le débat porte sur le fait de savoir si toutes les personnes qui ont cessé de travailler étaient en danger grave et imminent.

Sur cet accident, je pense que l'on ne peut pas en dire beaucoup plus. La question de l'AUM a été posée, puisqu'elle a été aussi présente dans les débats qui ont eu lieu avec les organisations syndicales la semaine dernière. Sur l'AUM, comme l'entreprise l'a annoncé, il y a un travail extrêmement approfondi qui a été fait, et auquel nous avons participé en tant que ZP, au titre des EIC notamment, afin de savoir les conditions dans lesquelles l'application des nouvelles règles de départs des trains pouvait être reportée. La décision finale, là encore

je dis ce qu'a décidé l'entreprise, appartient au Directeur général sécurité du groupe public ferroviaire, monsieur DELORME, et dont l'autorité s'étend à Mobilités et Réseau. En gros, la question est de savoir si le report de l'autorisation de mise en mouvement apporterait plus de sécurité que son maintien à la date du 15 décembre. C'est en cours. À ma connaissance, la prise de décision doit intervenir très vite. Elle fera l'objet d'un retour devant les organisations syndicales qui étaient réunies la semaine dernière en table ronde. Je peux confirmer que l'étude qui été réalisée, et qui doit permettre au Directeur général sécurité de prendre sa décision, est une étude très approfondie qui regarde les deux scénarios, c'est-à-dire un report de trois à six mois et celui du maintien à la date du 15 décembre.

Il y a d'autres sujets. Je ne m'exprimerai pas sur le sujet des retraites. Je n'ai pas de propos pertinent en tant que président de cette instance. Sur la question des CPC, Monsieur SENS, je n'ai pas non plus d'éléments nouveaux. Je crois que c'est une question qui devra peut-être être regardée sous l'angle de la manière de traiter les sujets métiers. J'ai tendance à suggérer de regarder dans les futures instances de la SNCF, sous sa nouvelle forme juridique en 2020. Vous savez que les instances vont encore évoluer. Ce CSE ne serait pas modifié, mais il y aurait un CSE de Réseau, et il faut regarder l'ensemble des lieux de concertation qui existeront au niveau de la SNCF, afin de regarder où ces questions métiers pourront être abordées. Je crois que c'est dans ce cadre qu'il faudra regarder ce point.

Vous m'avez interpellé, Monsieur CATIAU, sur l'accident de 2005 à Saint-Laurent-Blangy. Je confirme que j'étais directeur régional à cette époque. J'ai géré cet accident. Les circonstances étaient très particulières, et ne permettent pas aujourd'hui de dire si c'était un sujet qui aurait été modifié par l'EAS. En fait, dans le choc avec le camion qui transportait des bouteilles de gaz, l'explosion des bouteilles de gaz n'a pas été immédiate, puisqu'il y a eu un temps où l'incendie du gasoil du camion a chauffé les bouteilles de gaz. C'est uniquement au bout d'un temps de chauffage que les bouteilles de gaz ont provoqué les explosions. Ce temps a permis à l'équipage d'évacuer les voyageurs de la première voiture. Comme vous l'avez dit, c'était le conducteur et le contrôleur. Je n'ai pas d'autre commentaire à faire. Ça me paraît hasardeux de dire que ce scénario aurait été différent en cas d'EAS. J'ai simplement accompagné les agents en préfecture du Nord-Pas-de-Calais pour être distingué par le préfet, et je pense – et souvent à l'occasion d'accidents – que l'on peut noter le très bon comportement de sécurité de nos agents.

Sur la question de l'automne et des tenues qui ne sont pas adaptées à la pluie, je note le sujet. On regardera ça avec les directeurs d'établissements. Effectivement, la politique de choix et de fournitures des ÉPI adaptées aux conditions de travail est pilotée par les établissements. Je n'avais pas clairement en tête ce sujet de pluie. Je crois qu'il a été abordé au dernier CSE, mais pour l'instant on n'a pas eu le temps de le regarder.

Honnêtement, je n'ai pas d'avis particulier sur la dénomination de la CSSCT qui regroupe l'Infrapôle Lorraine et l'EIC LORCA. Par contre, ça ne me paraît pas effectivement judicieux si elle est dénommée Infrapôle Lorraine, mais ce n'est pas le cas.

M. Olivier MARTY : Dans nos textes, on retrouve Infrapôle Lorraine et EIC LORCA ou Réseau LORCA, donc si vous avez noté une anomalie sur un document particulier, vous nous le faites remonter. Si c'est une erreur, on rectifie.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Évidemment, le but est que cette CSSCT couvre les deux établissements, les deux métiers. Voilà ce que je pouvais dire dans un premier temps. Monsieur SEGATTO.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Oui, je voulais sur vos propos de tout à l'heure. C'est l'organisation des tours de parole qui fait que mon propos n'est plus aussi pertinent. Sur l'anonymisation des fiches alertes accident du travail, on vous rejoint complètement là-dessus. Ça complique énormément les choses. Après, pour nous, c'est assez tiré par les cheveux de retirer les noms, puisque c'est envoyé à une liste restreinte avec des élus qui sont en droit de réserve. On ne voit pas bien la pertinence de retirer les noms. Après, vous signalez qu'il y a un lien qui renvoie vers la plateforme de prévention. J'ajoute que ça ne fonctionne qu'avec du matériel officiel de l'entreprise, c'est-à-dire un ordinateur de travail ou la tablette, mais on rappelle qu'il n'y a pas de clavier avec cette tablette, donc c'est quand même assez compliqué de naviguer. On perd énormément de temps. La plus-value est loin d'être certaine. Si une réflexion est en cours, on aimerait que ça débouche sur ce qui était au début. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : On prend le point, Monsieur SEGATTO. Je ne peux pas vous en dire plus aujourd'hui. Monsieur MUTEL.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Même remarque sur les noms qui ne figurent plus. On ne peut avoir accès qu'avec du matériel SNCF, donc ce n'est pas acceptable. D'autant plus que dans la déclaration d'accident d'hier soir, dans les mesures prises, vous mentionnez le nom de la personne, tout en la retirant de l'en-tête. À un moment, il faudrait peut-être remplir ces documents avec un peu plus de sérieux, et surtout avec le sérieux que les accidents du travail méritent. Je vous demande, en tant que coordinateur santé, de nous fournir de nouveau les noms comme c'était avant. D'autant plus que ça fait plusieurs fois que vous les écrivez dans les commentaires.

Vous avez bien noté nos réponses et vous nous dites que vous entendez, mais je pense que vous avez mal entendu, parce que concernant le droit de retrait vous avez fait une erreur. Vous avez parlé d'une forme de débrayage. En fait, vous avez mal dû entendre, parce qu'on n'a pas parlé de débrayage. On a parlé de droit de retrait. Le droit de retrait n'est pas un débrayage. Vous avez mal entendu, donc je préfère vous le redire. D'autant plus que plusieurs inspections du travail ont quand même acté que c'était bien un droit de retrait. Je ne vous permets pas de parler d'un débrayage. C'est un droit de retrait. Vous avez parlé d'éventuels droits de retrait au sein de la ZDP NEN. Vous avez aussi mal suivi, parce que ce n'est pas du conditionnel, parce qu'il y a déjà eu des droits de retrait, notamment sur les pistes dans le secteur d'Yvetot, et pour le sujet qui nous préoccupe en ce moment en Normandie, c'est le cas de Lubrizol, pour lequel on a eu beaucoup de personnes qui ont presque exercé leur droit de retrait. Vous avez retiré ces agents avant, mais on considère qu'ils ont exercé leur droit de retrait.

Concernant monsieur MARTY, je l'ai interpellé la semaine dernière à la suite d'une tournée que j'ai effectuée un matin sur la tenue des cahiers de droits d'alerte. Globalement, il est beaucoup mieux tenu que la première fois. Comme quoi, je n'ai pas de problème. Quand c'est bien, il faut le dire. Quand c'est mal, on le dit aussi. Par contre, il manquait deux petits éléments. Je vous ai fait un mail, il me semble il y a une semaine, mais vous ne m'avez pas répondu. Vous m'aviez dit que vous n'avez pas trop de temps. Je rejoins le secrétaire. Si vous n'avez pas assez de temps, vous recrutez, vous vous débrouillez, vous vous organisez autrement. La santé au travail ne peut pas attendre une semaine. J'ose espérer que le cahier de droits d'alerte est depuis bien annoté, parce qu'il y a quand même un droit d'alerte du 2 octobre qui a été déposé par mes camarades de SUD-Rail, je crois, mais il ne figure pas dans le cahier de droits d'alerte. Après, on va aller sur le fond. Sur le fond, vous m'avez dit que vous n'êtes pas tenu d'annoter le cahier de droits d'alerte et que le CERFA suffit. Je

m'inscris en faux. Je vous demande de faire un suivi des droits d'alerte, et de continuer à annoter le cahier de droits d'alerte. C'est une de vos obligations.

Je reviens sur l'établissement de l'ordre du jour. Je suis très contrarié et navré. Ce n'est pas admissible, quand on a le droit qu'à un CSE qui traite pour tout ou partie... D'abord, le texte, c'est tout ou partie sur la santé au travail. C'est un CSE par trimestre qui traite de tout ou partie. Déjà, on pourrait avoir tout ou partie. On pourrait avoir un CSE entier qui traite de la santé au travail. Vous avez souhaité n'en consacrer qu'une partie. En plus, vous le mettez en dernier point. Vous savez pertinemment que l'on n'arrive pas à traiter aujourd'hui les accidents du travail, donc c'est quand même lamentable d'avoir droit à une réunion par trimestre. Et en plus, vous créez les conditions pour que l'on ne puisse pas échanger sur les accidents du travail. Là, ça ne va pas être possible. Je pense qu'on va aller au clash là-dessus. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Quelques éléments de réponse, Monsieur MUTEL. Vous avez noté une contradiction dans une des fiches où la fiche est anonymisée dans l'en-tête, mais le nom de la personne figure dans le descriptif de l'accident. C'est évidemment une anomalie et elle sera corrigée.

J'ai employé le mot de « débrayage » qui n'est pas un mot du droit du travail. Considérez que je ne l'ai pas employé. Restons-en à ce que j'ai pu dire sur la définition du droit de retrait.

Sur les questions pratiques d'organisation, merci de ces remarques pour la tenue des cahiers des droits d'alerte. Je crois que c'est important de noter que l'équipe de relations sociales s'efforce de faire les choses avec sérieux. J'ai noté un désaccord sur un point de suivi et une interrogation sur un droit d'alerte du 2 octobre. On regardera ces points.

Sur l'ordre du jour et sur les questions touchant à la SSCT, j'entends ce que vous dites, Monsieur le coordinateur. Comme vous, il me semble avoir dit que l'ordre du jour est assez important. D'abord, on n'est pas au bout des réglages à faire sur le fonctionnement de cette instance. Pour la séance par trimestre qui traite en tout ou partie de la sécurité, de la santé et des conditions de travail, on doit encore trouver nos modes pour que ça convienne bien et que ça soit préparé par les commissions ad hoc. Il y a encore un peu de réglages à faire. Je pense que ça fera partie des prochains progrès importants à faire dans cette instance. On l'a dit, on n'hésitera pas à mettre en place une séance supplémentaire qui devrait nous permettre de traiter les sujets qui ne seront pas traités aujourd'hui. Madame LANTZ.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Pour la CSSCT en Lorraine, il est vrai que quand on vérifie sur IRP, c'est écrit « CSSCT Infrapôle Lorraine - EIC LORCA », mais entre parenthèse, c'est écrit « CSSCT Réseau LORCA ». Ça me paraît plus logique de mettre le nom de la CSSCT en premier et non l'inventaire des établissements. C'était la CSSCT du 1^{er} octobre.

Après, pour les noms des accidents du travail, on ne compte plus le nombre de fois où l'on a pu constater qu'ils sont inscrits dans les commentaires. On se demande vraiment vous vous obstinez à refuser de mettre le nom dans l'en-tête. On ne compte plus le nombre où la case « accident grave » est cochée par erreur.

Après, pour le lavage des tenues, je suis un peu étonné de vos propos, parce qu'il y a une note qui est passée qui interdit le lavage en brigade ou à domicile, pour des problèmes de comptable, mais en attendant rien n'est fait pour ces agents. Qu'est-ce qu'on fait ? On les laisse faire en sachant très bien qu'ils ne sont pas dans les règles, et c'est de leur responsabilité. Sinon, on peut faire vraiment une action et vous leur donnez les moyens de

travailler dans de bonnes conditions. Je me vois mal travailler des bleus de travail qui n'ont pas été lavés depuis six mois.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : On note la question du nom de la CSSCT et votre suggestion. Sur le lavage des tenues, je me suis exprimé. On ne peut pas instantanément trouver un bon prestataire, quand on n'en a plus. C'est le délai qui est en cours. On regardera évidemment pour les lavages qui ont pu être effectués durant la période intermédiaire. Le critère est déjà de voir si la tenue garde ou non ses propriétés. Évidemment, l'établissement fera ce qu'il faut, si l'on des cas où la tenue semble avoir perdu ses propriétés réfléchissantes. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Oui. C'est reparti pour un tour, Monsieur le Président. On va revenir sur les THV. On vous en a parlé la semaine dernière. On intervient de nouveau tous sur ce sujet. C'est quand même une note sécurité. Vous avez peut-être pris des décisions « olé olé », Monsieur le Président, parce que vous avez quand même autorisé des établissements à faire des achats de machines. Peut-être que vous avez créé Lebon coin des reventes de machines à laver pour essayer de récupérer un peu de sous sur ces dépenses. Là-dessus, vous avez de l'argent et c'est sur quelque chose sur lequel vous n'avez pas le droit. Je viens de vous envoyer des ICP avec une entreprise privée sur ces fameuses machines à laver. STOP ! On arrête. C'est interdit. Je ne sais pas, ils n'ont pas lu la note. Est-ce que vous n'avez pas eu la note ? Elle date d'août 2019 qui préconise *pour toutes ces raisons, il faut donc bannir l'entretien des ÉPI en établissement ou à la maison*. C'est très clair. Si vous remettez en cause une note sécurité sur quelque chose d'aussi clair, et que vous laissez faire les ICP qui sont en train de se dérouler, afin de prévoir les branchements de machines à laver pour laver ces fameux vêtements, là on ne va plus s'en sortir. En effet, ce sont des CSE 24h/24 qu'il va falloir, Monsieur le Président. Il faut les trouver et plus que rapidement. En plus de ça, il y a des agents qui ont envoyé dernièrement leurs habits chez certains prestataires, alors qu'ils n'auraient pas dû, parce que les contrats sont terminés. Les retours d'habits ne se font pas non plus, Monsieur le Président. Quand les agents veulent en recommander, on leur dit que ça coûte cher. Des gars tournent en ce moment avec des habits qui sont plus que sales. Même les chefs ne savent plus comment faire. Sur les tournées, on fournit la fiche sécurité. Est-ce que vous vous rendez compte ? On fournit la fiche sécurité. Les agents se disent qu'ils vont arrêter de travailler, parce qu'ils n'auront plus les tenues propres et adéquates pour travailler. Faut-il en arriver là, Monsieur le Président ? C'est juste une note sécurité nationale d'août 2019. Avant de prendre des dispositions qui sont parties d'ici, il faudrait peut-être d'abord se renseigner auprès de vos chefs pour savoir si c'est possible de le faire. Je ne sais pas... Comment tourne-t-on ? On a l'impression que c'est pire que dans une PME... C'est pire que ça... Ce n'est pas une réponse dans 15 jours ou trois semaines. Ce sont des agents qui travaillent avec des ÉPI qui sont obligatoires. C'est leur moyen de protection.

Pour le droit de travail, on savait le camp dans lequel vous étiez, Monsieur le Président. On ne réagit pas au droit de retrait... Si, ça suscite quand même des réactions. On a parlé la semaine dernière de *bashing* de cheminots. Ça ne vous dérange pas que l'on salisse encore, et même de la part de notre président sortant, les cheminots. Sur votre ZDP, il y a encore des agents qui sont au contact des usagers. On n'est pas dans un globe, pas dans un immeuble protégé. On est encore au contact d'usagers. Quand on fait un tel *bashing* de cheminots de la part d'un président sortant... Quand on voit la ministre de la Santé qui parle de Lubrizol... On situe le niveau du gouvernement... Mais de la part de celui qui représente normalement les cheminots, il n'a pas représenté les cheminots, alors que c'est notre

président. Il a représenté le gouvernement dans ses paroles. Vous ne risquez rien d'un président sortant pour intervenir sur les droits de retrait. Je pense que si vous aviez dit qu'il n'y a qu'un tribunal qui peut reconnaître ou non ce droit de retrait, si la direction a des doutes, ça nous aurait convenu un peu mieux, que de vous contenter de nous dire que vous n'avez pas de réaction. Le jour même, en plus, la direction sait intervenir dans un temps réel, quand la Cour des comptes indique que le TER coûte cher. Là, pour défendre la position SNCF sur le TER, par rapport à la Cour des comptes, on sait réagir dans un temps réel. Il faut savoir réagir dans les deux sens.

Ce qui est aussi surprenant, c'est que vous ne réagissez pas – pourtant je pense que vous êtes aussi concerné, comme tous les cheminots – sur les retraites. Il va falloir refaire un petit historique quand même. Monsieur le Président, vous ne pouvez pas rester sans réaction, alors qu'à l'embauche ça a été un des arguments vendeurs quand on postulait. C'était l'argument vendeur. Aujourd'hui, par rapport à tous ces cheminots à qui vous avez dit qu'ils partiraient à la retraite à 50 ou 55 ans, vous ne pouvez pas dire que ça ne vous regarde pas. C'était contractualisé avec l'entreprise. On a signé un document... Aux présentations, on nous disait bien que l'on allait partir, en tant que sédentaires, à 55 ans. C'était un argument vendeur. Aujourd'hui, vous représentez la ZDP NEN et vous ne pouvez pas dire que ça ne vous concerne pas.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je dirai un mot, Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Une chose que vous oubliez, et l'on en a déjà parlé la semaine dernière, c'est que je pense que vos pôles ne sont pas suffisamment structurés par rapport à la ZDP. Vous l'avez accepté, mais on l'a dénoncé. C'est quand même à vous de faire en sorte que monsieur MARTY ne soit pas aussi cerné par rapport à sa charge de travail. Il faut peut-être dimensionner vos pôles comme il faut pour éviter des soucis de santé, peut-être des arrêts maladie à la suite d'un surcroît d'activité. Il va falloir mettre en place une organisation qui peut être sereine et même au niveau de l'établissement. On l'avait déjà dénoncé la semaine dernière.

Vous oubliez une chose, et c'est pour ça que j'en viens à ce propos. Si l'on ne revient pas ici même sur les questions posées, nous déposerons des DCI à l'établissement ici, parce que vous voulez placer vos sujets de réorganisations, mais il y a des questions qui méritent débat ici. Si vous êtes déjà coulé, ce sera pire dans quelques jours si l'on doit les faire passer en DCI... Pensez bien, et monsieur le secrétaire vous l'a signalé, que les ordres du jour sont intenables. Pour la délégation SUD-Rail, on le rejoint totalement. Soyez sérieux et répondez. Agissez comme il se doit pour éviter de revenir constamment. Pour les THV, on ne va pas lâcher... C'est pareil pour le catalogue. C'est la saison des pluies. C'est du personnel qui travaille dehors. Prévoyez des manches longues, des vêtements de secours, pour des agents qui travaillent dehors. Dans la déclaration de la semaine dernière, on vous l'a mis. Même les éboueurs sont mieux considérés. Je ne dénigre pas le boulot des éboueurs, mais la SNCF n'arrive pas à se mettre au niveau de telles sociétés. On est à la SNCF... Pendant que vous êtes capable, dans les technicentres, d'équiper les salariés d'exosquelette, vous n'êtes même pas fichu d'acheter des tissus comme il faut ou proposés en catalogue. On marche sur la tête...

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est noté, Monsieur PINOT. Sur les THV, je ne dirai rien de plus aujourd'hui. J'ai bien noté les différentes interventions. On travaille dessus. Je redis que l'on ne peut pas trouver instantanément un prestataire. Vous avez vous-

même rappelé la mauvaise qualité de certains prestataires. Ce n'est pas instantané de trouver le prestataire qui va bien, mais on y travaille.

Pas de commentaire sur le droit de retrait. J'ai dit ce que j'avais à dire sur le droit de retrait. J'ai entendu comme tout le monde les expressions des uns et des autres.

Sur les retraites, je ne dis pas qu'il n'y a aucun impact d'une future réforme des retraites sur la vie des agents de la ZP. Ce serait complètement absurde. Il y a le fait que vous avez cité. S'il y a un allongement des carrières, ça a été cité dans une des déclarations, il faudra regarder comment gérer cet allongement de carrière. Aujourd'hui, au point où l'on en est dans le débat, c'est un peu tôt pour évaluer les conséquences. J'entends dire ici et là que rien n'est figé et que les choses pourraient encore bouger. Je dis également et surtout que le président de cette instance n'a pas de pouvoir particulier pour légiférer sur les retraites. Je ne sais pas s'il faut le regretter, personnellement je préfère laisser ça aux personnes qui ont vraiment tous les éléments pour gérer ce difficile dossier.

Je note le sujet sur l'achat des pôles. C'est notre travail.

Sur les ordres du jour, on y reviendra avec le secrétaire. Monsieur SENS.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, si j'ai bien entendu, vous n'avez pas parlé de débrayage. Vous n'avez même pas parlé de mise en demeure, contrairement à certains de vos collègues dirigeants. Vous n'avez pas non plus parlé de demande d'explications pour les agents qui utilisent leur droit de retrait. Le dire c'est bien, le faire serait beaucoup mieux. Quand des agents du périmètre du CSE se retirent du travail, parce qu'ils estiment qu'ils sont dans une situation de travail dangereuse, imminente pour eux ou leurs collègues, ils subissent quand même des pressions managériales qui peuvent aller jusqu'à la demande d'explications. Je réitère ma demande. Informez bien tous les agents du périmètre sur le fait qu'ils ont le droit d'utiliser l'article L.4131-1 du Code du travail. Je n'en fais pas lecture.

Quant aux doutes sur le caractère grave et imminent du droit de retrait, je pense que ça a été dit par les élus aujourd'hui. L'employeur ne peut pas s'en faire le seul juge.

Sur l'AUM, d'après les directives nationales, il est bien question d'un report, et dans les engagements qui devraient être mis en œuvre, il doit y avoir un arbitrage rendu aujourd'hui. Peut-être est-il déjà rendu par la DGS ? C'est ce que j'ai cru comprendre à vous écouter, Monsieur le Président. Pour rappel, la CGT maintient sa demande de suppression de l'AUM. En attendant que la décision soit prise ou mise en œuvre, comment les agents concernés du périmètre du CSE ont-ils été informés des décisions nationales ? Pour la CGT, on continue aussi à demander la suppression de l'EAS. Il vient d'y avoir un nouvel accident AGC en Aquitaine, pas équipé d'EAS, mais équipé de contrôleurs ACO. Les spécialistes comprendront ce que c'est. On continue aussi d'exiger la suppression du travail agent seul ou isolé. On peut développer toutes nos exigences aujourd'hui. On a nos cahiers revendicatifs pour ça et vous les connaissez.

Sur CPC, vous reportez ça, mais vous avez exactement la même réponse que la dernière fois. Qu'est-ce que l'on fait en attendant, quand on apprend par des médias interposés que du nouvel outillage va être mis en œuvre, y compris sur le périmètre du CSE Réseau NEN ? Pour la CGT, on continue d'exiger une information-consultation du CSE. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je note ces points. Sur l'AUM, je pense que les décisions devraient être prises aujourd'hui. Je note la position de la CGT sur l'AUM

et sur l'EAS. Je ne peux pas vous en dire plus dans le cadre de cette instance. Monsieur WAVELET.

M. Sylvain WAVELET (CGT) : Je voudrais revenir sur ce que vous avez dit sur le droit de retrait, parce que c'est important. Même si vous n'en dites rien, la version que vous en faites, c'est exactement la même version que la ministre PÉNICAUD à France Inter. Elle a dit que le droit de retrait n'est pas lié à l'existence réelle et concrète d'un danger grave et imminent, mais à l'existence d'un motif raisonnable à penser. C'est exactement ça le droit de retrait. Ce n'est pas uniquement un danger grave. Je vais vous le lire dans son intégralité puisqu'il est très simple, et vous allez comprendre la situation telle qu'elle s'est passée et telle qu'elle pourrait se passer dans la ZDP. *Le travailleur alerte immédiatement l'employeur de toute situation de travail dont il a un motif raisonnable de penser qu'elle représente un danger grave et imminent pour sa vie – c'est ce que vous avez dit – ou sa santé, ainsi que toute défektivité qu'il constate dans le système de protection. Il peut se retirer d'une telle situation.* Voilà son intégralité et voilà ce qu'il vient de se passer, et ce qu'il pourrait se passer dans la ZDP. L'interprétation qui a été faite, c'est exactement la même chose que ce que la ministre a essayé de faire. Il faut revenir sur la réalité des écrits. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je note. Je n'ai rien à ajouter. Monsieur ACHOUB.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, Monsieur LARRIEU. Je reviens sur ce qui a été dénoncé par le coordinateur, concernant le registre des droits d'alerte. Effectivement, vous avez dans l'obligation de tenir un registre à jour, et ce n'est pas en accrochant le CERFA dans le cahier qu'on a fait le travail. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. On a un établissement, l'Infrapôle Lorraine, qui a une façon bizarre de travailler. Quand on est en désaccord sur les mesures, ils ne font pas de CERFA, donc vous allez m'expliquer comment peut-on suivre des droits d'alerte, s'il n'y a pas de CERFA. Vous devez recopier ce droit d'alerte ou y coller le mail qui est à l'origine du droit d'alerte. Ensuite, vous devez faire le suivi des mesures et le suivi de ce droit d'alerte jusqu'au bout. C'est comme ça que vous devez mettre à disposition le registre des droits d'alerte à la disposition des élus, complété et dûment rempli. Je tenais à vous le préciser.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est un point particulier, technique que l'on reverra. Je considère que le cahier des droits d'alerte est bien tenu et qu'il est conforme à la réglementation. Monsieur GUELUY.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Merci, Monsieur le Président. Je voulais encore une fois parler des THV. C'était le premier point de la première liminaire de la CGT dans cette instance. C'est un sujet qui est apparu lors de la dernière CPC de 2018, et là vous nous dites encore que vous prenez note. C'est un sujet que l'on avait dénoncé tout de suite à la CGT. Le vrai sujet, c'est le report de la responsabilité de l'employeur du nettoyage sur les agents. Au bout d'un an, on est encore en train d'en parler. Aujourd'hui, les agents n'ont pas toujours de réponse. Vous renvoyez une fois aux établissements, une fois à la Direction nationale, mais les agents, en cas d'accident, vous n'allez pas nous demander s'il avait bien réagi, vous allez nous demander si l'agent avait la bonne tenue. Ce n'est pas normal... On ne peut pas reporter ces sujets sur les agents. Ça a toujours été le cas. Vous avez décidé – quand je dis « vous », c'est la direction – de vous priver d'un prestataire. Il fallait anticiper à l'époque. Ça fait un an que ça traîne et l'on ne sait pas quand ça sera réglé.

C'est pareil, vous nous consultez sur le sujet des UP Voie. Par contre, quand il s'agit de taper sur les cheminots, parce qu'ils ont eu l'outrecuidance d'appliquer le Code du travail, nos

dirigeants vont beaucoup plus vite. En plus, ils le salissent à la télévision. L'autre fois, vous n'avez pas apprécié l'expression « les chiens de garde », je l'utiliserai souvent. Pour le coup, il n'y a pas que les journalistes qui nous ont tapé dessus. Il y a eu nos propres dirigeants. J'ai relevé que vous avez dit que ça serait compliqué s'il y a un mouvement, à la suite de la réforme des retraites. Ça sera peut-être mal perçu par les cheminots. Je vous rappelle quand même qu'on s'est déjà tapé deux réformes. Le sujet des retraites, oui, il est sensible. Il y a eu 2007, il y a eu 2010, et là, comme pour tous les salariés, on n'apprécie pas de voir nos droits sociaux baisser.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est noté, Monsieur GUELUY. Monsieur CATIAU.

M. Bruno CATIAU (CGT) : Pour compléter l'intervention du secrétaire sur le sujet du droit d'alerte RPS, outre la notation du registre spécial, et vous le savez parce que je l'avais déjà rappelé dans cette instance il y a quelques mois. Je cite : *l'employeur procède immédiatement à une enquête avec le ou les élus*. Vous ne pouvez pas interpréter, Monsieur, ce droit d'alerte RPS. Et pour terminer, *en cas de désaccord sur la réalité du danger ou la façon de le faire cesser, le comité doit être réuni dans les 24 heures. L'employeur devra informer l'inspecteur du travail et la CARSAT pour qu'ils puissent assister à la réunion*. C'est une parenthèse s'agissant du droit d'alerte RPS.

D'autre part, sur un autre sujet, je ne vais pas refaire l'histoire. Nous étions l'un et l'autre plus jeunes de 14 ans. Lors de l'accident de Saint-Laurent-Blangy, il est très intéressant de rebondir sur l'un de vos propos que je considère être presque déplacé. Vous avez cité le terme « hasardeux ». Je ne suis pas favorable pour l'interprétation des textes, et les rapports d'enquête qui sont consignés par le BEATT qui est l'émanation du ministère des Transports. Je pense que ce sont des gens qui ont largement apporté leurs compétences, et même s'il ne s'agit que de préconisations. Je vais reprendre le rapport BEATT de Saint-Laurent-Blangy, parce qu'il a le mérite d'être écrit par des gens externes au ferroviaire. Je cite, page 7, cinquième alinéa : *l'absence de dommages humains dus aux réactions appropriées et rapides des agents SNCF présents, et aux circonstances particulièrement favorables du déroulement de cet événement, ne doit pas conduire à sous-estimer le danger d'une telle situation*. Réaction appropriée et rapide des agents SNCF présents. Je ne vous fais pas un dessin. Ce sont les conducteurs et les ASCT. La page 11 est aussi très intéressante. *Dès l'arrêt du train, et lors de l'intervention des secours publics, le conducteur et le contrôleur du TER réagissent immédiatement en alertant l'exploitation pour stopper la circulation des autres trains, et en organisant l'évacuation des usagers sur les voies*. C'est ce qui n'a pas été fait s'agissant de l'accident de jeudi dernier. C'est ça qu'il faut garder en mémoire.

Je ne vais pas rebondir sur les propos des collègues s'agissant du droit d'alerte, mais pour le poids lourd transportant un engin agricole, classé exceptionnel, ce n'est pas la première fois que l'on a un transport exceptionnel routier qui est égaré. La problématique nous dépasse. Je ne vous fais pas un dessin. Elle engage largement la responsabilité des pouvoirs publics. Je ne vais pas vous rappeler ce qu'il s'est passé il y a bien longtemps sur la ligne Grenoble – Lyon où un TGV a percuté à plus de 100 km/h un transformateur de près de 100 tonnes qui était bloqué sur la voie. Il y a eu deux morts, le conducteur et un voyageur. La problématique des poids lourds, transport exceptionnel, égarés constitue un problème de taille.

Pour terminer, le droit de retrait n'aurait jamais dû devenir un sujet politique. C'est un droit individuel. Il est régi par la loi. On est hors cadre subordination, et il est quand même

remarquable que notre entreprise – c'est un représentant syndical UNSA-Ferroviaire qui le dit avec force – politise un sujet qui relève de la seule prérogative du salarié. C'est un droit individuel. Le salarié a des obligations, ça a été rappelé par mes collègues, c'est-à-dire qu'il doit informer préalablement sa hiérarchie, individuellement, mais hors subordination. Je crois que le droit doit être revenu dans cette entreprise. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Très rapidement, si pour Saint-Laurent-Blangy, j'ai employé comme un mot comme « hasardeux », c'est qu'à ma connaissance, le rapport du BEATT ne fait pas l'hypothèse de ce qu'il se serait passé, si le train avait été en EAS. Vous l'avez lu. Nous connaissons ce rapport. Il est public. Je dis qu'il ne faut pas l'extrapoler. C'était le seul sens de mon intervention. Sur la « police » des circulations de transports exceptionnels, malheureusement, elle est apparue à l'occasion d'autres incidents. C'est à ma connaissance un sujet qui progresse quand même vis-à-vis de la profession, mais on a conscience qu'il reste encore un travail très lourd à fournir. Je souhaite que cet accident de Poix-Terron permette de le faire encore avancer. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Je vais revenir sur le suivi des CERFA et l'importance que vous le fassiez aussi à votre niveau, Monsieur le Président. Vous avez un cahier qui est mis en place ici, où tout doit être rassemblé ici. Il y a souvent des annexes, parce que les CERFA sont trop petits pour tout indiquer. Il y a suivi qui est fait entre celui qui dépose le droit d'alerte et l'établissement. Au fur et à mesure, il y a des suivis. Je pense que si le coordinateur SSCT veut réunir l'ensemble des éléments pour les commissions, ou pour discuter ici de certains sujets, il est important que l'ensemble des suivis soit repris, c'est-à-dire le CERFA, l'annexe, mais aussi tout ce qui découle après au fur et à mesure. Il doit y avoir un suivi constant jusqu'à ce que celui-ci prenne fin. En effet, il est important de ne pas y mettre que la demande de droit d'alerte et le CERFA ainsi que l'annexe. Il faut aussi y inclure le suivi derrière qui est très important, pour savoir si la problématique a pris fin.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est noté. J'ai noté un ensemble de demandes sur ce cahier des droits d'alerte. On regardera si ce que nous faisons est conforme à ce qui est prévu. Je me tourne vers notre secrétaire. Il est près de 11 heures. Avez-vous une suggestion à me faire, Monsieur le Secrétaire ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je suis satisfait de voir que le président demande des pauses. Oui, on va faire une petite pause de 20 minutes.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je ne demande pas la pause, mais je conçois qu'elle soit nécessaire après nos débats.

La séance est suspendue entre 11 heures et 11 h 21.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, on peut reprendre la séance, dès que vous le voudrez.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur le Secrétaire. Nous reprenons la séance. Je vous propose, Monsieur le Secrétaire, que nous passions... Attendez, madame LANTZ demande la parole.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : J'ai une dernière question concernant le lavage des tenues. Comment cela va-t-il se passer pour les établissements qui ont signé des contrats locaux, alors que vous cherchez un contrat national ? De ce que l'on a compris, vous cherchez un prestataire national.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Non. Pour être précis, il y a actuellement différentes solutions. Si l'établissement a un contrat local avec une entreprise qui fait un travail de qualité, il n'y aura aucun problème. La question se pose pour les établissements qui n'ont pas trouvé dans leur environnement proche une entreprise capable de faire ça. Il pourrait y avoir alors différentes solutions. Elles passeront par des contrats avec des entreprises qui nous feront un travail de qualité. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : La délégation vous propose d'internaliser ce service pour que ça soit fait par des cheminots, si vous avez des difficultés, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Le nettoyage des tenues n'est pas notre métier de base. Je prends la suggestion. Je ne suis pas sûr qu'elle soit facile à réaliser. C'est un métier des équipements industriels, mais je note. Monsieur le Secrétaire, est-ce que l'on peut passer aux points de notre ordre du jour ?

A – APPROBATION DES PV DES CSE DU 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 2019, 28 août, 5 SEPTEMBRE, 10 SEPTEMBRE et 17 OCTOBRE

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Étant donné, Monsieur le Président, que nous avons validé le 17 octobre quatre PV, je n'ai pas renvoyé de PV depuis. J'attendais que ces derniers soient approuvés. Ça va se faire pour notre prochaine séance.

B – FONCTIONNEMENT DU CSE

B1 – Adoption du règlement intérieur du CSE (projet)

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Là-dessus, je dis juste un mot. Nous avons reçu de la part du secrétaire un projet de règlement intérieur en vue d'une adoption. Nous l'avons reçu hier en début d'après-midi. Il est très clair que le règlement intérieur est voté par le CSE, mais engage très fortement l'entreprise. C'est le moins que l'on puisse dire. Nous n'avons pas été dans les délais pour étudier les modifications qui ont été apportées par rapport aux versions précédentes. De ce fait, Monsieur le Secrétaire, je propose que le vote de ce RI soit décalé pour que nous puissions l'étudier.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui. Je vais juste préciser une chose. Effectivement, il y a quelques points qui portent plus sur la forme et qui concernent plus le fonctionnement interne du CSE que vos engagements. D'autres points ont été rajoutés, mais qui ne sont rien d'autres que ce que l'on a vous déjà proposé dans la toute première version. Je parle en particulier de la prise en charge du déplacement des élus avec des véhicules de service ou des véhicules de location. Je crois que vous n'étiez pas opposé à ça à l'époque. Vous pourrez l'étudier. Vous verrez qu'il n'y a que quelques ajouts à la marge. Vous observerez quand même que les trois quarts de vos propositions n'ont pas été modifiées.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Bien. On va l'examiner. Je dis simplement que pour un texte qui nous engagera évidemment pour plusieurs années, on sollicite simplement le temps pour l'examiner. Je propose donc que son approbation soit reportée à un prochain CSE.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je suis d'accord. Idem pour le point B.2. Effectivement, c'est sous réserve de l'adoption du RI.

C – CONSULTATIONS DU CSE

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Le point C porte sur les consultations. Nous avons aujourd'hui plusieurs dossiers.

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

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je vous propose d'accueillir comme assesseur, si vous en êtes d'accord, le directeur d'établissement, Monsieur CHEVALIER, pour examiner le cas de ce premier agent.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Étant donné que vous êtes déjà au complet, il faut demander l'autorisation. Pour moi, il n'y a pas de souci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Numériquement, on n'est pas au complet. C'est plutôt une information.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous êtes déjà trois.

M. Olivier MARTY : Le médecin et le préventeur ne comptent pas dans les assesseurs. Ce sont des membres de droit du comité.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : On reverra ce point, mais d'habitude on est dans la configuration où l'on a la responsable RS. Je vous informe plutôt de la personne qui sera assesseure pour ce point.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous êtes quand même trois.

M. Olivier MARTY : Dans notre accord, l'assistance technique RS ne compte pas dans les trois. Là, nous sommes deux assesseurs, le DET et moi-même avec le président, pour l'examen de ce dossier. On n'est même pas encore à trois.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Bientôt, vous serez plus nombreux que nous...

M. Olivier MARTY : Je crois qu'il y a encore une petite marge pour être plus nombreux que vous...

M. Benoît CHEVALIER prend part à la séance à 11 h 26.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est ce que j'allais dire. Nous avons donc un dossier. Nous avons le projet de reclassement de monsieur LACHEMI. Je vais donc

passer la parole à Benoît CHEVALIER, le directeur d'établissement, pour vous présenter très rapidement, sans refaire tout le dossier, le cas de cet agent.

M. Benoît CHEVALIER : Bonjour à tous. Benoît CHEVALIER, directeur d'établissement de l'Infrapôle Nord européen. Il s'agit de monsieur Jonathan LACHEMI qui travaille à Calais dans l'équipe de signalisation ST, et qui est encore en formation. La période de formation a duré trois ans. Normalement, ça ne dure pas si longtemps que ça. Il a eu des échecs dans certains modules de sa formation. Il a aussi eu des problèmes de santé, notamment d'arthrose, si j'ai bien compris. Je ne suis pas médecin. À partir du moment où ses problèmes de santé sont devenus plus compliqués, il n'était plus en mesure de faire certains gestes, de manipuler un tournevis, par exemple. On a étudié avec lui un reclassement. On lui propose un reclassement en qualité d'agent circulation. On a des besoins en la matière. Le médecin du travail l'a considéré apte à la formation d'agent circulation en précisant qu'il devait avoir un poste sans levier. On a pas mal de postes sans levier. Il y a donc eu un avis de la CSSCT qui a donné son accord. L'agent est assez motivé parce que ça lui permet de rebondir. Je vous demande donc votre avis aujourd'hui.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Très bien. Y a-t-il des questions ou interventions sur le cas de monsieur LACHEMI ? Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Oui, petite question par rapport à votre projet de proposition de reclassement. Maintenant, on est en région Hauts-de-France et les anciennes régions SNCF n'existent plus. On est bien d'accord.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Ça va dépendre de la question que vous allez poser.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Est-ce que la région d'Amiens, pour la SNCF, existe encore ? Est-ce que c'est la région Hauts-de-France qui, au niveau SNCF, qui est reprise ? C'est la première question par rapport à votre document. Ensuite, nous espérons que le verbal sera respecté par rapport à sa situation. Il habite sur une certaine zone. Il travaillait sur cette même zone. Verbalement, on lui a dit que cette zone serait regardée au plus près. Avec l'EIC Hauts-de-France, il pourrait se retrouver aussi bien à Calais, proche de son domicile, qu'au Tréport ou à Hirson, Loan, Tergnier, ce qui l'éloignerait très fortement de son domicile. Nous espérons donc que les promesses verbales ont bien été vues avec l'établissement prenant, et que celles-ci seront respectées. Son domicile est à Arras. Ici, c'est enregistré, donc ça deviendra un écrit.

J'aimerais aussi savoir s'il a un BAC ou pas. Est-ce qu'il sera repris à la fin de sa formation ou est-ce qu'il sera juste placé sur la position la plus basse à B ? Vous avez fait des mentions DTE, page 5, sur le relevé des capacités mobilisables de l'agent. Qu'est-ce que ça veut dire ?

Il y a une phrase qui est indiquée, mais elle est illisible. Ce serait à priori noté « contre », mais derrière on ne sait pas ce que ça veut dire. Est-ce que vous pouvez nous préciser ce qui est marqué après ?

Sur l'intérêt d'une journée découverte, lors de la proposition de poste, est-ce qu'elle a été faite ? Est-ce que l'agent a pu découvrir le métier ? Quelle date ? Voilà pour le moment.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Bien. On va s'efforcer de répondre à ces questions. Je passe la parole à Benoît CHEVALIER.

M. Benoît CHEVALIER : Merci, Monsieur le Président. Sur la question du domicile, il s'agit d'un agent qui habite à Arras, mais qui a été recruté à Calais, parce que c'est là que l'on avait des besoins. Effectivement, il faisait beaucoup de trajets. Je n'ai aucun problème à l'écrire, mais j'attendais l'avis de cette instance pour lui remettre les éléments pour la suite. Il serait affecté à Lens pour sa période de formation. Lens est un poste à bouton et non à levier. Ensuite, il est prévu à l'issue de la formation qu'il soit basé à Lens. Pour Arras, c'est plus pratique que Calais. Je ne sais pas s'il a le BAC. Je pense que oui, parce que votre voisin le connaît bien et il vient de hocher la tête.

DTE veut dire que c'est la main droite qui lui pose problème.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : On le voit au-dessus. C'est cinq kilos à droite.

M. Benoît CHEVALIER : De la même façon, ses contre-indications, si elles étaient nécessaires, sont écrites.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Ça clarifie, je pense, le point. Il s'agit bien de la main droite qui pose une restriction.

M. Benoît CHEVALIER : La date de la journée découverte sera programmée dès que vous aurez rendu votre avis.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Petite précision. Il y a quelques postes à Lens.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Là, ça me paraît peut-être un peu précis. Il est noté que, d'un point de vue médical, l'agent ne pourra pas être employé sur un poste à levier. À partir de ce moment-là, on a toutes les technologies électriques de type PRS/PRG, toutes les technologies informatiques de type RCI, donc je pense qu'il va être difficile de répondre aujourd'hui plus précisément à cette question, mais dans l'indication donnée par le directeur d'établissement, il y a bien le fait que cet agent ne sera pas employé sur un poste à levier. Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur LANSIAUX.

M. Laurent LANSIAUX (CGT) : La CSSCT a vu avec l'agent et l'on a émis un avis favorable.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur LANSIAUX, pour cette précision. S'il n'y a pas d'autres questions, je vous propose de passer au vote. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est juste pour répondre à ma première question sur la région.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Sur la région, quelle est la nature de votre question ? J'ai tendance à vous dire que la notion de région, aujourd'hui, va dépendre du problème posé. Est-ce que vous pouvez donc préciser votre question ? Le TER est aujourd'hui organisé sur le périmètre Hauts-de-France incluant la Picardie. Si vous regardez l'EIC, il est organisé sur le périmètre Hauts-de-France incluant la Picardie, mais excluant l'Oise. Si vous regardez les Infrapôles, ils sont organisés sur un périmètre qui est plutôt Nord-Pas-de-Calais et Picardie, donc suivant le problème posé, je vous répondrai.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Ma question est simple. L'établissement, comme vous l'avez dit, c'est un EIC Hauts-de-France. Pour l'intitulé du poste, il n'y a pas de problème. Pour la région, vous indiquez Hauts-de-France. Vous ne parlez pas du Nord-Pas-de-Calais ou Picardie, donc la région est bien Hauts-de-France. Elle est là la question.

M. Olivier MARTY : Oui, c'est bien les Hauts-de-France, dans la mesure où l'établissement EIC Hauts-de-France est inclus dans la région administrative Hauts-de-France.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Sur ce sujet, il y a deux éléments de réponse importants. Administrativement, l'EIC est sur le périmètre Hauts-de-France. Ensuite, on veut réussir le reclassement de cet agent, et donc le directeur d'établissement vous a donné l'état des ententes avec l'EIC pour sa formation et son affectation. Évidemment, le but est de le mettre dans une position favorable à son reclassement.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Excusez-moi, je vais intervenir sur ce que vous dites. C'est juste que vous nous remettez les documents... On est pour le reclassement d'agents, on est pour qu'il reste dans la boîte. On espère qu'il réussira ses examens. On espère qu'il sera placé au plus proche de son domicile. Là n'est pas le souci. Maintenant, vous nous remettez des documents, Monsieur le Président, on les lit du début à la fin. Région Hauts-de-France, ça saute aux yeux pour nous, donc on se permet de poser la question, même si ça ne change pas la nature du reclassement de l'agent, mais cette spécification peut avoir des changements sur d'autres sujets. C'est pour ça qu'on se permet de poser la question, après on n'a pas la réponse adéquate. On la posera donc par écrit et l'on obtiendra peut-être une réponse en CSE. De toute façon, vous indiquez que la région d'Amiens n'existe plus. C'est la région Hauts-de-France.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : La région d'Amiens, suivant la façon dont vous prenez les choses, administrativement pour l'État, la région picarde a été absorbée dans les Hauts-de-France. Dans nos découpages SNCF, je vous ai dit ce qu'il en est. Ça ne veut pas dire ensuite qu'il n'y aura pas de questions à prendre en compte au niveau local, comme la notion d'un bassin d'emplois picard. Ce genre de questions peut tout à fait être pris en compte, et est tout à fait pertinent. Mais, d'un point de vue strictement administratif, je pense que je vous ai donné les éléments de réponse.

S'il n'y a pas d'autres questions, je vous propose de passer au vote. Qui émet un avis favorable sur le projet de reclassement de monsieur LACHEMI ? 35 voix.

Les élus, à l'unanimité, émettent un avis favorable.

M. Benoît CHEVALIER quitte la séance à 11 h 40.

Monsieur MARTY va prendre la parole pour vous exposer le dossier de monsieur BOURZIZ El Mustapha.

M. Olivier MARTY : Pour l'examen de ce dossier, nous allons accueillir Anne-Sophie PRUVOST qui est responsable RH de l'Infrapôle Haute-Picardie.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : J'accueille donc la RRH de l'établissement Infrapôle Haute-Picardie auquel appartient monsieur BOURZIZ. Comme pour le cas précédent, je vais demander à la responsable RH de nous présenter brièvement le cas de cet agent, et donc la vision qui vous est proposée au vote.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Bonjour à tous. Monsieur BOURZIZ El Mustapha est né en 1960 et a été embauché à la SNCF en 2001. Il était planificateur platine. Il est AGTANC, équivalent à une qualification G. Il a été en situation d'absence pour maladie de juillet 2017 à janvier 2019. À son retour, le médecin du travail a organisé une visite de site, afin d'étudier son poste et a émis un avis d'inaptitude en mars 2019 que je vous lis. *Inapte au poste de planificateur, peut occuper un poste de travail de type administratif à temps partiel, mi-temps,*

et en télétravail ou en bureau déporté à Amiens. Une cellule de maintien dans l'emploi a été organisée. Monsieur BOURZIZ fait l'objet d'un accompagnement de la part de l'EIM, et l'EIM a contacté tous les établissements qui seraient susceptibles de recevoir monsieur BOURZIZ. À ce jour, il y a eu une étude de faite en mai de cette étude et au mois d'octobre, mais aucun poste compatible avec les conclusions du médecin du travail n'a été trouvé. La CSSCT a été consultée le 3 octobre 2019 et elle s'est positionnée le 14 octobre. Elle a émis un avis défavorable.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Contrairement au dossier précédent, nous avons un avis défavorable de la CSSCT. Monsieur LEROY.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Oui, effectivement le dossier est peu plus compliqué, et à la lecture je vous avoue que l'on a même eu du mal à comprendre sur l'objet de la consultation. On a de nouveau une présentation du dossier, mais on n'a toujours pas compris le poste proposé à cette personne et l'objet de notre avis. Pour l'instant, on n'a pas trouvé de poste. Du coup, est-ce que vous pouvez nous éclairer sur la question qui nous est posée aujourd'hui ?

M. Olivier MARTY : Sur ce point, on est dans une situation d'absence de solution de reclassement. En situation d'absence de solution de reclassement, on prend un avis de l'instance. Elle apprécie de son côté, de manière favorable ou défavorable, ce constat. Vous pouvez rejoindre cette constatation d'absence de solution de reclassement et être d'accord sur le fait qu'il n'y en a pas, ou émettre un avis défavorable à ce constat en considérant qu'il pourrait y avoir des solutions inexplorées ou d'autres solutions. Il entre dans le cycle qui est lié à une procédure d'échec de reclassement, et qui peut amener l'agent contractuel à prévoir un licenciement pour inaptitude. On est dans ce cycle. C'est dans ce sens que l'on est ici en séance de CSE.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Est-ce que ça répond à votre question, Monsieur LEROY ?

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Ça répond à l'interrogation, mais ça n'apporte pas de solution pour l'agent.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Sur la forme, on demande au CSE son avis sur le fait que l'entreprise considère que nous sommes vis-à-vis de cet agent en absence de solution de reclassement. On demandera dans un moment si le CSE est d'accord avec ce constat d'absence de solution de reclassement, ou si le CSE souhaite faire valoir un avis différent. La suite, je ne vous le cache pas, étant celle indiquée par monsieur MARTY, c'est-à-dire que l'absence de solution de reclassement peut entraîner, dans le cas d'un agent contractuel, son licenciement pour inaptitude. C'est un mode de traitement qui est différent pour un agent contractuel du mode pratiqué pour un agent du cadre permanent. Monsieur PINOT a demandé la parole.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est pareil. On a du mal à comprendre un peu ces quatre ou cinq pages. C'est un peu difficile à comprendre. On nous demande un positionnement alors qu'il n'y a pas vraiment eu d'offre de reclassement faite à ce monsieur. En même temps, on connaît très bien madame ROCHER, donc ça ne nous surprend pas trop. Par contre, il y a quelque chose qui nous a un peu interpellés. Concernant la page 1, aucun représentant du CSE n'a répondu à l'invitation. À priori, il y a eu une réunion, quelque chose. Est-ce que l'interpellation dans la cellule de maintien à l'emploi a été renouvelée pour dire qu'il y a eu un élu CSE ici présent ? Autour de la délégation, on ne nous a pas posé la question de savoir

si l'on était disponibles pour nous rendre le 17 avril 2019 à cette cellule de maintien d'emploi. Peut-être que s'il y avait eu un élu présent, on aurait peut-être un peu plus compris la teneur de ce dossier. On aimerait donc avoir une réponse de votre part, Monsieur LARRIEU, concernant cette invitation et la présence d'un élu CSE dans le cadre de la mise en place d'une CME.

M. Olivier MARTY : Nous avons fait part de l'existence de cette CME le 20 mars au CSE, et dans le cadre des relations entre la direction et le CSE, le point d'entrée a été le secrétaire, donc c'était un peu moins d'un mois avant la tenue réelle de la réunion.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Si je peux me permettre, vous faites toujours tout reposer sur un seul être, un seul homme. Si le secrétaire n'est pas disponible pendant une semaine ou 15 jours, on attend. Il me semble que l'ensemble des élus sont en droit de recevoir ce type d'informations en même temps. On ne peut pas tout faire reposer sur une seule personne. Dans le cadre de ce dossier, le secrétaire est en droit de louper un mail. Je ne sais pas ce qu'il s'est passé. C'est une chose trop importante pour faire reporter ça sur une seule personne. Je pense que vous êtes en responsabilité, et vous n'avertissez pas les élus sur des situations comme ça. Pour moi, vous êtes complètement à défaut en matière d'informations dues aux élus. Il y a 70 élus. Nous devons avoir le même niveau d'information. On vous demande d'arrêter de faire porter ça sur une seule personne.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je prends note de votre intervention, Monsieur PINOT. Madame LANTZ.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : On est un peu embêtés. On cherche la liste des propositions de postes dans ce dossier. On ne la trouve pas dans le dossier. Il était déjà un peu dur à comprendre, comme l'ont dit mes collègues. Le 17 avril 2019, on apprend qu'il est en train de faire une RQTH. Où en est-il ? Ce même jour, le dossier évoque que l'agent a souhaité obtenir un entretien avec le DET pour d'éventuelles négociations en vue d'une rupture conventionnelle. Est-ce qu'il a pu être reçu en entretien ? Est-ce que c'est parce que vous refusez cette rupture conventionnelle que vous pensez à le licencier ?

M. Olivier MARTY : Je vais répondre pour une partie. Je laisserai la RRH répondre sur la RQTH. Sur la première question, c'est la nature même du dossier qui fait que vous ne retrouvez pas de proposition de poste, étant donné que la recherche de poste a été infructueuse. C'est la même réponse que tout à l'heure, en fait.

Concernant l'hypothèse d'une rupture conventionnelle, elle fait écho au fait qu'il faut que l'on y trouve des éléments d'appréciation communs permettant de penser que cette solution, pour l'entreprise et l'agent, est intéressante. Ça n'a pas été le cas dans ce cas de figure du côté de l'entreprise. Rien ne régit des règles particulières pour une rupture conventionnelle. Ce sont des situations individuelles pour lesquelles l'agent et l'entreprise ont toute la liberté de s'engager ou pas. Je rappelle juste ce principe.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : La demande de RQTH a été faite par monsieur BOURZIZ. À ce jour, il ne nous a pas avertis de son obtention. Je ne peux pas vous répondre à ce sujet.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : S'il est reconnu en RQTH, il y a des subtilités à prendre pour son licenciement.

Concernant les propositions de postes, je suis étonnée qu'il n'y ait pas un seul poste qui corresponde à ses inaptitudes dans la ZDP ou dans toute la France.

M. Olivier MARTY : On a pu dans l'exposé donner le champ de recherche et les restrictions évidemment pas sur un champ aussi large que ça.

Pour la RQTH, il s'agit d'une démarche individuelle, et il appartient bien à un agent qui a cette reconnaissance de la faire valoir à l'entreprise, ce qui nous permet d'en tenir compte dans tout type de procédure, mais l'information ne peut venir que de l'agent.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur BONNESOEUR.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Monsieur le Directeur, force est de constater que c'est comme d'habitude. On a la moitié des informations. Encore un dossier d'amateur... On n'a pas les fiches de poste, on n'a rien. On arrive là et vous nous dites qu'il faut nous positionner, mais vous devez encore nous donner des explications farfelues pour que l'on comprenne. Quand je lis ce dossier, je lis qu'il est impossible d'aménager à 50 % en télétravail. Pourtant, je me souviens que l'entreprise a signé quand même un accord avec les organisations syndicales sur le télétravail. J'aimerais bien l'étude d'infaisabilité du positionnement du poste à 50 % en télétravail. J'ai une question. Vous indiquez qu'une présence physique est obligatoire et semble indispensable deux jours par semaine. C'est pareil, est-ce que vous avez une étude de faisabilité ?

Ensuite, vous indiquez que c'est impossible de le reclasser, donc si je comprends bien, vous n'avez aucun poste administratif dans son bassin d'emploi. Vous n'avez donc aucun alternant qui tient un poste au CO dans le bassin d'emploi. J'aimerais bien des réponses, s'il vous plait.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : En effet, monsieur BOURZIZ est de qualification G. Nous n'avions pas de poste à mi-temps ou en télétravail à Amiens. Il y a une dizaine d'entités qui ont été consultées sur le sujet, mais qui nous ont répondu négativement.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Est-ce qu'il est encore en arrêt de travail ?

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Non.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Il est donc bien en train de travailler. Vous êtes en train de le rémunérer.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Il est rémunéré.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Et il est bien en poste. Qu'est-ce qu'il fait alors aujourd'hui ? Là, vous nous dites que vous ne pouvez rien faire, mais là il fait bien un travail. Vous ne l'avez pas mis dans un placard, rassurez-moi quand même.

M. Olivier MARTY : Je vais vous répondre de manière générique.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Non, on parle d'un être humain.

M. Olivier MARTY : Laissez-moi répondre !

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur MARTY, baissez un peu le ton. Il y a une question qui est posée. Vous faites venir un assesseur aujourd'hui pour répondre à nos questions. On parle en toute transparence ici.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Tout à fait. Je peux vous répondre, Monsieur le Secrétaire. On va donner une réponse générique puis une réponse précise sur ce que fait monsieur BOURZIZ aujourd'hui.

M. Olivier MARTY : Je vais répondre autrement, je vais répondre sur la question précise posée. Je mettrai juste une phrase à la fin. Sur la question précise qui est posée, monsieur BOURZIZ n'est pas en arrêt de travail. Il est donc au travail. Des tâches lui sont confiées par l'entreprise. Cette situation n'est pas celle d'un reclassement à un poste pérenne et identifié, et qui permettrait de le reclasser. Cette situation est une situation de missions, et qui répond aux obligations de l'employeur. À partir du moment où quelqu'un n'est pas en arrêt maladie et est au travail, même s'il n'a pas de poste, on doit lui confier des tâches, mais ça ne signifie pas que c'est un poste.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je me permets de prendre la parole. J'observe que madame, qui est invitée ici en tant qu'assesseuse ou dans un cadre technique, a été censurée. Monsieur MARTY a repris la parole. Je sais pourquoi. Si vous le laissez sans tâche de travail, c'est considéré comme du harcèlement selon le Code du travail, et vous le savez très bien. Il doit effectivement avoir des tâches de travail. Est-ce que vous pouvez nous dire ses tâches de travail ? C'est juste la question.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Parfait. Là, pour le coup, je pense que l'explication donnée par Olivier MARTY était utile. Je vais demander à madame PRUVOST de compléter sur les tâches qui sont actuellement confiées à monsieur BOURZIZ.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Monsieur BOURZIZ a actuellement une mission. Il travaille sur l'astreinte de l'établissement. Il doit réécrire le référentiel d'astreinte. Il travaille depuis son domicile.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur BONNESOEUR, vous souhaitez reprendre la parole.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Ouais, parce que vous ne m'avez donné aucune réponse. Je vous ai demandé les raisons pour lesquelles on ne peut pas aménager son poste de travail à 50 %. Merci pour votre réponse.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je vous demande de répondre à madame PRUVOST, afin de savoir s'il s'agit de l'ancien poste, c'est-à-dire du poste de planificateur pour lequel une inaptitude a été constatée.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Non, je vais vous lire exactement ce qui est écrit. *Monsieur BOURZIZ est reçu en entretien par le DET le 4 mars 2019. D'un point de vue de la production, l'Infrapôle Haute-Picardie confirme que l'aménagement à 50 % en télétravail n'est pas possible. Pourquoi ? Ensuite, une présence physique de deux jours par semaine dans le collectif de travail semble indispensable.* Je vous demande les études de faisabilité de ça et vos raisons. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Donc, on parlait bien de la même chose. Je donne la parole à madame PRUVOST.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Le poste de planificateur platine est un poste à 100 %. Il ne peut pas être occupé à 50 %. Il nécessite une présence physique au sein de l'établissement, puisqu'il fait partie d'un collectif. C'est pour ça qu'il est indiqué que sa présence est nécessaire au moins deux jours par semaine.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Je reprends. Là, vous nous dites qu'il est en télétravail et qu'il est en train de réécrire des référentiels. Il fait bien un travail, mais en même

temps vous êtes en train de me dire que ce n'est pas possible qu'il effectue son travail en télétravail. Il y a quand même deux poids, deux mesures.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Non, parce que ce n'est pas un poste qu'il occupe actuellement. C'est une mission. Et le poste de planificateur platine ne peut pas être entièrement tenu en télétravail, et d'autant plus à 50 %. C'est véritablement un poste à 100 %.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Est-ce que vous avez l'étude de faisabilité ? Pourquoi n'est-elle pas fournie ? Là, vous êtes en train de nous dire que c'est un poste qu'il faut tenir à 100 % et il faudrait vous croire sur parole. Non, ce n'est pas comme ça. Il m'aurait fallu la fiche de poste, la faisabilité, etc. On ne peut pas travailler comme ça. C'est de l'humain que vous avez en face de vous. Vous êtes en train de me dire que le poste est ainsi et il faut que ça soit comme ça, mais il n'y a pas d'autre solution. On n'a pas la fiche de poste, on ne sait pas ce qu'il fait. On n'a aucune des propositions qui ont lui ont été faites. Vous dites que vous avez envoyé dans plusieurs établissements le dossier, mais lesquels ? Où est le document ? On doit donc juste nous positionner sur vos dires, mais ce n'est pas possible. C'est un humain que l'on a en face de nous... On va revenir à des choses un peu plus concrètes. Vous devez faire la prévention et le reclassement, et vous devez les faire correctement. À un moment donné, quand on écrit certaines choses, on vient aussi avec tous les documents qui vont bien. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : J'entends les éléments. Je passe la parole à Olivier MARTY pour compléter sur ces points. C'est pour moi inclus dans l'avis d'inaptitude, mais tu vas sans doute pouvoir me le confirmer. Je pense que les éléments vous sont donnés. Quant à ce que vous appelez la liste des postes proposés, je crois que la réponse vous a été donnée précédemment par monsieur MARTY. Malgré la consultation de différents établissements, il n'a pas été possible de lui proposer des postes correspondant à ses possibilités d'emploi.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Je me permets de reprendre. Il n'y a pas très longtemps, dans mon établissement, j'ai eu le reclassement d'un cadre qui a changé de position, et ça n'a pas posé de problème. Là, vous êtes en train de nous dire que ce n'est pas possible. Vous allez me répondre sur ce point. Vous n'avez donc aucun poste administratif.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Non, nous n'avons pas de poste conforme aux préconisations du médecin du travail.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : D'accord. Vous êtes bien la RH.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : De l'Infrapôle Haute-Picardie.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Est-ce que vous avez des alternants qui prennent des postes au CO ?

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Oui, bien entendu.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Combien en avez-vous ?

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Au niveau RH ? On en a une de niveau master.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Est-ce qu'il n'était pas possible de le mettre en doublon avec elle ? Est-ce que les masters que vous avez, est-ce qu'ils font de la production ?

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Ils sont au niveau des ressources humaines.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Ils effectuent bien un travail. On est bien d'accord que ce sont des alternants qui sont là pour apprendre.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Tout à fait.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Donc, vous nous dites que vous n'étiez pas capable de mettre ce monsieur, qui a des compétences importantes, à ses côtés pour la transmission du savoir-faire et la connaissance de l'entreprise. Par contre, ça ne vous dérange pas de mettre des alternants que vous sous-payez.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur BONNESOEUR, je pense que l'on sort très largement du sujet. Est-ce qu'Olivier MARTY peut compléter les éléments de réponse qui ont été donnés sur les questions ?

M. Olivier MARTY : L'alternance est incluse dans le dispositif de formation. Comme son nom l'indique, il fait alterner des périodes de formation en centre de formation et dans l'entreprise. À ce titre, des tâches sont confiées à l'alternant, et c'est normal puisqu'il y a un contrat de travail. Les alternants ne sont pas sur des postes fixes de l'entreprise, donc le contrat d'alternance ne libère pas un poste qui pourrait être un poste permettant le reclassement de monsieur BOURZIZ.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Bien. Monsieur le secrétaire a demandé la parole. Monsieur ACHOUB.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui. Effectivement, j'allais dans le même sens que monsieur BONNESOEUR. Je me posais des questions sur l'impossibilité de lui donner un poste et l'impossibilité de travailler à 50 %. Vous avez répondu partiellement. Pour ma part, je trouve regrettable la manière dont on traite les agents. C'est ça qui me gêne. Quand monsieur MARTY commence son discours en disant, presque d'un air réjoui, qu'il s'agit d'un agent contractuel, donc il est possible de le licencier, mais qu'est-ce que c'est la SNCF aujourd'hui ? Apparemment, ça ne vous dérange pas trop que je m'exprime, Monsieur MARTY...

M. Olivier MARTY : Non, je demandais au président si je dois intervenir sur l'appréciation que vous avez portée sur mon air, mais je pense qu'il vaut mieux que je m'abstienne...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : D'accord. Je ne sais pas si vous êtes en colère, mais en attendant, je vous dis ce que j'ai à dire. La SNCF a des agents et doit les accompagner socialement du début à la fin de leur carrière. Ça me gêne d'entendre ça. On parle quand même de travailleurs. Si aujourd'hui l'agent a des inaptitudes, et qu'il ne peut plus tenir son poste, ça ne lui fait pas plaisir. À un moment donné, on doit l'accompagner, et avant de dire qu'il s'agit d'un agent contractuel, et que vous avez la possibilité de le licencier, je pense qu'il faut trouver des solutions. Des aménagements de poste sont toujours envisageables. Je vois dans le dossier que l'agent, apparemment, désire une rupture conventionnelle. Peut-être qu'il faudrait aller dans le sens de sa demande. Mais, vous ne pouvez pas dire que vous faites la procédure, et qu'à la fin de cette procédure, vous pourrez le licencier. Je n'admets pas ça.

Ensuite, puisque monsieur PINOT aime bien citer le secrétaire en ce moment en séance, je vais quand même revenir sur ce qui est marqué dans votre document. Je vous invite juste à regarder la date. Le 17 avril 2019, Monsieur le Président, nous n'avions pas encore d'accord. Il me semble qu'à plusieurs reprises dans cette séance, et l'on reverra les PV en conséquence, j'ai été interpellé sur un avis. Autant je peux être d'accord sur le fait que la direction que vous représentez aujourd'hui représente l'ensemble de la ZDP NEN, mais je ne suis pas le secrétaire de tous les établissements. Aujourd'hui, quand les établissements envoient une CME, ils doivent l'envoyer à l'ensemble des élus. Je n'ai pas vocation à transmettre ce que les établissements m'envoient. Je ne suis pas une boîte aux lettres. Je vous rappelle vous avoir dit à l'époque que l'on ne traitera pas les CME par mail, et je vous ai demandé, il me semble, de faire une réunion extraordinaire ici pour traiter tous les dossiers de CME. Je m'explique donc sur l'intervention de monsieur PINOT. C'était le 17 avril, et effectivement je vous ai demandé de réunir les élus autour d'une plénière pour traiter les CME. C'était avant notre accord.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est noté, Monsieur ACHOUB. Je n'ai pas de remarque particulière à faire sur le sujet ou sur l'intervention de tel ou tel élu. Quant à ce qu'a pu dire monsieur MARTY, c'est simplement par rapport à la question, afin de préciser le processus et ce qu'il est possible de faire. Évidemment, un licenciement n'est jamais la solution qui est privilégiée. C'est évidemment la possibilité, si l'on n'est pas capable de trouver la solution de reclassement avec l'agent, mais il était de mon devoir de vous dire que le licenciement, dans ce dossier, constitue une des possibilités.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : J'ajoute que si monsieur MARTY a quelque chose à me dire, il peut me le dire. Je n'ai pas peur des mots.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Pour le coup, je vais défendre le DRH en disant que l'interprétation qui consiste à dire qu'il aurait un air réjoui en vous informant de cette possibilité vous appartient, Monsieur le Secrétaire. Je n'ai pas entendu la même chose.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Mais je redis que si le DRH a quelque chose à me dire, il peut me le dire. Il n'y a aucun problème. Il jouera son rôle et je jouerai le mien.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur LANSIAUX.

M. Laurent LANSIAUX (CGT) : J'aimerais bien savoir pourquoi monsieur BOURZIZ n'a pas été notifié personnellement par sa hiérarchie de cette demande de reclassement.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Monsieur BOURZIZ était au courant du processus de reclassement, puisqu'il est suivi par l'EME. Le processus lui a été expliqué lors de la CME et la DET l'a reçu à plusieurs reprises, afin de faire le point avec lui sur le sujet.

M. Laurent LANSIAUX (CGT) : Ce ne sont pas les dires de monsieur BOURZIZ...

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : On regardera. Je me base sur les propos de l'établissement. Monsieur BRASSART.

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : Je vais continuer l'intervention de monsieur LANSIAUX, qui est le référent de ma CSSCT. Je vais plus parler de la forme de la difficulté à nous décider. Dans ce cas de figure, vous ne nous dites pas tout. En CSE, comme monsieur BONNESOEUR l'a dit, on a la moitié des informations, mais en CCSCCT, il faut savoir, et je dis sous le contrôle de monsieur LANSIAUX que l'on a eu une histoire d'un DET. Monsieur BOURZIZ veut retourner au Maroc et il faudrait le laisser partir. Il faut le

comprendre. Je me demande juste pourquoi on n'a pas eu ce genre de documents en CSSCT. Les six pages ne nous ont pas été transmises. On a juste eu une histoire d'un DET qui nous a parlé 10 minutes. C'était presque émouvant. On a fait notre travail et l'on a réussi à contacter monsieur BOURZIZ, mais certainement pas au DET. Quand on voit ses mails, il est impossible d'avoir le contact de monsieur BOURZIZ. Il n'est pas possible de le contacter, mais il faut répondre dans les 10 jours sur le reclassement. Même si ce n'est qu'un avis consultatif, au premier niveau et localement, on n'a juste des dires. On arrive ici, on a six pages, mais vous ne nous dites pas tout. Monsieur MARTY, je ne sais pas si vous étiez réjoui, je n'ai pas vu votre tête à ce moment-là, mais de dire que ce serait plus facile de le licencier. Je n'ai plus les termes exacts.

M. Olivier MARTY : Excusez-moi, mais le mot « facile », est-ce que vous le retrouverez dans mes paroles ?

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : Je ne sais pas...

M. Olivier MARTY : Eh bien, cherchez-le !

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : D'accord, mais en tout cas, de mettre ça en avant, est-ce que vous ne croyez pas que c'est un peu dégradant pour la personne ? Sinon, quel est votre autre argument ?

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur BRASSART, je reprends la parole là-dessus. Il me semble honnête et dans la vérité des choses, par rapport à la question de monsieur LEROY, d'indiquer ce que peut être la suite du processus.

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : Je vous coupe pour rejoindre le secrétaire. La première chose à dire, pour la suite du processus, n'était-elle pas que le salarié a sollicité une rupture conventionnelle ? Est-ce qu'il ne faudrait pas réfléchir à ça ? Est-ce que vous croyez que, quand monsieur BOURZIZ va apprendre que le premier argument est de dire qu'il peut être licencié comme il est PS25 ? Alors, peut-être que le ton n'y était pas. OK, vous n'avez peut-être pas dit ça comme ça. Vous étiez peut-être ému à ce moment... Je n'en sais rien...

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Non. Je dis le contraire, Monsieur BRASSART. Imaginez que dans la réponse à monsieur LEROY, nous n'avons pas dit que ce processus avec le CSE pouvait s'inscrire dans un processus de licenciement, combien de fois me l'auriez-vous reproché par la suite, si nous étions amenés à licencier monsieur BOURZIZ ?

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : Jamais.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je pense que ça nous aurait extrêmement reproché. On vous dit que peut s'insérer dans une procédure de licenciement. C'est une question de clarté entre nous. Il n'y a pas de joie particulière.

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : Je me doute bien, mais pourquoi en CSSCT n'arrive-t-on pas à avoir ce genre de documents ? On n'a que de l'oral d'une DET qui est partie prenante de l'histoire.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Écoutez, on regardera, mais je n'ai pas les éléments pour savoir ce qui a été donné en CSSCT.

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : J'ai mon compte-rendu et je peux vous le dire, on n'a pas eu d'écrit. On n'a pas de fiche de poste, avis ou contact. Si l'on était encore en ancien franc, on pourrait parler de délit d'entrave.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je vous entends ainsi que monsieur LANSIAUX. Je note là aussi que la CSSCT s'est exprimée défavorablement.

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : Comment aurions pu nous exprimer autrement ? La DET nous a dit que *monsieur BOURZIZ veut repartir au Maroc. Il faut le laisser partir.*

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : La question est de savoir ce que l'on se dit dans cette instance, ce que l'on dit quand on est face à un directeur d'établissement alors qu'on est représentant du personnel, le degré de propos que l'on peut tenir de façon directe, et qui ne sont pas toujours des propos que l'on peut retranscrire par écrit.

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : Il faudrait alors enregistrer les CSSCT. Monsieur MARTY remet en cause ce qu'il a dit ou n'a pas dit.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je ne pense pas. Ce n'est pas ce qu'il a dit. Il y a aussi une autre solution qui est de ne plus rien dire du tout et de communiquer uniquement sur la base d'écrits.

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : Il y a une différence entre ne plus rien du tout et tout dire.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur BRASSART, je pense que je vous ai répondu, on ne peut pas refaire ici la CSSCT. Si des dossiers analogues sont proposés, il faudra qu'il soit le plus complet possible. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est marrant parce que quand on vous fait remonter des choses, Monsieur LARRIEU, et quand ce sont de proches collaborateurs, vous ne nous croyez pas. Vous n'étiez pas là la semaine dernière pour le CSE extraordinaire. On a demandé une fiche de poste à la suite de la création d'un poste qualification G dit pôle d'excellence. C'était enregistré, vous pouvez vérifier, vous n'étiez pas présent. On a tourné et l'on a vu ce monsieur. On lui a demandé s'il prenait ses fonctions et ce qu'il allait faire. Il a dit qu'il tient ses fonctions depuis un an. Ici, alors que c'était enregistré, on nous a dit que c'était une nouveauté sans offre de poste. Par contre, on allait nous donner la fiche de poste par rapport à cette création. Monsieur MARTY était là en tant que président. Après, vous ne nous dites que la vérité, selon vous...

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Quel est le rapport avec monsieur BOURZIZ ?

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est pour vous dire que vous nous dites des choses, mais en fait, quand on gratte, c'est tout l'inverse. Par contre, comme c'est tout l'inverse, et que l'on n'a pas les documents, on aimerait bien que monsieur le DRH descende le carnet de suivi des droits d'alerte, parce qu'à priori il y a une levée de droits d'alerte en 2019, donc on doit pouvoir retrouver dans ce carnet de suivi des droits d'alerte, ici à la ZDP NEN, afin de voir l'enquête RPS qui a été menée, et lever ce droit d'alerte. Comme il semble levé cette année, ça doit être dans votre carnet qui se trouve ici. Ça faisait partie aussi de nos demandes de connaître les droits d'alerte déposés à droite et à gauche et bénéficier d'un suivi. Si vous ne le descendez pas tout à l'heure, on vous suivra à l'heure de la pause pour regarder ce qui

est marqué dans la levée de droit d'alerte qui doit nous être fournie, puisque l'on nous demande notre avis.

Ensuite, ça s'adresse au pôle RH. Le 5 mars, l'agent est considéré comme inapte définitivement à son poste de travail, et il a été notifié par la médecine du travail avec les conclusions suivantes : inapte au poste de planificateur platine ; peut occuper un poste de travail de type administratif à temps partiel. On voudrait savoir si vous avez monté un dossier d'incapacité à 50 % pour que cet agent puisse bénéficier de ses droits, et non pas comme vous avez fait lui imposer ou lui faire signer un temps partiel à 50 %. On voudrait savoir où son dossier en est de prise en charge d'incapacité à 50 % par la CPAM, pour qu'il puisse bénéficier de son salaire correspondant.

On rejoint ce qui a été dit tout à l'heure. Vous donnez beaucoup de travail aux alternants. C'est du travail que vous leur donnez. Je pense que ce monsieur pouvait travailler à Amiens. À Réseau, si l'on prend l'UO Somme, qui se trouve à Amiens, on utilise des alternants en administratif pour faire du travail, pas pour qu'ils apprennent, ils travaillent. En effet, on rejoint tout à fait ce que disait monsieur BONNESOEUR. Si les alternants faisaient un travail d'apprentissage, on libérerait beaucoup de postes administratifs pour des gens reclassés. Ce qui m'interpelle, c'est que l'on n'a pas la levée de droit d'alerte et l'enquête RPS. À aucun moment, vous ne parlez d'une prise en charge de 50 % d'incapacité via la CPAM, pour qu'il bénéficie de son mi-temps, mais avec un salaire complet. On a de sérieux doutes quant à la vraie recherche d'un poste administratif, alors que le personnel est coulé, et même si c'est à 50 %, je pense que cet agent serait le bienvenu dans certains services.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Question/réponse. Est-ce que le droit d'alerte a été levé, Olivier MARTY ?

M. Olivier MARTY : Non, c'est ce qui est indiqué et qui fait suite aux différents échanges avec monsieur BOURZIZ dans l'établissement. Par rapport à la question administrative, ce droit d'alerte a été déposé en 2017 lors de l'existence des CHSCT, et c'était sur ce registre qu'il a été consigné. Il n'y a pas de consignation à la ZP NEN d'un élément postérieur tel que vous l'évoquez en matière de levée de droit d'alerte. La réponse est claire, on ne consigne pas sur un autre registre une telle action ultérieure par rapport au droit d'alerte.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Est-ce que vous avez l'étude RPS ? C'était une des conditions de la levée de ce droit d'alerte. Où se trouve cette étude pour la levée de ce droit d'alerte ? C'était une condition *sine qua non*.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Est-ce que vous avez des éléments côté établissement ?

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Comme ça a été dit, il y a eu un droit d'alerte et celui-ci est consigné chez nous avec l'étude RPS. Maintenant, il ne fait pas partie des documents, parce qu'il n'y a pas de lien avec le sujet de reclassement de monsieur BOURZIZ.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Pourquoi le mettez-vous dans le dossier alors, Madame ?

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Ça a été évoqué lors de la CME. Ça a été évoqué par monsieur BOURZIZ lors de la CME. Pour autant, ça n'a aucun lien avec le dossier de reclassement de monsieur BOURZIZ.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : À quoi sert la CME ? Cellule de maintien dans l'emploi... OK.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Une étude a été faite en lien l'EIM et le médecin du travail, afin d'essayer de trouver un nouveau poste à monsieur BOURZIZ. Aucun poste n'a été trouvé malgré les sollicitations de tous les établissements et les entités du bassin d'emplois.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Sur la question de la rémunération, Madame PRUVOST, est-ce qu'il y a des éléments à apporter ?

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Monsieur BOURZIZ bénéficie d'une pension d'invalidité qui vient compenser en partie la perte de salaire du mi-temps. Maintenant, le mi-temps a été préconisé par le médecin du travail.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Donc, il est pris en charge par la CPAM à 50 %. Là, il bénéficie d'un travail de 50 % à 50 %. Il a une incapacité de travail de 50 %. On est d'accord, donc il a une partie de salaire à 50 % versé par la SNCF et un complément par la CPAM, et si la CPAM ne remplit pas l'ensemble pour atteindre son salaire, la partie mutuelle vient faire un complément pour qu'il n'ait pas de perte de salaire. Vous lui faites signer le lendemain un contrat à 50 %, donc ça veut dire qu'il a 50 % de 50 %. C'est donc un agent qui travaille une ou deux journées par semaine selon la semaine.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Non, il est à 50 % et il travaille deux jours sur une semaine et trois jours la semaine suivante. Il a choisi ce type d'alternance.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Il n'est donc pas pris en charge à 50 % de son incapacité par rapport à son salaire. Je ne sais pas si vous avez suivi le déroulé. Si vous avez une incapacité de 50 %, si vous lui faites signer un contrat à temps partiel à 50 %, ça veut dire qu'il est en temps partiel sur 50 %.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Non, il a un temps partiel à 50 % et il est payé à 50 %. En plus, il a une pension d'invalidité. Il n'est pas à 50 % de 50 %.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Voilà ce que l'on peut dire en réponse à la question. Madame LANTZ.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : J'ai beau relire votre dossier, je constate que dans les informations utiles, vous faites référence à un compte-rendu en pièce jointe. Où est-il ? Dans les pièces fournies en annexe, vous écrivez qu'il y a un avis d'inaptitude, je le retrouve, je retrouve aussi le CME. Pour la réponse des établissements quant à la recherche de poste, je ne la retrouve pas. Je recherche encore le 1034, c'est-à-dire le relevé d'incapacité de mobilisation de l'agent. Il me semble que c'est dans tous les dossiers de reclassement et d'inaptitude. On n'a pas vraiment de traçabilité des souhaits géographiques de l'agent. Est-ce qu'il a donné ses souhaits verbalement ? Est-ce qu'on a vraiment une trace de tout ça ? On aimerait aussi le retour de l'enquête RPS réalisée. Ça me semble quelque chose d'important. Après, un poste de planificateur qui fait de la formation WiFi et de la maîtrise végétation, je ne comprends pas trop le lien. Je suis vraiment étonnée que du télétravail dans toute la France, puisqu'on peut en faire n'importe où à destination de n'importe qui, n'ait pas été trouvé. Est-ce que l'enquête a été faite localement ? Est-ce qu'elle n'a pas été faite au niveau national parce que ce n'est pas son souhait ? On n'a pas le papier... Si l'on fait du télétravail, on peut faire une recherche dans toute la France.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Sur l'avis d'inaptitude, il est bien précisé que monsieur BOURZIZ ne peut travailler qu'à Amiens, et monsieur BOURZIZ a émis le souhait à plusieurs reprises de ne travailler qu'à Amiens. On a contacté toutes les entités qui seraient

susceptibles de lui proposer un poste. J'ai les fiches et s'il faut vous les communiquer, il n'y a pas aucun problème.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : C'est quand même impressionnant, et ce n'est que votre cas de voir que l'on doit demander pour tous les dossiers les pièces complémentaires. C'est un peu dommage, c'est une perte de temps.

M. Olivier MARTY : Dans un document que vous avez, mais que je ne retrouve plus, vous évoquez le 1034. En fait, ce sont les capacités mobilisables. Elles ont été commentées tout à l'heure. On a parlé de la main droite et des autres sujets. Par rapport à ce que vous évoquez, on a déjà répondu. La partie RPS est antérieure à l'incapacité. Elle ne fait pas partie du dossier.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Non, mais je vous arrête tout de suite. Le 1034 dont vous parliez, c'était sur le dossier Nord européen, là on est sur un dossier Haute-Picardie.

M. Olivier MARTY : Autant pour moi. Excusez-moi de cette confusion.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur DINE.

M. Dominique DINE (SUD-Rail) : Je voudrais savoir si vous avez recherché, pour le reclassement de monsieur BOURZIZ, des postes à qualification inférieure, par exemple la qualification F.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : L'EIM a recherché sur d'autres qualifications.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est assez surprenant quand même ce que vous nous dites. S'il y a eu des recherches sur d'autres qualifications, l'agence paie et famille à Amiens recherche du monde. Le CLD de Longueau recherche du monde. On a des agents à reclasser, et ce sont des postes qui ont été proposés... Vous savez que l'on va creuser sur son histoire d'incapacité. Je vais prendre contact avec ce monsieur. C'est un dossier qui aurait dû passer en incapacité à 50 %. Là, vous lui avez fait signer un contrat à 50 %. S'il touche de l'incapacité, ça veut dire, si vous le faites signer à mi-temps, qu'il doit bénéficier d'un mi-temps d'un mi-temps. C'est logique. Je pense que l'on va creuser ça.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je note, Monsieur PINOT, qu'il y a une interrogation de votre part sur la situation administrative actuelle sur le temps de travail et la rémunération de cet agent. On va évidemment regarder ça après la réunion de ce CSE. Madame LANTZ.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Merci. J'attends toujours la réponse concernant les missions de maîtrise végétation et la formation WiFi. J'ose espérer que les membres de cette instance pourront bénéficier des pièces jointes dont je vous ai parlé, parce que c'est quand même d'émettre un avis sans pièce jointe.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Sur les missions, elles étaient sur la fiche de poste. Là, je ne peux pas vous répondre. Quelles sont les pièces jointes dont vous parlez ?

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Alors, le relevé de capacité de mobilisation de l'agent, le compte-rendu en pièce jointe dont vous faites référence en page 2, les réponses des établissements quant à la recherche de postes. Je pense que ça serait déjà pas mal.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Madame LANTZ. J'ai entendu un certain nombre de questions. Monsieur FLAW.

M. Ulrich FLAW (CGT) : J'ai juste une petite question par rapport à vos documents. Apparemment, depuis le 15 juin 2019, il n'a plus de travail ce monsieur, d'après ce qui est indiqué sur vos documents. Qu'est-ce qu'il fait ? Sa mission devait durer un mois, et elle s'est terminée le 15 juin 2019.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : La réponse a été dite.

Mme Anne-Sophie PRUVOST : Sa mission a été prolongée. Il est toujours sur la mission relative à la réorganisation de l'astreinte.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Sur ce dossier, j'ai entendu un certain nombre de questions. J'ai bien précisé en introduction que ce dossier n'est pas particulièrement facile. Je vais solliciter l'avis du CSE. Le CSE émet-il un avis favorable sur le constat d'absence de possibilité de reclassement de monsieur El Mustapha BOURZIZ ?

Les membres présents émettent un avis défavorable à l'unanimité.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je pense qu'il est temps d'aller déjeuner, Monsieur le Président.

La séance est suspendue en raison de la pause méridienne entre 12 h 38 et 14 h 11.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Nous reprenons notre séance après cette pause. Nous poursuivons notre ordre du jour. Monsieur RAWOLLE ?

M. Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Je voudrais vous interpeller. Ça n'a rien à voir avec l'ordre du jour. C'est au sujet des heures d'information syndicale qui ont lieu dans les établissements. Je vous interpelle, parce que jusqu'à présent à l'Infralog Lorraine l'on avait un consensus négocié entre les trois OS représentatives de l'établissement et la direction. Il y avait des difficultés à faire l'heure d'information syndicale dans l'établissement. Pour ne pas péjorer les chantiers, il a été décidé que ces heures seraient rassemblées sur une journée. Elle a été définie en début d'année. Les six heures étaient donc sur une journée complète. À la suite d'un mail de votre pôle RH, et c'est louable, dans lequel vous demandiez de respecter la réglementation en matière d'HIS, le pôle RH de l'Infralog Lorraine m'a annoncé que la journée qui était prévue le 8 novembre est annulée et que l'accord est caduc. Je voudrais donc savoir si l'on remet tout à plat, mais pas en milieu d'année.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : J'entends bien la question. Je ne vais pas vous répondre du tac au tac. On note la question avec mes assesseurs de RH. On va l'étudier et l'on vous répondra. J'ai bien noté. On a encore quelques jours pour vous répondre, mais l'on va regarder ça rapidement. Monsieur CHERIFI.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Merci, Monsieur le Président. Je voulais avoir un renseignement. Avant la pause déjeuner, des pompiers étaient dans la cour. Est-ce qu'il s'agit d'un agent de notre CSE ?

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je vais passer la parole à Olivier MARTY.

M. Olivier MARTY : Oui, nous avons eu un malaise dans les services du siège de la ZP qui a conduit à une prise en charge par les secours. On attend des nouvelles de la personne. Il s'agit de quelqu'un du pôle RH.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Est-ce que l'on peut savoir de qui il s'agit ?

M. Olivier MARTY : Oui, c'est Patricia RINGEVAL.

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

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Concernant les HIS, on est le 24 octobre et l'on attend toujours de certains établissements qu'ils nous convoquent ou qu'ils nous donnent les dates d'HIS. Il va falloir faire vite parce que l'année se termine.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : On note également. Je vous propose de passer au point suivant de l'ordre du jour.

C2 – Consultation sur la nomination et l'affectation d'un médecin du travail au centre médical de Paris Budapest

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Olivier, tu présentes juste le cadre de cette consultation, et l'on passera la parole à notre médecin référent, le docteur LEHOUCQ.

M. Olivier MARTY : Sur le principe de cette consultation, et je le dis pour le point C2, mais aussi le point C3, vous devez donner un avis sur cette nomination et cette affectation d'un médecin du travail, en vertu des textes du Code du travail. Cette consultation est réalisée à bulletin secret, et pour la nomination et cette affectation, nous avons besoin d'un avis conforme du CSE, c'est-à-dire une majorité absolue de votes favorables. Dans le cas contraire, nous ne pouvons pas réaliser cette nomination et cette affectation. On se retournerait alors auprès de l'inspection du travail pour obtenir l'autorisation en question. On est dans un cas de figure un peu particulier pour ceux qui n'en ont pas l'habitude. J'évoque le cas des élus qui n'ont pas siégé auparavant en CE, parce que cette procédure était effectuée dans les CE.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Docteur, vous avez la parole pour nous présenter le projet de recrutement d'un médecin pour le cabinet médical de Paris Budapest.

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : Oui, les services médicaux ont retenu la candidature de madame Marie CADET qui a postulé sur le poste du docteur Vincent GAY au cabinet médical de Paris Budapest. Elle reprendra la totalité des effectifs qui étaient suivis par le docteur Vincent GAY, c'est-à-dire l'ILOG national pour 924 effectifs, pour notre CSE. Ensuite, il y a 512 agents qui relèvent du CSE Mobilités Transilien. C'est un jeune médecin, puisqu'elle terminera son stage le 31 octobre 2019. Elle a soutenu sa thèse le 17 octobre et son mémoire de médecine du travail, le 11 octobre. Elle a validé sa thèse et son mémoire ainsi que les écrits. Nous avons donc une attestation de l'université de Toulouse. Elle sera libérée de ses études le 31 octobre et est donc disponible pour commencer chez nous, au cabinet médical de Paris Budapest, le 1^{er} novembre.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Très brièvement, nous avons eu la présentation du recrutement de ce nouveau médecin, si je comprends bien qui reprend le périmètre du docteur Vincent GAY.

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : Elle reprend la totalité du périmètre du docteur Vincent GAY.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Dans les interventions, Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Vous nous confirmez bien, au moment du vote, qu'elle a tous les sacrements.

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : Absolument. Je viens d'avoir l'attestation de l'université de Toulouse. Madame CADET aura le document officiel le 31 octobre, puisqu'elle termine son dernier stage de médecine du travail le 31 octobre, mais en attendant cette date, l'université de Toulouse lui a donné une attestation transmise aux services médicaux. Ils viennent de la recevoir.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : J'entends bien votre question. J'ai posé la même, Monsieur PINOT. Si nous n'avions pas eu cette précision très importante, je vous aurais proposé de voter sous réserve de l'obtention des qualifications nécessaires. Le service médical n'a pas imaginé la nomination de cette personne, si elle n'avait pas eu les qualifications nécessaires.

M. Adrien LEROY (Sud-Rail) : Monsieur le Président, une courte intervention sur la médecine du travail.

Déclaration UNSA-Ferroviaire

M. Adrien LEROY procède à la lecture de la déclaration suivante :

La prévention des maladies professionnelles nécessite une bonne connaissance des conséquences de l'activité professionnelle sur la santé des salariés. Cette connaissance des pathologies professionnelles, qui permet également de réviser et d'adapter les tableaux des maladies professionnelles, ne peut progresser qu'avec la participation active des médecins du travail. Le médecin du travail est un interlocuteur incontournable dans les entreprises, du chef d'établissement et des salariés. Il conseille le chef d'établissement dans ses actions en matière de prévention des risques professionnels, et notamment en ce qui concerne :

- *l'amélioration des conditions de travail ;*
- *l'adaptation des postes et des techniques à la physiologie humaine ;*
- *la protection des salariés contre les risques existants dans l'entreprise ;*
- *l'éducation sanitaire ;*
- *et la prévention en relation avec l'activité professionnelle.*

Son action va permettre d'éviter toute altération de la santé des travailleurs du fait de leur activité. Pour mener à bien ses missions, il conduit des analyses des risques professionnels dans l'entreprise et des études de postes de travail tiers-temps techniques, et procède à des

examens médicaux réguliers des travailleurs. Sa bonne connaissance de l'entreprise lui permet, avec l'accord du salarié, d'être l'interlocuteur privilégié du médecin traitant.

Conformément aux dispositions de l'article R.4623-5 et suivants du Code du travail, vous nous consultez aujourd'hui sur la nomination et l'affectation du docteur Marie CADET comme médecin du travail au centre médical régional de Paris Budapest, en remplacement du docteur Vincent GAY. Nous ne pouvons que nous réjouir de la venue d'un jeune médecin du travail sur notre périmètre, de plus à temps plein.

Sous réserve de l'obtention du DES de médecine du travail par le docteur Marie CADET, la délégation UNSA-Ferroviaire se positionnera pour cette nomination.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur LEROY. Monsieur FLAW.

Déclaration CGT

M. Ulrich FLAW procède à la lecture de la déclaration suivante :

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la consultation relevant de notre CSE concernant la nomination du futur médecin du travail, Marie CADET, au cabinet médical de Paris Budapest, en remplacement du docteur Vincent GAY, notre délégation CGT s'interroge. Le médecin du travail, Vincent GAY, a démissionné le 1^{er} septembre. Pouvons-nous savoir pourquoi ? Est-ce dû à un portefeuille d'agents trop important ?

La délégation CGT demande le nom du médecin qui assure l'intérim en attendant que le poste soit pourvu, car sur le périmètre de notre ZDP, 924 agents sont concernés.

Concernant le médecin pressenti, elle effectue actuellement sa thèse, mais quand sera-t-elle finie ? Fin octobre. Entre temps, avez-vous une solution pour pourvoir le poste vacant par d'autres médecins ? Où se passent les VMT des agents pendant ce délai ? Pendant la période de transition entre le docteur démissionnaire et l'arrivée du nouveau docteur, la délégation CGT vous demande de fournir aux élus le nombre de VMT qui ont été effectuées, et qui doivent être effectuées, mais aussi par qui.

Nous tenons à vous rappeler que certains agents sont suivis dans le cadre de l'amiante et le plomb tous les six mois. Dès lors, comment sont assurés ces suivis ? Avez-vous un plan de secours si le nouveau docteur n'obtient pas son diplôme ? D'autres médecins ont-ils postulé sur l'offre ?

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur FLAW. Je vais passer la parole au docteur LEHOUCQ pour essayer de répondre à certaines questions, si l'on a les éléments de réponse. Pour d'autres peut-être qui nécessitent d'aller regarder des statistiques, on pourra les donner en aval de ce CSE.

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : Je n'ai pas la connaissance d'autre candidature. J'ai simplement celle du docteur CADET. Je n'ai pas eu connaissance d'autre candidature. Pour le remplacement de Vincent GAY, je pense qu'au précédent CSE l'on vous avait présenté la mise en place de visites médicales par le docteur Guy SOUMOY qui assurait quelques vacances en septembre et octobre, pour réaliser des visites médicales périodiques. Je n'ai

pas la connaissance du nombre exact de visites qui ont été réalisées, mais je pourrais les demander.

Pour l'amiante et le plomb, ça relève des suivis individuels renforcés, et ce n'est plus tous les six mois. C'est tous les deux ans.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur MUTEL.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : On ne peut pas, au niveau de notre délégation CGT, accepter avec tous les problèmes que nous avons au niveau de l'amiante, et pour lesquels on a été consultés sur des protocoles RPM, et pour lequel on nous a expliqué... Je m'excuse, j'ai rencontré avec mon camarade de l'Infralog national le docteur GAY dans son bureau à Saint-Lazare. Il était acté que les agents étaient suivis tous les six mois concernant l'amiante. Vous ne pouvez pas, deux mois après, nous dire que les agents sont suivis tous les deux ans.

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : Tous les deux ans, ce sont les dernières ordonnances Macron qui reprennent le suivi individuel renforcé. Pour les cancérogènes, la loi impose une visite médicale tous les deux ans.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Excusez-nous, quand vous avez présenté le dossier RPM, c'était une consultation tous les six mois.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : On regardera ce point, Monsieur MUTEL juste en aval de cette réunion, afin de savoir si cette équipe doit bénéficier de quelque chose de dérogatoire par rapport à ce que vient de rappeler le docteur LEHOUCQ, et qui est la nouvelle règle générale en matière de suivi médical. Je n'ai pas l'expertise pour vous répondre.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : On vous le dit, c'est une visite médicale tous les six mois pour les agents qui sont au contact de l'amiante.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je m'engage à ce que cette question soit regardée. Y a-t-il, sur la nomination du docteur CADET, d'autres questions ou interventions ? Je pense que vous avez eu l'essentiel des réponses, à travers les éléments qui ont été donnés, par le docteur LEHOUCQ. Je vous propose de passer au vote, et je vais demander à Olivier MARTY de nous expliquer comment va se dérouler ce vote à bulletin à secret, puisqu'il s'agit, sauf erreur de ma part, du premier depuis la mise en place de notre CSE.

M. Olivier MARTY : Vous allez chacun avoir à votre disposition une enveloppe et trois bulletins – pour ; contre ; et abstention – vous permettant d'exercer votre vote en mettant le bulletin que vous souhaitez dans l'enveloppe. Une fois que la distribution sera faite, nous ferons un second tour de table permettant de recueillir dans l'urne chacune des enveloppes de chacun des élus. Ensuite, il y aura un dépouillement conjoint avec le secrétaire, avant la proclamation du résultat.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il faut juste laisser le temps aux élus de voter.

M. Olivier MARTY : Aucun souci. C'est pour ça que l'on patiente.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, le dépouillement est terminé. On vous apporte les résultats.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : 35 votes pour sur 35 votants.

Les élus émettent un avis favorable à l'unanimité sur la nomination de Marie CADET en qualité de médecin du travail au centre médical de Paris Budapest.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je remercie le CSE.

C3 – Consultation sur la nomination et l'affectation d'un médecin du travail au centre médical de Chalindrey

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : On passe au point suivant qui est donc une seconde affectation d'un médecin du travail au centre médical de Chalindrey. Pour le cas qui nous occupe, il s'agit d'un médecin qui exerce déjà la médecine du travail SNCF. Docteur, vous pouvez nous présenter ce cas.

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : Le docteur PANOUILLOT EKOFO est médecin du travail à la SNCF depuis le 1^{er} novembre 1997. Elle est à temps plein au cabinet de Dijon. À la suite du départ à la retraite du docteur JANNEL OUDOT, et pour compléter ses effectifs de 1 437 agents au cabinet médical de Dijon, elle a accepté de prendre 414 agents suivis par le docteur JANNEL OUDOT au cabinet médical de Chalindrey. C'est un médecin qui est en place chez nous, et qui prend un effectif supplémentaire au cabinet médical de Chalindrey, à la suite du départ à la retraite du médecin en titre jusqu'à présent. Notre CSE est concerné par 142 agents, Infrapôle Champagne-Ardenne, EIC Lorraine Champagne-Ardenne et Infrapôle Lorraine.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur CATIAU a demandé la parole.

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : Je voulais juste faire un parallèle avec l'actualité brûlante, et là je regarde notre médecin. S'agissant de ce qu'il se passe dans les urgences, vous savez sûrement que la recrudescence de démissions de médecins urgentistes n'a jamais été aussi forte, et paradoxalement – le malheur des uns fait le bonheur des autres – ça pourrait conduire à combler le déficit de médecins du travail, puisque selon nos informations, il y aurait plusieurs candidatures de médecins urgentistes comme médecin du travail, donc je voulais faire un parallèle avec l'actualité brûlante, ce qui ne veut pas dire que le système médical s'en sortirait mieux. La pénurie que nous constatons et que nous dénombrons depuis quelques années pourrait être réglée par la situation des urgences.

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : Je n'ai pas d'information à vous apporter. Là, il s'agit d'un départ à la retraite.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur LEROY.

M. Adrien LEROY (SUD-Rail) : Monsieur le Président, je vais vous la faire un peu plus courte, on ne va pas faire deux fois la déclaration.

Déclaration UNSA-Ferroviaire

Conformément aux dispositions de l'article R.4623-5 et suivants du Code du travail, vous nous consultez aujourd'hui sur la nomination et l'affectation du docteur Chantal

PANOUILLOT EKOFO comme médecin du travail au centre médical régional de Chalindrey, à la suite du départ à la retraite du docteur Michèle JANNEL OUDOT, médecin du travail au cabinet médical de Chalindrey, à compter du 1^{er} novembre 2019. Après analyse des documents qui comprennent les éléments issus des différents CSE, et qui mentionnent le taux de temps de travail pratique, chiffre d'ailleurs souvent demandé par les élus des anciennes instances CE, il s'avère que le docteur Chantal PANOUILLOT EKOFO reprendra le suivi des agents de notre CSE, initialement suivis par le docteur Michèle JANNEL OUDOT au cabinet médical de Chalindrey. Le docteur Chantal PANOUILLOT EKOFO, qui travaille à temps plein, aura donc désormais la charge d'assurer la surveillance médicale de 1 851 salariés, dont 142 relevant du périmètre du CSE ZDP NEN.

Selon l'article 2 de l'agrément accordé par la DIRECCTE à la SNCF pour une durée de cinq ans, à compter du 27 mai 2015, l'effectif maximal suivi par un médecin du travail est fixé à 1 800 salariés pour un médecin à temps plein. Par ailleurs, nous aurions souhaité avoir, en complément de ce dossier, le temps de trajet domicile – travail du docteur Chantal PANOUILLOT EKOFO, de chez elle entre les deux cabinets au sein desquels elle va désormais travailler, ainsi que l'organisation du travail entre ces deux sites. Nous vous alertons sur le fait que travailler sur deux sites distincts ne doit pas se faire au détriment de la qualité du suivi des agents, et du tiers-temps prévu par la loi, par l'article R.4624-4 du Code du travail.

Pour ce dossier, au vu des difficultés pour l'entreprise à recruter des médecins du travail et aux changements concernant l'espacement des visites intervenus depuis l'agrément du 27 mai 2015, et compte tenu des éléments d'information que vous nous communiquez, et après analyse, l'UNSA-Ferroviaire émettra un avis positif sur cette consultation, malgré un nombre d'agents suivis légèrement supérieurs à la norme.

Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur LEROY. Monsieur ROCHER.

M. Fabrice ROCHER (CFDT) : Donc, la mise à la retraite du docteur JANNEL OUDOT va engendrer une charge de travail supplémentaire pour le docteur PANOUILLOT EKOFO de 28 %. En plus, comme le disaient les membres du CSE, déplacement du cabinet médical de Chalindrey, qui se situe à plus d'une heure de trajet du cabinet médical de Dijon. Trajet qui va être subi par le docteur ou les agents, à l'heure où l'on parle de l'importance de la prise en compte du risque routier, notamment les circulations de la route qui représentent la première cause de mortalité pour les salariés de la SNCF. Est-ce qu'une solution de mettre en place, au cabinet de Chalindrey, un médecin à temps partiel a été envisagée ? En tout état de fait, la délégation CFDT ne s'opposera pas.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur ROCHER. Je prends l'intervention de monsieur WAVELET. Nous demanderons au docteur de répondre.

M. Sylvain WAVELET (CGT) : Monsieur le Président, dans le cadre de la consultation relevant de notre CSE, concernant la nomination du docteur Chantal PANOUILLOT EKOFO, en qualité de médecin du travail au cabinet médical de Chalindrey, à partir du 1^{er} novembre 2019, en remplacement du docteur Michèle JANNEL OUDOT, mise à la retraite à partir de cette même date, notre délégation CGT s'interroge quant à la nouvelle organisation. Effectivement, dans la mesure où il s'agit aujourd'hui d'une mutualisation, et non d'une embauche nouvelle, le portefeuille envisagé va donc connaître un ratio de plus de 4,5, à

moins que vous puissiez nous confirmer que le docteur JANNEL OUDOT travaillait sur un temps partiel à 25 %, ce qui ne modifierait pas les conditions de travail futures dans cette mutualisation, car le médecin reprenant se verrait attribuer un portefeuille de 1 851 agents sur un temps plein. Dans la mesure où celle-ci travaillait déjà au cabinet médical de Dijon, avec un portefeuille de 1 437 agents, et que le cabinet médical de Chalindrey y ajoutera 414 agents supplémentaires, simple équation mathématique.

De plus, nous nous interrogeons sur le risque routier que cette nouvelle situation va engendrer, car hormis un trafic ferroviaire des plus larges en matière d'horaires... Nous avons regardé, le premier train du matin est à 8 h 33 au départ de Dijon pour une arrivée à Chalindrey à 9 h 19, et le suivant se positionne à 11 h 01, soit plus de deux heures après, ce qui va très probablement obliger ce matin à utiliser un véhicule routier. Par déclinaison, il engendrera un déplacement de plus d'une heure de transport entre Dijon et Chalindrey pour un simple aller. Merci donc de nous donner toutes les assurances. C'est ce que demande la délégation CGT, quant à la non-détérioration des conditions du travail du docteur Chantal PANOUILLOT EKOFO. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur WAVELET. Je vais passer la parole au docteur LEHOUCQ pour qu'elle essaye de répondre à ces différentes questions avec les éléments dont nous disposons, bien évidemment.

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : Le docteur JANNEL OUDOT travaillait trois demi-journées au cabinet médical de Chalindrey, et donc le docteur PANOUILLOT EKOFO la remplacera sur une journée. Elle m'a dit ne pas vouloir prendre sa voiture personnelle et préfère prendre le train. Elle fera les déplacements en train. Ça va effectivement l'obliger à mettre en place les VIP, puisque vous savez que la loi permet de mettre en place des entretiens infirmiers entre deux visites médicales. C'est à titre que nous allons tous voir nos effectifs augmenter, à la demande de la DIRECCTE d'après ce que nous dit la Direction du service médical. Elle a trouvé qu'il y avait trop de différences entre les médecins du travail des services interentreprises et les médecins des services autonomes. On sera tous à minimum à 2 000 agents. C'est ce qui nous a été annoncé. Comme l'agrément va être renouvelé au courant de l'année 2020, la direction anticipe les mouvements, et n'a pas souhaité remplacer le docteur JANNEL OUDOT par l'embauche d'un autre médecin à temps partiel, et a préféré mutualiser les moyens entre Dijon et Chalindrey.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Vous dites que vous allez avec droit à une dérogation.

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : Non, ce n'est pas une dérogation.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Je pensais qu'il fallait un accord pour garder la santé au travail au sein de la SNCF avec le passage en SA. Il va y avoir des modifications et je pensais qu'il fallait trouver un accord, mais d'après vous, c'est bon, ça roule... C'est l'impression que ça donne. En fait, le surplus d'agents qu'elle va avoir sera compensé par le fait que vous allez faire le suivi infirmier.

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : Une visite médicale sur deux, oui. Une année, ce sera le médecin et deux ans après, ce sera l'infirmière, sauf si le médecin a détecté un problème de santé chez l'agent ou que les conditions de travail nécessitent de le voir de façon plus rapprochée.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Et sur ordre de la DIRECCTE ?

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : Oui, la DIRECCTE a fait pression sur notre service médical, parce qu'on a tardé à mettre en place les VIP. La DIRECCTE doit se prononcer sur le renouvellement de l'agrément du service médical de la SNCF, donc c'est un premier élément. Elle va se prononcer dans le courant de l'année 2020, et notre direction l'a déjà rencontrée, puisque le médecin inspecteur, qui se trouve à Saint-Denis, donnera ou non l'agrément. Il y a eu une discussion durant laquelle le médecin inspecteur a demandé la mise en place des VIP par les médecins du travail de la SNCF. La DIRECCTE aurait vivement recommandé que l'on augmente nos effectifs. C'est en cours et c'est indépendant du passage en SA. Ça n'a rien à voir. C'est le renouvellement du service médical pour qu'il puisse continuer à fonctionner. Jusqu'au 1^{er} janvier 2021, le service médical, en l'espérant qu'il ait l'agrément continuera à fonctionner comme il fonctionne actuellement. Après, on ne sait pas ce qu'il va se passer. Chaque société anonyme pourra choisir ou non le service médical actuel pour le suivi de ses salariés.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est juste pour dire que bizarrement les recommandations, dans ce cas, de la DIRECCTE sont suivies. J'espère que vous en avez bien pris note, Monsieur le Président. Malgré que ce ne sont que des recommandations, elles sont très suivies par la direction, quand ça l'arrange, donc ça serait bien de faire de même, quand la DIRECCTE vous recommande certaines choses sur les remontées qu'on peut lui faire.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est noté, Monsieur PINOT. Je prends bien note de votre intervention, mais vous noterez que dans ce cas la Direction SNCF est aussi demandeuse que la DIRECCTE lui maintienne l'agrément de son service médical autonome. Évidemment, il y a aussi de la part du service médical de la SNCF un peu de précautions à prendre par rapport aux recommandations de la DIRECCTE. C'est tout ce que je voulais dire là-dessus. Monsieur MUTEL.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : J'ai un peu de mal à comprendre. Il y a quelques semaines, vous nous expliquiez que la mise en place des nouvelles sociétés SA Réseau et SA Mobilités ne changeait pas grand-chose pour les cheminots de notre CSE, et que vous ne vouliez pas nous consulter. Je m'aperçois que l'on est en train de nous dire que la médecine du travail va être différente que l'on soit à Réseau ou à Mobilités. Du coup, on s'aperçoit bien qu'il y aura un changement profond, ne serait-ce que concernant la santé au travail. J'ai du mal à comprendre pourquoi nous ne sommes pas concernés, alors que ça change tout, en fait.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je pense que ce n'est surtout pas le même objet de dossier, Monsieur MUTEL. Le dossier passé devant ce CSE en information, alors qu'il est passé en consultation dans certains CSE, porte sur le dossier de réorganisation des services. Ce n'est pas le choix de la modalité de médecine du travail. J'entends qu'il y a un sujet qui pourra se poser par la suite, mais je pense que ce n'est pas le sujet du dossier qui a été présenté dans différents CSE. Y a-t-il d'autres interventions sur ce cas ? Je remercie le docteur LEHOUCQ de ses réponses. Je propose que l'on passe au vote suivant les mêmes modalités que celles qui ont été prises pour le cabinet médical de Paris Budapest.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, les dépouillements sont terminés. Les résultats arrivent.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur le Secrétaire. 32 votes pour. 3 votes contre.

Les membres présents émettent un avis favorable à la majorité sur la nomination du docteur Chantal PANOUILLOT EKOFO en qualité de médecin du travail au cabinet médical de Chalindrey.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur CATIAU.

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : Il a été fait référence dans notre déclaration à l'article R.4624-4 que je vais vous lire. *L'employeur ou le président du service interentreprises prend toutes les mesures pour permettre au médecin du travail de consacrer à ses missions, en milieu de travail, le tiers de son temps de travail, et ce dans le cas des actions mentionnées à l'article R.4624-1.* S'agissant d'un médecin localisé à Chalindrey, qui officie également à Dijon, avec un temps de trajet qui est considéré comme un temps de travail, comment ce tiers-temps va-t-il être mené ?

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je ne sais pas si le docteur LEHOUCQ a des éléments de réponse. On ne les aura pas forcément aujourd'hui.

Dr Isabelle LEHOUCQ TON-VAN : Non, je n'ai pas ces éléments aujourd'hui, même si j'ai déjà discuté de cela avec le docteur PANOUILLOT EKOFO. Pour les visites médicales, d'après elle, ça devrait se faire. C'est sûr que ça modifie ses conditions de travail, puisqu'elle va devoir se déplacer sur deux cabinets médicaux. Pour le tiers-temps, je n'ai pas d'information.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : On reviendra avec des éléments sur cette question. Monsieur CATIAU.

M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) : Je fais un parallèle avec la plénière extraordinaire d'il y a quelques jours sur les suites de l'incendie de l'usine Lubrizol de Rouen, où nous avons posé la question. Dans le cadre d'un autre article, l'article R.4624-7. *Dans l'exercice de ses fonctions, le médecin du travail peut, aux frais de l'employeur, réaliser ou faire réaliser des prélèvements.* Je regarde notre référent SSCT. Si le tiers-temps ne peut pas être opéré, on ne peut pas procéder à des prélèvements lorsque l'on est face à des catastrophes industrielles comme celle de Lubrizol. Je ne suis pas dans la polémique, je suis dans le pragmatisme.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est noté, mais je ne suis pas sûr que l'on peut aller beaucoup plus loin aujourd'hui. Je note votre intervention, Monsieur CATIAU.

C4 – Consultation sur le projet d'adaptation des secteurs de l'UP Voie de Lille

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je vous informe que nous accueillons comme assesseur, monsieur Stéphane GEORGES, directeur de l'établissement. J'ai bien noté la demande de prise de parole de monsieur GUELUY. Je vais demander à Olivier MARTY de nous rappeler la genèse de ce point de l'ordre du jour.

M. Olivier MARTY : Je vous rappelle juste le contexte et les raisons de l'inspection à l'ordre du jour de ce point. Avec la présence de titulaires ou de suppléants, l'assemblée n'était pas forcément identique le 23 mai. Nous avons examiné ce point lors d'un CSE extraordinaire le 23 mai et portait sur la restitution d'une expertise sur ce projet et la consultation. Le point

d'origine de lancement du projet date de 2018 et le CHSCT avait déclenché une expertise, et après un recours et une décision de justice, elle a été réalisée et restituée le 23 mai en CSE. On avait pu, à l'occasion de ce CSE extraordinaire, avoir un débat approfondi sur cette évolution d'organisation. Nous avons conclu ce CSE de la part du président par une mise aux voix pour recueillir l'avis des élus du CSE, mais les élus ont décidé de ne pas voter, et de ne pas admettre que la consultation était régulièrement faite ce jour-là. Nous n'avons pas signifié par la suite une décision du président de mise en œuvre de ce projet. En fait, l'analyse par rapport au délai qui avait été offert entre la prise de connaissance du dossier et le vote a fait que nous avons décidé, pour recueillir l'avis des élus, de proposer à l'ordre du jour la consultation, et de ne plus se retrouver avec ce souci de délai. Voilà pourquoi nous sommes aujourd'hui sur ce projet. Vous avez eu une petite note vous indiquant que le contenu est celui qui a été mis en débat le 23 mai. Le directeur d'établissement est là pour les questions que vous pouvez vous poser sur cette consultation.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Compte tenu de ce qu'a indiqué Olivier MARTY, nous ne reprendrons pas l'exposé sur ce projet, et il vous a bien été indiqué que le dossier est identique à celui examiné dans le CSE dans lequel la consultation était prévue. Monsieur GUELUY.

Déclaration CGT

Monsieur GUELUY, procède à la lecture de la déclaration suivante :

Monsieur le Président,

Vous nous consultez ce jour pour obtenir l'avis du CSE ZDP NEN, à la suite de la restitution du rapport d'expertise du cabinet ÉMERGENCE sur l'impact du projet d'adaptation des secteurs de l'UP Voie de Lille, et aux débats et questionnements des élus. Peut-on d'ailleurs encore parler d'un projet ? Il est important de rappeler, à ce stade, que le directeur de l'Infrapôle Nord-Pas-de-Calais le mettait en application au 1^{er} janvier 2019, sans attendre la décision du TGI, qui l'avait pourtant sollicité, afin de débouter les membres du CHSCT. En effet, ceux-ci avaient très rapidement analysé les modifications importantes sur les conditions de travail pour les agents, sur les périmètres d'intervention, sur les astreintes, les LPA, la suppression de l'équipe de la Madeleine, etc.

Cet irrespect du CHSCT, de la loi, sera d'ailleurs reconnu le 15 janvier 2019 par la décision du TGI de Lille, qui accorde la réalisation de l'expertise. En effet, comme en dispose le Code du travail en son article L.4614-12, le CHSCT était dans son droit en demandant une expertise pour projet important. Pour les élus CGT, la Direction de la ZDP NEN avisée de la décision de justice du 15 janvier 2019, en responsabilité, aurait dû suspendre le projet en attendant la restitution du rapport d'expertise. Pour les élus CGT, le DET de l'Infrapôle Nord-Pas-de-Calais a sciemment décidé de dégrader l'intégrité physique et mentale des agents de l'UP Voie de Lille. Du coup, les experts ont été confrontés à un diagnostic plutôt qu'à une évaluation des risques potentiels, la direction ayant décidé unilatéralement de mettre en œuvre son projet.

La question fondamentale qui est posée aux représentants du personnel, et qui a justifié le recours à l'expertise, dans le cadre des missions du CHSCT, et qui est transposable à la CSSCT, est la suivante : le projet de réorganisation du travail qui avait été présenté au

CHSCT, dans le cadre d'une procédure d'information, engagée par la direction de l'établissement, et présenté au CSE aujourd'hui, constitue-t-il un risque de dégradation des conditions de travail pour les salariés concernés ?

Or, la particularité de l'expertise est qu'elle s'est déroulée dans le même temps que cette mise en place s'effectuait par la volonté de la direction, contrevenant ainsi au principe qui régit le fonctionnement normal des instances. L'avis que donnera le CSE à ce projet est corroboré par les constatations faites par les experts, et les craintes que les membres du CHSCT Lille-Littoral exprimaient dès la présentation qui en a été faite.

Il nous faut, avant cela, préciser quelques points qui nous paraissent décisifs pour l'avenir. Nous voulons ainsi rappeler à la direction que les élus CGT au CSE ZDP NEN n'ont pas l'intention de clore le dossier en donnant un avis aujourd'hui. Le CSE devra donc continuer à être informé, voire consulté, si d'autres modifications aux conditions de travail de sécurité venaient à se produire.

En préambule à nos constats et propositions, nous tenons à préciser ici que le dossier qui a été fourni aux représentants du personnel pour formuler leur avis est très lié aux injonctions de réduction des coûts, pour soi-disant se préparer à la concurrence. Cette réorganisation est motivée par une recherche d'économie, de temps et de moyens, combinée à une plus grande efficacité d'intervention sur les lignes sensibles Paris – Lille Voyageurs et Fivieres – Soan concernant le FRET. Les préoccupations du projet sont aussi d'accroître la polyvalence des agents, d'orienter encore plus leur activité sur l'accompagnement d'entreprises sous-traitantes. Et surtout, l'expertise a montré de nombreuses carences tant dans l'élaboration du projet que des conditions de sa mise en œuvre, ainsi que de son contenu. Le constat est cruel. Les contributions des cadres de proximité n'ont pratiquement pas été prises en considération dans l'élaboration d'un projet dont les contours étaient fixés dès l'origine. Les CEV, un des piliers de la production Voie, n'ont même pas été associés ni consultés. Les agents des brigades Voie en sous-effectifs, organisés pour favoriser la sous-traitance, et qui sont déjà soumis aux contraintes physiques et psychiques de ce métier pénible voient les heures supplémentaires exploser depuis deux ans. Avec ce projet, ils verront également, pour certains, une augmentation des trajets domicile – travail. C'est encore de la fatigue en plus qui ne sera pas sans conséquence sur leur santé. L'articulation vie familiale et vie professionnelle, que la direction met à mal, provoquera sans nul doute des RPS supplémentaires.

Concernant l'organisation de la production, ce projet va allonger les délais d'intervention de maintenance, vu l'état de la circulation en métropole lilloise. Cette remarque vaut également pour les sorties d'astreinte et la continuité du service public ferroviaire. Des agents doivent intervenir sur les installations, sans avoir eu la possibilité de reconnaître les accès, les particularités locales. Par exemple, vous ne pouvez pas ignorer les difficultés d'accès remontées pendant de longues années par les syndicats lillois CGT, au travers des IRP, concernant le parking de la gare de Lille-Flandres, dénommé aujourd'hui « chaude rivière ».

Ce projet est également un non-sens pour les usagers qui verront leurs conditions de transports dégradées. Cerise sur le gâteau, le rapport a démontré qu'il était impossible d'avoir un enregistrement fiable des opérations de maintenance dans ce poste, et que la direction le savait. Comment cela peut-il être admis par les élus et les cheminots après le drame de Brétigny ? Cette restructuration précipitée a déjà eu des conséquences négatives au vu des chantiers annulés. Comme l'a rappelé au point 2.1.9 du rapport, les cheminots souffrent donc déjà, et pour la CGT il faut y mettre un terme.

L'étude détaillée du projet conduit les experts à s'interroger sur sa mise en œuvre, alors que les conditions techniques n'étaient pas réunies, ainsi que le montre le dossier MSC. Ainsi, comme l'ont constaté les experts, une très grande majorité des agents déplore une augmentation globale de la charge de travail, et une perte progressive de savoir et de savoir-faire qui nuisent à la qualité de la prestation de l'UP et à leur propre santé. Tout au long de leur présence sur le terrain, les experts ont constaté que des chantiers planifiés ne pouvaient pas être réalisés ou l'étaient très partiellement. Ils ont pu voir les messages demandant que des trains soient ralentis du fait d'un comportement anormal de la voie. Plus approche l'été, et plus grand est le risque de devoir déclarer différents tronçons en zone sensible, occasionnant des ralentissements, retards et mobilisations d'agents sur ces zones à risques. Voilà ce que nous dit le rapport. Vous touchez là au cœur du métier de cheminots. Nous voulons aussi attirer tout particulièrement l'attention de la direction sur le caractère de dangerosité que constitue le fait d'affaiblir la structure et les rapports humains d'une entreprise comme la nôtre, dont les agents sont fortement attachés aux valeurs de la sécurité du public et des circulations.

Les nombreux suicides que connaît la SNCF ces derniers mois témoignent d'un immense malaise que les représentants du personnel tentent de faire entendre à la direction. L'analyse du projet de réorganisation, portée par la Direction de l'Infrapôle Nord-Pas-de-Calais, révèle une vision très réductrice de l'activité du travail, qui ne semble pas tenir suffisamment compte du travail réel, tel qu'il est réalisé dans les différentes situations auxquelles sont confrontés les agents. Dans le Nord, comme ailleurs, ce sont des hommes et des femmes qui travaillent. Ils sont confrontés à la panne d'un engin, aux incidents qui rythment la vie quotidienne, à l'absence d'un collègue expérimenté, aux petits retards à la suite d'aléas de la circulation ferroviaire. Chaque heure de travail est le résultat d'un processus où les situations dégradées doivent être dépassées pour accomplir la tâche.

À ce propos, nous voudrions souligner combien les cheminotes et les cheminots ont été mis à rude épreuve ces derniers mois, confrontés aux restructurations massives. Or, c'est très probablement l'un des aspects principaux du problème que soulève cette réorganisation. Les salariés sont particulièrement investis dans leur travail. Ce qui caractérise les équipes, c'est justement cet attachement aux valeurs de la sécurité et du service qui sont de puissants facteurs protecteurs pour la santé au travail, et au-delà pour l'image même de notre entreprise. Nous ne serions pas complets, si nous n'abordions pas la question de l'incertitude que génère cette réorganisation pour une majorité des agents. Nous réaffirmons que toute suppression de poste a pour résultat de fragiliser les équipes, et d'installer un grave déséquilibre dans l'organisation du travail.

Enfin, nous considérons que les facteurs de risques psychosociaux associés à cette réorganisation ont fait l'objet d'une évaluation minimale, et n'ont pas eu le traitement et les mesures de prévention à hauteur des risques encourus.

Au regard des conclusions de l'expertise, dans lesquelles nous nous reconnaissons, parce qu'elles confirment la réalité vécue au quotidien, nous ne pouvons donner qu'un avis défavorable sur ce projet. Notre avis, pour ce projet, n'est malheureusement que consultatif. C'est pourquoi nous ne nous limiterons pas, vous l'aurez compris, à cette seule dimension de la consultation. En tout état de cause, les élus CGT du CSE ZDP NEN resteront vigilants sur toutes les conséquences de ces changements, et informeront les personnels des résultats de l'expertise dans les formes qu'ils jugeront utiles.

Les élus CGT émettent donc un avis défavorable à la mise en place de ce projet, et en tout état de cause à la fermeture de la brigade Voie de la Madeleine. Afin de garantir une protection fiable, des conditions de travail descentes, une continuité du service public garanti par une infrastructure bien maintenue, les élus CGT exigent que des embauches d'agents Voie soient réalisées dans l'UP de Lille. Pour la CGT, la stratégie de l'entreprise de détruire la spécialité Voie pour plus de polyvalence est néfaste. Pour mémoire, la fédération CGT revendique, au travers de son collectif national Équipement :

- *la mise en place d'équipes avec des unités d'affectation de proximité, composées d'un effectif minimum de 10 agents, avec un effectif suffisant en poste de jour pour effectuer la maintenance ;*
- *la réinternalisation des charges offertes au privé, notamment pour la sécurité des cheminots et des circulations par l'embauche d'agents Voie.*

Il faut des rails pour faire rouler des trains, pour les surveiller, les entretenir, et c'est avec des agents Voie au statut, en nombre suffisant, et bien formés sur leur métier, que vous y arriverez.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur GUELUY. Monsieur REPILLET a demandé la parole.

M. Thierry REPILLET (CGT) : Oui, je voulais juste vous prévenir que dans IRP Démat, il n'y a pas de CSE extraordinaire du 23 mai, donc comment fait-on pour récupérer les documents ?

M. Olivier MARTY : On vérifie ce point afin de savoir s'il y a un problème technique ou pas.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci de l'alerte, Monsieur REPILLET. Madame LANTZ a demandé la parole.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Je suis quand même étonnée. Le 23 mai, vous avez quand même fait un certain nombre de remarques sur des choses à modifier, mais rien n'a été fait. À quoi cela servait-il de nous écouter ? De plus, au point 4.1.2 du dossier, il me semble qu'il y a des choses qui ne sont pas à jour. Il manque certaines consultations ou informations. Comme on a déjà pu vous le dire, vous parlez de simplification du travail encadrant, mais en multipliant les correspondants, parce que les parcours ne correspondent plus, c'est assez étrange. Est-ce que les agents ont pu être formés sur les nouvelles installations, puisque ce ne sont plus les mêmes technologies de voies ? Comme souvent, ils nous manquent les cartes des zones d'astreinte. Par exemple, zone ouest 1 et 2, je ne sais pas ce que c'est...

Après, dans les conditions matérielles d'accueil des agents à Tourcoing et Lille, est-ce que les vestiaires ont été adaptés ? Pour l'instant, ils avaient pour mémoire trois casiers pour quatre agents. Ça me semble un peu compliqué d'ajouter encore du personnel.

Il y avait aussi une histoire de travaux de toiture, est-ce qu'ils ont été réalisés ? Est-ce que la sécurisation du site a été faite ou est-ce qu'il y a encore autant de cambriolages ? Est-ce que l'arbre qui poussait à l'intérieur du bâtiment a été coupé ?

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Madame LANTZ. Monsieur GENEAU.

Déclaration SUD-Rail

M. Pierre GENEAU procède à la lecture de la déclaration suivante :

Monsieur le Président,

Une demande d'expertise avait été demandée par le CHSCT à l'époque. La direction avait contesté, le tribunal l'a déboutée, mais celle-ci s'est entêtée. Les constats sont nombreux. Les problèmes vont bien au-delà de la simple suppression d'une brigade. Les agents n'ont pas l'impression d'avoir été entendus. Les DPX avaient déclaré leur hostilité à ce projet. Mais surtout, les agents Voie ont déclaré leur malaise dû aux conditions de travail.

Dans ce dossier, il est écrit que le projet n'a aucune incidence sur :

- le nombre de tableaux d'astreintes ;*
- les amplitudes horaires ;*
- le nombre d'heures supplémentaires ;*
- le métier et les procédures des agents Voie ;*
- le parcours d'intervention régulier des équipes ;*
- le nombre de nuits par agents.*

C'est bien là le problème. Ça n'apporte rien !

Le problème de fond est la faiblesse des effectifs due à une politique de baisse continue, en rapport avec l'appel à la sous-traitance. Ce qui provoque une désorganisation du travail et oblige à travailler constamment dans l'urgence.

La connexion avec les autres services de l'Équipement, notamment le SM et le SE, a aussi son importance au quotidien. Rien de plus démotivant que d'annuler à la dernière minute des opérations par manque de personnel dans une des équipes. Les agents n'ont pas le sentiment de faire du bon travail, mais plutôt l'impression de faire du « caca », pour rester polis !

Dans ce dossier, il est écrit que « la qualité de l'aménagement des locaux est une préoccupation de l'UP Voie de Lille ». Cette préoccupation doit vraiment être récente, car franchement, cela n'a jamais été vraiment le point fort dans cette UP.

La délégation vous invite, Monsieur le Président, à faire le tour des locaux de brigade Voie de l'UP de Lille. Ils sont dans un tel état que cela vous rappellera peut-être le film « Germinal ».

Fusion ou pas, il est évidemment nécessaire de les rénover. Voir étudier de meilleurs emplacements. Si l'on prend le cas du local de Lille Flandre, il n'est accessible que par un quai et est situé au fond d'un parking de grande gare, dont on connaît ici les problèmes récurrents d'autorisation d'accès ou d'encombrement.

Monsieur le Président, si vous voulez des équipes Voie efficaces, redonnez-leur le moral en embauchant, en leur fournissant des ÉPIS adaptés. On vous rappelle au passage le problème du lavage des tenues HV et le manque de tenue de pluie HV, d'outillage et de

véhicules adéquats, mais aussi en leur montrant de la considération par un management moderne.

Et n'oubliez pas, Monsieur le Président, nous avons en mémoire l'accident de Brétigny. Pour nous, les responsables n'ont pas encore été condamnés.

Merci de votre écoute.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci. Monsieur LEROY, vous avez la parole.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Monsieur le Président, on a eu la très mauvaise surprise, à l'ouverture du projet envoyé vendredi dernier avec l'ordre du jour, de découvrir cette petite phrase qui nous indiquait que le dossier était celui remis à la plénière du CSE du 23 mai. Du coup, à quoi a servi cette plénière du 23 mai ? On avait fait plusieurs interventions concernant ce dossier, mais force est de constater que pour la consultation d'aujourd'hui, aucune n'a été prise en compte. Les dates ne sont pas mises à jour. On aurait pu avoir des informations sur le reclassement des agents. On avait fait des interventions sur la concordance entre les périmètres Voies et SE, mais pas d'évolution à ce niveau. Qu'en est-il du calendrier de réalisation des travaux au niveau des locaux ? Plein de choses auraient été intéressantes d'avoir en vue de cette consultation. Il y avait aussi pas mal d'interventions sur le fait d'associer les agents à cette conduite du changement. Qu'en est-il depuis ? Est-ce que des entretiens ont été réalisés ? Surtout, on a quand même eu la présentation d'une expertise lors de cette séance extraordinaire. À quoi a-t-elle servi ? On se rend compte que le dossier, et vous l'écrivez en plus, il est identique à celui remis au mois de mai. On a vraiment l'impression que cette séance n'a pas servi. Si c'est pour arriver sur un dossier où même les dates ne sont pas mises à jour au niveau des travaux ou de mises en œuvre, je trouve que ça ne montre pas beaucoup de considération pour les travaux que l'on réalise dans cette plénière. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur LEROY. Monsieur ACHOUB a demandé la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : En ma qualité de secrétaire, j'ai quand même un souci qui m'appartient. Le 23 mai, on avait fait une résolution que j'ai portée à notre avocate. Je viens de lui réécrire parce que je n'ai pas de nouvelles de ce dossier. On a quatre affaires judiciaires avec vous, et je suis un peu étonné de ne pas avoir de retour dessus. Je vais proposer aux élus de ne pas se prononcer aujourd'hui, parce que je veux savoir où l'on en est. Si l'on vote aujourd'hui, ça voudrait dire que l'on valide le projet. C'est ma position... Vous pouvez souffler.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est votre position, donc on va y réfléchir. Monsieur FATOME.

M. Jean-Christophe FATOME (CGT) : Pour le regroupement des brigades concernées, les locaux qui accueillent les agents ne sont pas adaptés à ce jour. Et les locaux restent trop vétustes, sans parler de l'insécurité qui y règne.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci. On verra ensuite la question posée par monsieur ACHOUB. Je vous propose, comme on a le DET, et comme plusieurs personnes ont exprimé le manque de mises à jour de certains éléments depuis le mois de mai, est-ce que l'on a quelques éléments ? Avant de passer la parole au DET, on va passer la parole à monsieur PINOT puis monsieur TRUFFIN.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Par rapport au dossier et au DET ici présent, ce qui est plutôt rassurant, c'est qu'en matière de non-respect, il en a autant envers les élus qu'envers les agents... Vous ne prenez pas en compte ce qui a été remonté le 23 mai. On va voir vos réponses, mais par rapport aux dernières tournées, ce qui est sûr, c'est que je ne serais pas fier d'être DET de cet établissement. Quand on voit au 21^e siècle les « germinals », ce n'est pas dit pour rien... Le mot est peut-être fort, mais il n'est pas dit pour rien. Quand on voit que des agents au 21^e siècle, dans leur local, sont obligés d'ouvrir les deux portes du four pour avoir un peu de chaleur, c'est chapeau... D'ailleurs, on a écrit à ce sujet-là. Les agents qui travaillent dehors et qui ont un métier très difficile, le moindre respect que l'on peut avoir envers eux, c'est d'avoir un local digne de ce nom. C'est insalubre ce que vous proposez aux agents. Je ne sais pas si vous avez fait des tournées dernièrement pour aller voir les agents sur le terrain, mais je recommande très fortement au président, vous êtes directeur de la ZDP, Monsieur LARRIEU, d'aller y faire un tour. Vous avez eu quelques photos en démonstration, mais les photos ne font pas ressentir les odeurs. C'est honteux !

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : J'entends Monsieur PINOT. Les locaux seront, pour moi, dans la suite un point d'attention. Monsieur TRUFFIN.

M. Anthony TRUFFIN (CGT) : J'aimerais bien avoir les dossiers d'évaluation des risques routiers, parce que ça n'a pas été fait, et le dossier d'évaluation des risques psychosociaux, ce qui n'a pas été fait. Il n'est pas présenté aujourd'hui. J'aimerais bien aussi la prise en compte du facteur humain de ces agents. Il y en a trois qui sont à proximité du local de la Madeleine, et ils n'ont pas construit le local pour eux. Ils se sont rapprochés de leur lieu de travail, et ce n'est pas pris en compte. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur TRUFFIN. Je passe donc la parole au DET pour essayer de voir si certains sujets ont pu évoluer et changer sensiblement depuis le mois de mai. Je précise qu'on ne refera pas tout le dossier. J'ai noté un certain nombre de points qui sont des points d'opposition qui ont pu être exprimés pour tel ou tel sujet. Ils justifieront très certainement les prises de position ensuite au moment du vote, mais on ne refera pas tout le dossier. Par contre, est-ce qu'il y a des sujets qui ont évolué depuis le mois de mai ?

M. Stéphane GEORGES : Bonjour à tous. Stéphane GEORGES, DET de l'Infrapôle Nord-Pas-de-Calais. Je voudrais vous donner quelques éléments. Premièrement, le site, le bâtiment qui se trouve en gare de Lille-Flandre fait actuellement l'objet de travaux de réhabilitation et de rénovation. Un certain nombre de personnes qui sont ici autour de la table le savent puisqu'ils le voient actuellement. Il y a des entreprises qui travaillent pour des sujets purement liés au bâtiment. C'est le premier point. Le second point. Les réparations sur le site de Tourcoing, il y en a eu, il y en a d'autres qui restent à faire, notamment pour l'aménagement et l'accueil des agents qui sont prévus dans le cadre du projet. Troisième point qui est en aparté. Je réponds en particulier à la question de monsieur PINOT. Je reviendrai vers vous à propos du courrier que vous avez adressé à monsieur LARRIEU avant-hier. Je reviendrai vers vous très précisément sur chacun des items que vous abordez dans ce courrier.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Dans ces conditions, j'ai bien entendu la question posée par monsieur ACHOUB.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je ne posais pas de question. Je vous disais simplement qu'une résolution a été prise par les élus au mois de mai. Elle a été transmise à l'avocate. Je suis étonné parce que l'avocate est très sérieuse. Je n'ai pas de retour sur ce

dossier. Je m'adresse simplement aux élus pour leur dire que si l'on prend part au vote, ça veut dire qu'on entérine le projet. Je leur demande de ne pas prendre part au vote. Après, chaque élu se prononcera.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est une prise de position que vous suggérez aux élus. Je peux vous dire que je considère que nous avons satisfait, sur ce dossier, à nos obligations mises à notre charge par la justice. Nous avons fait réaliser l'expertise. Nous avons eu le 23 mai un CSE consacré aux débats sur ce sujet. À cette occasion, la consultation n'a pas été réalisée. Pour les raisons indiquées par le DRH, nous avons décalé dans le temps cette consultation. Nous proposons au vote la consultation aujourd'hui. Je vais passer la parole à monsieur SENS avant. Ensuite, je proposerai de passer au vote sur cette réorganisation des brigades de l'UP Voie de Lille. Monsieur SENS.

M. Dominique SENS (CGT) : Oui, pour la CGT, je pense que les OS qui composent cette instance viennent de vous faire la démonstration que le dossier a été transmis sans prendre en compte toutes les demandes du précédent débat. Je maintiens donc la proposition du secrétaire de ne pas prendre part au vote aujourd'hui.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Ça peut être une position des élus. Madame LANTZ. Monsieur PINOT.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Vous avez dit que vous vous occuperez des locaux par la suite, Monsieur LARRIEU, donc je suis un peu étonnée. Après, je suis quand même étonnée que vous mettiez en consultation un dossier pour lequel on n'a pas accès sur IRP. Je viens de vérifier par mes propres moyens. Ils ne sont pas dessus et ils ne sont pas joints à l'ordre du jour.

M. Olivier MARTY : Juste une vérification que l'on vient de faire. On les trouve bien sur IRP avec les documents. À l'époque, au mois de mai, on était dans une situation où l'accord n'était pas encore conclu. Du coup, les éléments ont aussi été adressés sous forme papier aux élus et en amont de cette séance du 23 mai. On avait donc eu un double envoi à cette époque.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Le dossier n'a pas été renvoyé pour cette séance. S'il y a en plus des problèmes pour accéder aux documents, Monsieur le Président, vous n'êtes pas bon.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Non, Monsieur ACHOUB, monsieur MARTY vient d'expliquer qu'il y a eu à l'époque un envoi papier.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : On ne va pas se fâcher, puisque de toute façon vous l'avez déjà mis en œuvre ce projet, donc vous n'êtes plus à un mois près.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je ne sais pas exactement, Madame LANTZ, quel mot j'ai pu dire, mais je crois que la situation des locaux vient d'être précisée par le directeur d'établissement. Des travaux ont été réalisés et d'autres sont en cours. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Oui, les 35 élus ici ont bien reçu le document en version papier, c'est bien ça ? Titulaires et suppléants, tout le monde l'a reçu, on est bien d'accord ?

M. Olivier MARTY : C'était en amont du 23 mai.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Ça fait plusieurs dossiers, Monsieur le Président, et l'on commence à comprendre que ça vous passe par-dessus. Pour le risque routier, je vais me répéter, mais vous n'étiez pas là la semaine dernière, pour le numéro 1 de la CSSCT, on a quand même dit que pour toute réorganisation, un dossier avant et après sur le risque routier devait être fait. Justement, ça devait être fait, parce que selon les conséquences, ça pouvait remettre à plat l'organisation. Le risque routier est quand même sur notre ZDP une grosse problématique d'accidents de travail, donc on se rend compte, par le fait d'écartier une présentation de ce type, et volontairement, que vous ne travaillez pas sur le risque routier. Sachez que pour la délégation SUD-Rail, ça sera remonté au plus haut point, parce qu'on ne peut pas nous mentir en réunion nationale sur le fait que ça doit être systématiquement fait et présenté, mais que ça ne soit pas fait sur la ZDP NEN de façon volontaire.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est noté, et je crois que ce point fait partie des points d'attention sur lesquels on va s'efforcer d'améliorer les dossiers. Monsieur GUELUY.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le Président, comme souvent on va se répéter. Vous nous démontrez encore une fois que vous nous présentez des dossiers, que vous nous consultez, alors qu'il manque des pièces et des documents. Ce qui est étrange, c'est que ce sont toujours les mêmes. C'est ceux qui sont très importants en matière d'analyse. Quand on veut faire une analyse d'un projet, tout le monde sait qu'en France c'est le plus gros risque pour n'importe quel salarié, et pas qu'à la SNCF. Les RPS sont des choses qui ne sont pas censées être oubliées. On se retrouve plusieurs fois pour des consultations où ces documents ne sont pas produits. Vous pouvez nous répéter que vous allez essayer de vous améliorer, mais ça va bientôt faire un an que l'on est en route, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Bien. Merci, Monsieur GUELUY. Sur ce dossier, je mets au vote le projet d'adaptation des secteurs de l'UP Voie de Lille. Monsieur TRUFFIN.

M. Anthony TRUFFIN (CGT) : Je ne sais pas si vous avez bien entendu ou si le micro ne fonctionne pas. Je vous ai demandé s'il y avait moyen d'avoir les dossiers d'évaluation des risques routiers et les dossiers d'évaluation des RPS. Il nous faut ces dossiers.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : J'ai entendu, Monsieur TRUFFIN.

M. Anthony TRUFFIN (CGT) : Comment voulez-vous mettre au vote ce projet alors qu'on n'a pas ces dossiers ? On n'a pas toutes les pièces. Ne me coupez pas ! On ne peut pas mettre au vote une chose alors qu'on n'a pas tous les éléments. Je suis désolé... Vous n'avez que ça à faire...

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je note que vous estimez que le dossier vous semble incomplet sur ces points. J'ai bien entendu. Je mets au vote. Monsieur le Secrétaire.

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

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Ouais. J'accorde une suspension de séance.

La séance est suspendue entre 15 h 35 et 15 h 47.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : On reprend la séance, Monsieur le Secrétaire. Allez-y, je vous donne la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Une fois n'est pas coutume, vous n'aurez pas de résolution à faire voter. Par contre, je vais m'exprimer sur la demande des élus. Je sens qu'il y a comme un trou dans la raquette sur notre affaire juridique. Je vous ai demandé du temps parce qu'il faut que l'on regarde juridiquement où l'on en est. Prendre parti aujourd'hui alors que l'on a une affaire judiciaire en cours ne me semble pas bon. Ensuite, comme un certain nombre d'élus le soulignent, il manque quand même des éléments, et il va falloir commencer à nous donner des dossiers loyaux, sincères, etc. On l'a déjà vu ce matin dans le dossier de reclassement. On le voit là. On le voit pour le dossier de Rhéna. Il ne faudrait pas que ça devienne une habitude. On va vous demander ce report de vote. De toute façon, vous êtes en délit d'entrave puisque vous avez déjà mis le projet en place avant même d'avoir recueilli notre avis, donc vous n'êtes plus à quelques mois près, je pense.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Bien. Je suis très interrogatif sur la possibilité que l'on va avoir en pratique à consulter cette instance, parce que je mesure qu'il y a toujours possibilité de demander tel ou tel perfectionnement ou complément à un dossier. Cette demande peut être sans fin, et l'on ne fournira jamais de dossiers probablement aussi élaborés que ça peut être demandé par tel ou tel membre de CSE. On est sur un dossier où une expertise a été demandée et obtenue par voie de justice. L'expertise a eu lieu. Elle a été présentée et débattue ici. Le dossier a été envoyé par voie d'IRP et sous format papier en amont de la séance du 23 mai. Il est ce qu'il est. Peut-être n'est-il pas parfait, mais j'estime qu'il comporte vraiment l'essentiel de l'information permettant à cette instance de se forger un point de vue sur cette restructuration. Dans ces conditions, j'entends bien votre demande, Monsieur le Secrétaire, mais je propose aujourd'hui au vote la consultation sur la mise en place de cette réorganisation.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : J'ai vu que vous avez demandé conseil à votre DRH. Il vous a été répondu puisque j'entends votre réponse. Je ne prendrai pas part au vote. Je sortirai de cette salle au moment où vous passerez le vote. Vous viendrez me rechercher pour les points suivants.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : J'entends, Monsieur le Secrétaire.

L'ensemble des élus quittent la séance à 15 h 50.

Seuls les représentants syndicaux ainsi que les représentants de la direction restent en séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je constate que les membres élus du CSE ont quitté la salle. Je soumetts au vote le projet soumis aujourd'hui à consultation relatif à l'adaptation de l'organisation de l'UP Voie de Lille, et je constate l'absence des votants. Nous ne pouvons évidemment pas effectuer le vote en l'absence des votants. J'estime que le sujet a été mis au vote à consultation et qu'elle a été régulièrement effectuée, mais les membres du CSE élus n'ont pas souhaité prendre part au vote.

L'ensemble des élus reprennent la séance à 15 h 57.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Pour vous donner une information importante, en l'absence des membres élus du CSE qui ont souhaité quitter la séance, j'ai soumis ce projet au vote, et j'ai constaté l'absence des participants au vote.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je ne sais pas à qui vous avez soumis ce vote, mais s'il n'y a plus d'élus, il y a un souci. Et, s'il n'y a plus de secrétaire, il y a un souci aussi pour le fonctionnement.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Dans tous les cas, j'ai constaté l'absence de participation au vote des élus.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Non, Monsieur le Président. Vous avez constaté l'absence du secrétaire et des élus.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je suis également d'accord sur ce point.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais vous demander une pause bien méritée pour nos élus. Il est 16 heures, Monsieur le Président.

La séance est suspendue entre 15 h 59 et 16 h 22.

M. Stéphane GEORGES a quitté la séance durant cette suspension de séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je vous propose de passer au point suivant de notre ordre du jour.

D - INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE

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

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je vais faire lecture d'une délibération concernant la formation, et je vous demande de la faire voter. Je précise que c'est un point qui a été reporté lors de la dernière réunion du CSE.

Délibération

M. Christophe ACHOUB, procède à la lecture de la délibération suivante :

Monsieur le Président,

Par cette délibération, et conformément à l'article L.2315-61 du Code du travail, le CSE de la ZDP NEN décide d'autoriser le financement de la formation des délégués syndicaux de l'entreprise, ainsi que la formation des représentants de proximité sur son budget de fonctionnement.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Bien. Je mets au vote la résolution que vient de nous lire notre secrétaire. Qui approuve cette résolution ? 32.

Cette résolution est approuvée à l'unanimité des membres présents lors du vote.

(Trois élus n'étaient pas encore de retour de la pause).

E – INFORMATIONS À L’INITIATIVE DU SERVICE

E1 – Information avant consultation sur le projet d’évolution de la production logistique de l’Infrapôle Normandie

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Nous accueillons monsieur Jean-Philippe BRUNET, directeur d’établissement de l’Infrapôle Normandie. Il s’agit d’une information en vue d’une consultation, et qui concerne un projet d’évolution de la production logistique de l’Infrapôle Normandie pour lequel le dossier vous a été adressé. Il va vous être présenté par le directeur de l’établissement. C’est un dossier avec deux volets. Le premier volet concerne les Trains-Parcs et le second volet concerne l’UP Logistique de façon plus générale. Je passe la parole à Jean-Philippe BRUNET.

M. Jean-Philippe BRUNET : Merci. Bonjour à tous et à toutes. Ce projet d’évolution de la production logistique de l’Infrapôle Normandie a un point d’entrée qui est celui de l’employabilité des Trains-Parcs. Aujourd’hui, nous avons un Infrapôle/Infralog avec des unités logistiques, dont l’agence travaux qui a deux Trains-Parcs.

1. Le TP1 qui a 11 postes au CO avec neuf agents présents au 31 décembre. C’est un TP qui était principalement utilisé à la demande de la Direction de la production de la ZP NEN pour aller en renfort dans les établissements de la ZPNEN.
2. Le TP2 a aussi 11 postes au CO et huit agents présents au 31 décembre. Celui-ci est principalement utilisé depuis de nombreuses années pour répondre aux demandes en renfort de l’Île-de-France.

Depuis 2019, l’Île-de-France ne souhaite plus avoir d’équipes constituées puisqu’elles étaient des équipes constituées pour faire de la maintenance. L’Île-de-France nous demande des ressources, mais des ressources individuelles qu’elle peut utiliser sur des chantiers de manière unitaire, avec les compétences, les habilitations sécurité qui vont avec. L’organisation Train-Parc ne répond pas à leurs besoins, et nous avons eu toutes les difficultés du monde pour 2019 pour les employés en tant qu’équipes constituées. C’était très compliqué, mais pour 2020 ce n’est plus d’actualité. Il faut que l’on change de modèle. Pour le TP1 qui fait la ZP NEN, on ne nous demande plus de les détacher à l’intérieur de la ZP NEN. Les équilibres de ressources font qu’il n’y a plus de besoin, et la Direction de la production de la ZP NEN me confirme qu’il n’y aura plus de besoin sur plusieurs années.

Concernant les TP, on a un sujet pratique à propos de l’arrêt de la maintenance des voitures d’hébergement. Elles étaient entretenues par les EIMM de Nîmes qui ne font plus de maintenance, et ont prévenu qu’ils ne pouvaient plus faire de maintenance. Ce sont des voitures qui ne sont plus maintenues, parce que ce sont de vieilles voitures et ça ne correspond plus au stock de pièces de rechange qu’ils ont, donc ça leur pose problème. C’est le volet TP. Voilà pourquoi j’ai ce projet de retravailler les TP1 et TP2.

L’autre volet, c’est l’UP Logistique qui m’a fait une proposition de renforcer les équipes dédiées au désherbage et entretiens des abords. Aujourd’hui, ils ont un CO de huit avec six agents présents, et j’ai demandé pour 2020 un CO à 11 pour faire des équipes de désherbage, d’entretien des abords, d’abattage des arbres dangereux, etc., et avoir les

compétences pour accompagner les entreprises qui travaillent avec nous sur le sujet des abords.

Il y a aussi un point important. On a l'intention d'évoluer sur ces équipes logistiques, sur le « clé en main ». Ce sont des équipes qui viennent avec leur RPTX, avec leurs annonceurs si besoin, avec leur RSO, ce qui les rend beaucoup plus autonomes, et surtout plus efficaces. Quand une équipe logistique vient dans une unité, et qu'on lui met un RPTX qui pour un problème d'astreinte n'est pas là le matin, l'équipe est foutue par terre. Là, on aura une équipe constituée et autonome. Pour ces équipes, on va en professionnaliser une partie qui sera sur les équipes désherbage dans le cadre du ballastage. Maintenant, le ballastage se fait de manière industrielle. Les revues de conformité seront organisées et planifiées de février à mai, à peu près, avec ces équipes spécialisées qui accompagneront le train, et ils sauront monter et démonter de manière professionnelle.

Ensuite, si je regarde le sujet, ça fait 22 postes en moins au CO, mais 17 ressources, 17 personnes qu'il faut réaffecter, à qui il faut retrouver de nouveaux emplois. Côté UO Logistique, on va créer trois postes supplémentaires et les deux qui n'étaient pas comblés, ça fait six postes qui sont à disposition.

Je suis taxé de détacher six personnes à l'Île-de-France. On envisage de proposer ces détachements en priorité aux agents des TP qui sont dans une logique de déplacement au long terme sur plusieurs mois, voire plusieurs années. Certains sont dans ces TP depuis très longtemps. On va principalement travailler avec eux sur ces besoins, mais ça pourrait être d'autres, parce que certains n'auraient plus envie d'être en déplacement. On a des postes de surveillants de travaux à couvrir, et j'ai fait faire un tableau de tous les postes qui ne sont pas couverts. On va principalement travailler sur les postes de qualifications C et D. Quand je parle de postes qui ne sont pas couverts, ce sont dans les équipes de maintenance. Il est possible que le B vers C ne soit pas terminé, donc on n'arrive pas à nommer les gens. Sinon, les gens peuvent être de qualification C, mais pas assez anciens à la qualification D, et l'on ne veut pas les mettre en difficulté en les mettant trop tôt dans une qualification D, même s'ils sont dans un cursus d'acquisition de compétences pour la qualification D. Voilà un peu le résumé de ce projet.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est volontairement un résumé très rapide, puisque vous avez un dossier écrit beaucoup plus détaillé destiné à offrir du temps au débat. Monsieur CHERIFI.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Merci, Monsieur le Président. Effectivement, après lecture du document, on voit bien que depuis 2015, il y a eu pas mal de suppressions de postes, des départs certainement ou des mutations, mais aucune embauche n'a été réalisée. On voit déjà un peu depuis quatre ans votre volonté de ne pas renforcer ces deux équipes. On a fait deux DCI précédentes, Monsieur BRUNET, mais vous n'avez pas reparlé du remodelage de l'unité logistique dans ces deux DCI. On avait juste parlé de la volonté de fermer les TP. Volonté de la fermer à cause de l'externalisation sûrement. Si vous n'externalisiez pas, il y aurait peut-être moyen de conserver les TP, je pense. Pourquoi deux postes ne sont-ils pas couverts au niveau de l'unité logistique dans l'équipe désherbage ? Peut-être que d'autres agents auraient voulu venir renforcer le TP. Est-ce que les demandes ont été faites ? Je vais m'arrêter là pour l'instant.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur CHERIFI. On va prendre les premières questions et monsieur BRUNET répondra par thèmes aux différentes questions. Monsieur RAWOLLE.

Déclaration UNSA-Ferroviaire

M. Régis RAWOLLE procède à la lecture de la déclaration suivante :

Monsieur le Président, Monsieur le Directeur,

Après le dossier de consultation sur l'organisation de l'Infrapôle Rhénan en 2020 lors du dernier CSE, où l'on nous vante les unités mixtes SE/voie, vous nous présentez lors de l'ODJ de ce jour en son point E1, le projet d'évolution de la production logique de l'Infrapôle de Normandie, avec en point 3.1 une situation projetée avec la fusion des secteurs voie et SES, avec la suppression d'un DPX à la qualification F, et la création d'un poste de TO à la qualification E sur un nouveau secteur dit « secteur mixte » (voie et SES).

À l'Infrapôle Rhénan, le DU mixte a deux adjoints : un pour la partie voie ; et un pour la partie SES pour une meilleure maîtrise des deux différents métiers.

À l'UP Logistique de l'Infrapôle de Normandie avec un secteur mixte, le DPX est à la qualification F, mais le spécialiste voie/SES a un seul adjoint de l'autre spécialité...

Ce DPX devra gérer 53 agents avec les métiers voie, SES, dont SE/caténaires, avec les compétences et les connaissances qui vont avec :

- compétences métiers transverses communes (voie, SES) ;*
- management de la sécurité et prévention des risques, organisation de chantiers, pilotage de la production, recherche de la performance et gestion RH ;*
- techniques de la maintenance et travaux Voies : Voie courante ; rail ; appareil de voie, géométrie ; PN ; OA ; génie civil ; etc.*
- Techniques de la maintenance et travaux SE : PN ; poste d'aiguillage et centre ; circuit de Voie ; courant de retour de traction électrique ; signaux et blocs ; SM ; caténaires ; alimentation d'énergie électrique ; etc.*
- Comportement et attitude managériale : développement des collaborateurs ; recherche de la performance ; gestion du stress, etc.*

Pour les élus CSE UNSA-Ferroviaire, si pour les unités mixtes, le DU a deux adjoints, un de chaque spécialité, il nous semble donc logique que pour un secteur mixte, le DPX a aussi deux adjoints de chaque spécialité. De plus, une fois le choix du métier du DPX effectué, la spécialité de Technicien Opérationnel (TO) sera imposée et la situation sera pérenne. Il est bien précisé dans la fiche de poste du DPX que celui-ci est Voie ou SES, mais pas les deux à la fois.

D'autre part, pour les élus CSE UNSA-Ferroviaire, il nous semble impossible qu'un DPX puisse suivre les habilitations de 53 agents, surtout ceux dont il ne connaît pas la spécialité.

Après calcul, l'effectif de l'unité de l'agence travaux est de 75 agents, et le DPX qui sera à la qualification F se verra attribuer 53 agents soit 70 % de l'effectif total de l'unité. Pour les élus de UNSA-Ferroviaire, il nous semble évident que la charge de travail est bien trop importante pour une qualification F.

Aussi à la lecture de l'article 4.2, il est écrit que le DUO, à défaut le RDUO, fera les entretiens exploratoires avec dans la mesure du possible le pôle RH :

- *Quel DUO fera ces entretiens ?*
- *Pourquoi le pôle RH ne vient-il pas d'office en appui ?*
- *Le DUO ne sera-t-il pas juge et partie dans la future affectation des agents ?*

À la lecture de l'article 4.3, l'impact QVT sera mesuré six mois après la réorganisation. Comment suivre l'évolution, s'il n'est pas possible de comparer la situation actuelle et future ? Les chantiers d'abattage seront « clé en main ». Les caténaires seront-elles intégrées dans ce « clé en main » ?

M. Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Enfin, sur les six postes détachés à l'ITIF, ils étaient logés en TP. Dans le futur, où seront-ils logés et à quelles conditions ?

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur RAWOLLE. Monsieur PINOT puis monsieur MUTEL. Ensuite, je proposerai que l'on fasse une première série de réponses.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Il est dommage d'avoir laissé dans le flou les agents autant de temps sur leur avenir. En fait, quand on lit le dossier, vous avez choisi le pourrissement de la situation jusqu'à ce que vous n'avez plus les acteurs nécessaires pour que ça fonctionne bien. En fait, vous avez utilisé la même méthode de saccage du service public. On enlève ce qu'il est possible de faire puis l'on dit ensuite que ça ne fonctionne pas. Vous avez très bien compris la méthode pour dire que ça ne peut plus fonctionner. En effet, mais c'était un choix de votre part de laisser partir des agents, souvent à la retraite, et de ne pas les remplacer, ce qui a fait que ce service a perdu de sa capacité. C'est un classique...

Pourquoi avez-vous choisi d'externaliser ce travail ? À en croire certains retours, il apparaîtrait que l'externalisation commence à coûter plus cher que le cheminot SNCF. Pourquoi avoir fait le choix d'externaliser ?

Est-ce que l'on peut avoir des précisions sur la réglementation du travail – c'est marrant, pour une fois que c'est utilisé – qui devient de plus en plus restrictive sur ce mode d'hébergement ? On aimerait bien avoir des précisions vous permettant d'utiliser le Code du travail comme une excuse à la fermeture de cette équipe.

Une nouvelle organisation, une externalisation de certaines tâches devient nécessaire. On aimerait avoir des précisions sur les tâches qui vont être externalisées.

Ensuite, vous indiquez que les mesures RH910 vont s'appliquer aux agents des TP ainsi qu'à leurs DPX. On veut avoir l'assurance que l'ensemble des agents seront bien reçus. Des rumeurs disent que ça ne serait pas le cas. On aimerait donc bien avoir confirmation en séance.

Encore une fois, *l'agence travaux occupe actuellement des locaux provisoires en préfabriqués. L'organisation future nécessitera un réel agencement des bureaux avec quelques travaux.* Quand serez-vous prêt ? Si vous avancez en marche forcée, à priori votre projet c'est pour le 1^{er} janvier 2020, donc avez-vous l'assurance, d'ici le 1^{er} janvier 2020, d'avoir les locaux nécessaires et adaptés à la nouvelle organisation ?

En point 5 sur la communication, concernant l'agence travaux, une audience est tenue avec les organisations syndicales le 24 mai 2019. Par curiosité, est-ce vous qui avez organisé cette audience ?

Ensuite, tout est indiqué en matière de qualification sauf pour le DUO. De quelle qualification se trouve-t-il ? Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur PINOT. Monsieur MUTEL.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Oui. Je suis un peu embêté parce que je reprends les documents annexes, question 28 au CSE du mois de juin 2019. Vous parliez de réorganisation des TP. Là, ce n'est pas une réorganisation, c'est une suppression des TP. Il y a aussi eu un document précédent qui nous avait été donné en mars. Le premier parle de la suppression d'un TP sur les deux. La seconde fois, il parle de la réorganisation des TP. Et maintenant, c'est carrément la suppression des deux TP, et en plus vous revenez sur une réorganisation de l'UO Logistique. Ça fait donc trois fois que vous informez le CSE, et ça fait trois fois que le projet est différent. Un quatrième va peut-être venir, mais ce serait bien de faire celui qu'on avait demandé, parce qu'on s'est déjà rencontré deux fois dans le cadre de DCI au niveau de la CGT, il me semble. On avait une proposition au niveau du maintien d'un des deux TP, ainsi que la création d'une équipe de 10 personnes au niveau de l'abattage. Là, vous ne faites que trois postes en plus. Je pense que quand on se permet, au niveau national, de supprimer 1 000 000 ou 10 000 000 d'heures pour l'entretien des pistes et itinéraires, ce qui représente plus de 600 emplois, on peut se permettre de maintenir les 22 agents du TP, 11 qui permettraient de ne pas sous-traiter et 11 qui permettraient d'entretenir nos pistes. Là, vous faites une véritable casse sociale. Vous avez 22 postes qui tombent. D'un côté, il n'y a que trois embauches, donc ça fait une suppression de 19 postes. Socialement, c'est une honte. D'autant plus que sur les trois premiers projets présentés, je le redis, il n'a jamais été question de modifier l'UO Logistique, et c'était une réorganisation des TP, et non une suppression des TP. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur MUTEL. Madame LANTZ. Ensuite, on passera à une série de réponses.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Je suis étonnée de découvrir l'ordre du jour du CSE du 24 octobre dans le dossier. Apparemment, il sera mis à l'ordre du jour du 24 octobre. Je ne sais pas si le secrétaire est déjà au courant. Il s'agit d'une information avant consultation le 24 octobre. Quand ce dossier a-t-il été fait ? Est-ce que ça a été décidé longtemps en avance de mettre ce point à l'ordre du jour ?

Dans ce dossier, il nous manque encore les risques RPS. Je pense qu'on les réclame assez souvent. Dans le dossier, on découvre aussi que c'est un souhait des agents de partir. On n'a pas de traçabilité dessus. Un DPX pour environ 49 agents, ça fait lourd à gérer. Est-ce qu'il aura vraiment le temps et les moyens de le faire ? On voit que l'on réduit à l'Infrapôle Rhénan la taille des parcours et le nombre d'agents par DPX afin d'avoir un meilleur suivi. À la dernière page, je n'ai pas bien compris ce que c'était ce programme.

Par contre, à la CFDT, on ne peut pas reprocher à l'entreprise de vouloir du mieux au niveau des pistes et itinéraires ainsi que de la végétation, mais après il faut voir les conditions.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je me permets de prendre la parole. Pour l'interprétation de l'élue, c'est à vous de répondre. Je ne suis pas à l'origine de l'ordre du jour.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Sur l'ordre du jour, Olivier MARTY.

M. Olivier MARTY : Sur l'ordre du jour, il n'y a aucune ambiguïté. Aujourd'hui, nous sommes le 24 octobre. C'est bien mentionné dans le document qu'il s'agit d'une information avant une consultation. Le document n'est pas édité ou transféré aux élus avant l'arrêt de l'ordre du jour. On fait les choses dans l'ordre et c'est bien comme ça que ç'a été fait. Du coup, on peut bien mentionner dans le dossier que c'est bien le 24 octobre que l'on examine le sujet, vu que c'est bien établi dans l'ordre du jour. Il n'y a aucune ambiguïté, c'est le cycle normal de préparation des ordres du jour et d'envois des documents.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Est-ce que tu peux, Jean-Philippe, essayer de répondre aux questions ? Certaines questions se regroupent. Il y a des questions portant sur le contenu du projet, sur les justifications quant à la suppression de ces deux TP pour développer l'équipe végétation. Il y a des questions sur l'équipe avec un DPX en charge d'un nombre d'agents jugé élevé. Il y a ensuite des questions plus précises sur des bâtiments/locaux, sur la qualification du DUO, les travaux « clé en main » et l'aspect caténaire. Il y a ensuite des aspects plus RH, les détachements en Île-de-France, le logement des agents, l'application du RH910 et la réception des agents. On peut déjà essayer de répondre à ces questions.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Excusez-moi de vous couper, Monsieur le Président, mais après avoir entendu les questions retenues, je n'ai pas l'impression que vous avez noté les miennes.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : J'ai proposé un regroupement, mais l'on répondra à toutes les questions.

M. Jean-Philippe BRUNET : J'ai noté ce que vous m'avez demandé. Je vais les reprendre dans l'ordre. Pour les embauches non réalisées depuis quatre ans, ce n'est pas tout à fait vrai, parce qu'il y a quand même des jeunes qui sont arrivés en 2018, et la greffe a eu du mal à prendre d'ailleurs. C'est vrai que les jeunes maintenant dans les TP, pour certains ça se passe très bien, parce qu'ils ont l'esprit d'équipe et de groupe, mais pour certains ça se passe un peu moins bien. Il n'y a pas eu à la hauteur du maintien du CO à 11. Après, effectivement, avec les DCI, la CGT a demandé des DCI ou des audiences, je ne sais plus exactement, mais ça ne change rien. Ce sont des sujets que l'on évoquait déjà en DP l'année dernière. Je donnais l'état des réflexions et de ce qui s'imposait à l'établissement nous conduisant à revoir les organisations. Effectivement, dans les audiences, vous m'avez proposé de conserver un des deux TP. En fait, nous n'avons pas retenu cette option, dans la mesure où l'on a privilégié de remettre en place les personnes autant que possible, c'est-à-dire s'ils veulent, parce que l'on ne fera pas d'affectation à l'arrache et de force. Nous essayons de renforcer les équipes de maintenance pour les problèmes de roulement d'astreinte. Il y a des endroits où l'on est un peu justes dans les astreintes, parce qu'il y a des postes qui ne sont pas couvertes, principalement les astreintes premier agent en voie où c'est un peu plus difficile, parce que ça nécessite d'avoir de l'expérience dans la maintenance.

Monsieur RAWOLLE, vous m'avez parlé du secteur mixte. Effectivement, c'est assez particulier. Ils sont nombreux. C'est tout à fait exact. C'est un chiffre qui n'est pas habituel. Il a une particularité d'avoir des ressources importantes, mais qui sont mises à disposition aux chantiers d'investissement. Ce n'est pas un secteur qui fait de la maintenance. C'est un secteur qui fait des travaux. C'est effectivement un sujet que j'ai levé quand on a étudié ce projet. Quid de la veille de premier niveau ? C'est un niveau important. En fait, ce n'est pas

que le DPX et ses adjoints qui font de la veille de premier niveau, mais ce sont tous les responsables de lots travaux, c'est-à-dire les responsables de chantiers participant aussi à la veille des agents qui sont affectés sur les chantiers.

Le RH sera présent aux entretiens exploratoires. Dans la rédaction du projet, on a dû prendre des précautions oratoires qui nous ont conduits à une imprécision. Bien évidemment, les RH seront présents avec le DU. Le RH910 s'appliquera bien à tous. Il n'y a pas de raison que ça ne s'applique pas.

Pour le détachement des TP, le TP2 est utilisé pour faire de la maintenance, très clairement. Ils sont en renfort dans une unité. Ils ont été six mois d'un côté, six mois de l'autre. Dans le principe, ils sont affectés aux leurs moyens, leurs voitures d'hébergement, les wagons avec leur matériel et l'outillage qui leur est propre, camion compris. Ils seront détachés individuellement pour aller où l'on nous demandera de mettre des renforts. Ils pourront partir à plusieurs, ce n'est pas exclu, mais je n'ai pas le détail de cette commande pour 2020. Ils seront hébergés dans les gîtes et autres moyens d'hébergements classiques utilisés pour les travaux.

Monsieur PINOT, sur le pourrissement de la situation, pas tout à fait, parce que la situation n'était pas très claire, et c'est aussi pour ça que l'on a eu des propos différents, que l'on réorganise, que l'on supprime, etc. Les choses n'étaient pas claires spontanément. Tant que j'avais la possibilité de détacher les TP de l'établissement, parce que la commande de production se faisait avec des TP détachés, et qu'ils ne comptaient donc pas dans les effectifs de production, j'ai fait quelques embauches. Il n'y a pas eu une volonté de faire pourrir la situation pour dire que ça ne fonctionne plus. D'ailleurs, ça fonctionne encore aujourd'hui. Le TP2 est toujours en Île-de-France et ça fonctionne. Le TP1 est revenu en Normandie depuis le mois de juillet, je crois, mais ça fonctionne. Ils sont neuf. Il n'y a pas de volonté de pourrissement.

Pour ce qui est de l'externalisation, c'est vrai que l'on a des marchés sur ordres dans l'établissement. Ils nous permettent de faire intervenir des entreprises pour de la maintenance, pour des opérations, pour des travaux aussi.

Pour le RH910, tous les agents seront reçus. Il n'y a aucune raison que certains agents ne soient pas reçus. Si ça a été dit, c'est une erreur ou une incertitude que l'on a laissé planer, mais ça n'a pas de sens.

Concernant les locaux provisoires, c'est un peu plus compliqué. C'est l'agence travaux qui nous parle de locaux provisoires dans la mesure où ça s'inscrit dans le projet de relocalisation de toutes les structures de l'Infrapôle, de l'EIC, et les autres structures de l'ÉPIC de tête dans un bâtiment neuf qui est en train d'être reconstruits. Certaines entités étaient dans ce bâtiment. Il a fallu les mettre dans des locaux provisoires le temps de faire les travaux. Ça nous donne aussi du temps pour préparer les locaux tels qu'on en aura besoin.

Pour les audiences, elles étaient à la demande de la CGT.

Le DUO est de qualification H. Le DPX des TP est de qualification F. Celui du secteur travaux, à qui l'on va ajouter un second adjoint de qualification E, sera aussi de qualification F.

Effectivement, les réorganisations et les suppressions surviennent parce que les choses ne sont pas écrites à l'avance. On essaye de faire au mieux. En ce qui rend les projets différents, c'est exact. Il y avait un projet sur les TP, mais ce projet s'inscrit directement avec l'évolution

de notre production de débroussaillage, donc on a souhaité le mettre ensemble pour éclairer le début, même si ce n'est pas à la hauteur des suppressions de postes, je l'entends bien.

Concernant l'abattage, le CO pour les équipes d'abattage, c'est 11, et il est prévu que 11 personnes constituent ces équipes dès qu'on pourra mettre en œuvre ce projet. Ce n'est pas un CO avec des postes vides. C'est un CO avec 11 personnes à l'abattage. Le « clé en main » sur ces équipes d'abattage ne comprend pas la caténaire. Je ne sais plus qui a posé la question.

Pour les risques RPS, ce n'est pas prévu de les faire maintenant. En tout cas, ce n'est pas dans le projet. C'est à voir.

Le DPX pour 49 agents, c'est ce que j'ai répondu. Ce ne sont pas des agents de production que l'on met sur des chantiers, mais ce sont des agents qui sont spécialisés dans les travaux, et que l'on affecte avec un programme annuel. On maîtrise bien les investissements au niveau de la programmation, et ils ont un programme annuel. Voilà pour ce premier tour de questions.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : On va prendre plusieurs interventions. Monsieur ACHOUB, vous avez demandé la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, j'ai une question pour le directeur. Depuis quand êtes-vous dans cet établissement ?

M. Jean-Philippe BRUNET : Depuis le 20 novembre 2017.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : C'est très précis. Je voudrais savoir – parce que vous nous avez quand même dit que vous avez des difficultés de fonctionnement parce que les postes ne sont pas couverts – pourquoi les postes ne sont pas couverts. C'est une responsabilité qui vous incombe.

M. Jean-Philippe BRUNET : Sur les 18 postes qui ne sont pas couverts, j'en ai 15 à la qualification C et qualification D. Ce sont des sujets de promotions internes.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : C'est quand même vous qui êtes responsable de faire fonctionner votre établissement. Vous devez couvrir tous les postes et faire en sorte de mettre les bonnes qualifications sur les bons postes. Vous nous dites que vous avez des difficultés parce que les postes ne sont pas couverts, et que les qualifications ne sont pas sur les postes. Du coup, comment fait-on ? C'est quand même vous qui êtes en responsabilité. Vous prenez les décisions pour faire fonctionner votre établissement.

M. Jean-Philippe BRUNET : C'est exact, sauf que pour passer de la qualification B à la qualification C, il y a un dispositif qui s'appelle « le B vers C » pour lequel on a des agents en formation. Nous nous tenons au suivi de la formation, à la consolidation sur le terrain pour les nommer à l'exercice de notation ou à la NAC. Quant aux qualifications C vers D, on a vraiment de l'expérience. J'ai des DU qui me proposent des qualifications C vers D, avec des agents qui ont deux ou trois d'ancienneté, mais on n'a pas l'expérience voulue.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Donc, la GPEC a été bâclée. Si vous suivez cette GPEC, normalement vous ne devriez pas vous retrouver dans cette situation.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur ACHOUB, j'entends. Votre propos a au moins le mérite de la clarté. Il pointe un certain nombre de difficultés reconnues par le directeur d'établissement tout à fait clairement, donc je pense que l'on ne va pas faire

supporter, monsieur BRUNET, depuis la fin de 2017 la totalité des difficultés de GPEC de l'établissement. Ce sont des difficultés que l'on connaît aussi dans d'autres établissements. On les connaît aussi parce que l'on a beaucoup recruté de jeunes. C'est aussi lié à notre démographie globale. Je pense que l'on travaille sur ces difficultés, mais elles ne se résolvent pas en un jour.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, pour vous répondre, il y a une GPEC qui permet de ne pas arriver à cette situation. Si en tant que directeur de la ZDP NEN, vous nous dites que vous connaissez ces mêmes difficultés partout, il va falloir faire quelque chose. La situation est liée à des choix politiques d'entreprise que vous et vos prédécesseurs avez pris. Si l'on a recruté un certain nombre de jeunes, c'est parce qu'on n'a pas remplacé et formé les agents en temps et heure. Je ne peux pas entendre, dans un dossier de réorganisation, que vous avez des difficultés de fonctionnement parce que les postes ne sont pas couverts. C'est de la faute du directeur parce qu'il est payé comme directeur pour faire fonctionner son établissement, et il doit s'assurer que les agents en nombre suffisant peuvent faire face à une charge de travail avec les compétences voulues.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : J'entends, mais je souligne aussi qu'un certain nombre de difficultés sont structurelles, et ce n'est pas lié à la manière dont il a traité les problèmes. Je confirme que l'Infrapôle Normandie traite ces problèmes de GPEC, comme d'ailleurs les autres établissements. Les problèmes dont nous parlons sont plus ou moins aigus suivant les établissements. On en a d'autres qui n'ont pas été évoqués, mais en Normandie, comme ailleurs, il n'est pas si facile que ça de recruter. Il y a des métiers et des qualifications sur lesquels il n'est pas facile de recruter. Ça peut expliquer un certain nombre d'écartés qui ont été signalés. Monsieur BONNESOEUR.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Bonjour Monsieur le Directeur. J'ai lu avec attention le dossier qui n'est pas trop mal. On va avouer qu'il y a eu un petit effort dans la transmission de données, mais force est de constater qu'il manque quand même beaucoup de choses. J'ai beaucoup de questions sur les raisons pour lesquelles on en est là. Premièrement, vous avez dit que l'équilibre des ressources n'est plus là, mais est-ce que ce n'est pas lié au fait que vous faites trop de sous-traitance ? Après, page 2, quand je lis le document, il est indiqué que *l'employabilité d'une équipe devient difficile*. Comment l'employabilité de cheminots peut-elle être difficile ? Est-ce que ces agents ont eu des formations ? Depuis combien de temps cette situation d'employabilité difficile perdure-t-elle ? Depuis quand ces agents ont-ils eu une formation ? Forcément, si vous ne formez pas les agents pendant 10 ans, c'est sûr que c'est très compliqué derrière. Est-ce que vous avez mis sur ces brigades des plans de formation pour que les agents acquièrent de nouvelles compétences ou perdurent dans leurs compétences ?

Ensuite, avez-vous une étude économique sur le fait que l'externalisation par la sous-traitance serait plus pertinente et moins coûteuse ? Quand je lis, c'est un peu ce que vous nous dites. En fait, ce serait un peu à cause des agents. Je trouve que la réponse est un peu facile. D'ailleurs, je tiens quand même à souligner que la sous-traitance, depuis le référé de Bobigny, depuis le 5 septembre, c'est une grata chez nous. C'est juste pour vous le rappeler...

Après, vous nous dites que les wagons sont vétustes. De quelle année datent-ils ? Quand on a des brigades, normalement on a un plan d'entretien des locaux, d'entretien des wagons. C'est comme vous et moi. Quand on achète une voiture, on a un plan. Si vous nous dites

que le wagon date de 1950, c'est que vous avez vraiment attendu jusqu'au bout de la carafe...

Après, vous mettez que le coût d'entretien est élevé et que l'acheminement est onéreux. J'aimerais bien avoir les chiffres. Oui, d'accord, mais c'est suivant vos dires.

Ensuite, le Code du travail est mis en place pour la sécurité et l'arrêt de l'esclavagisme de la part du patronat. Quand je vous lis, vous mettez que c'est à cause du Code du travail qu'on ne peut plus loger les agents dedans. Je vais quand même vous rappeler que le Code du travail sert quand même à quelque chose. Il sert à protéger les travailleurs. D'ailleurs, le *Lean Management*, à la façon Dupont de Nemours, ne va pas très bien. Aujourd'hui, le Code du travail veille aussi à la sécurité des travailleurs, et il permet de vous encadrer pour que les gens travaillent dans de bonnes conditions. C'est aussi un rappel...

Pareil, où sont les entretiens où les gens auraient exprimé le souhait de partir dans un avenir proche ? C'est pareil, vous indiquez qu'ils ont le désir de partir, mais on n'a pas d'éléments sur le sujet. Ça sera tout pour le moment. Je vais déjà vous laisser répondre. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur BONNESOEUR. Peut-être déjà quelques réponses sur les questions de monsieur BONNESOEUR. Est-ce qu'il y a des éléments pour lesquels on peut répondre ?

M. Jean-Philippe BRUNET : Oui, tout à fait. Le problème de l'employabilité n'est absolument pas l'employabilité des agents, mais l'employabilité de la structure, c'est-à-dire des agents en équipe constituée que l'on déplace toute l'année. Ça fait des années, y compris avant que je sois là, que ces TP ne sont pas dans les effectifs de l'Infrapôle.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Pourtant, c'est écrit dans votre document que *le TP1 a peu d'agents habilités à des missions de sécurité et propose de la main-d'œuvre. Le TP2 est essentiellement constitué d'agents habilités à des missions de sécurité lui permettant de travailler de manière plus autonome et sans apport d'effectifs autres.* Je suis désolé, mais vous ne me donnez pas la bonne réponse. Ça prouve bien qu'il y a un des deux TP où les formations ont été faites, et les agents sont autonomes. Mais là, vous écrivez bien que dans le TP1, ce sont des agents qui ont peu d'habilitations sur des missions de sécurité, donc en tant qu'employeur vous devez former les agents. Mais, ça n'a pas été le cas entre le TP1 et le TP2.

M. Jean-Philippe BRUNET : Parce que ce n'était pas la même façon d'utiliser les TP. Les habilitations qu'ils ont eues jusqu'à présent leur permettaient de travailler en équipe constituée. Pour le TP1, ils sont habilités mainteneurs de l'infrastructure, ils ont des habilitations pour diverses missions de sécurité, malgré tout, mais c'est une équipe qui vient faire de la maintenance. Pour le TP2, ils travaillent en région parisienne. Ils font de la maintenance, mais ils font aussi des missions de sécurité. De toute façon, les habilitations et les formations reçues par les agents étaient en rapport à l'utilisation que l'on faisait des collectifs. Ce que j'ai dit dans les audiences, c'est qu'avant de renvoyer les gens – façon de parler – c'est-à-dire ceux qui seront volontaires pour être détachés en Île-de-France, on s'assurera qu'ils ont bien les habilitations nécessaires à leurs missions là-bas. Si l'on a un agent qui est uniquement formé mainteneur de l'infrastructure, et que l'on a besoin de lui pour être RPTX, RSO, etc., on le formera avant qu'il parte. C'est comme ça que je me suis engagé à voir le delta entre les habilitations des agents aujourd'hui, et qui a correspondu jusqu'à présent à leur employabilité collective, et les besoins futurs.

Pour ce qui est des hébergements, nous avons un schéma directeur des hébergements qui prend les voitures d'hébergements, qui prend les wagons avec des bungalows, parce que c'est un autre type d'hébergement mobile, qui prend aussi les hébergements fixes. En fait, ce sont des bungalows water que l'on déplace en fonction de nos besoins. Et quand je parle de difficultés pour les voitures d'hébergements, c'est une difficulté que l'on a aussi sur l'hébergement de manière générale, ce sont les locaux de sommeil. C'est un sujet extrêmement important qui nécessite énormément de vigilance quant à l'équipement de tous ces hébergements. Ce n'est pas bloquant. Ce qui est bloquant, c'est que l'EIMM de Nîmes ne fait plus de maintenance des voitures. Aujourd'hui, les voitures roulent. Elles sont habilitées, elles sont en état. Quand on va arriver à la fin du cycle, il n'y aura pas de révision. C'est un mail de l'Infrarail qui date du début de l'année. J'en suis désolé, mais c'est comme ça.

Il manque les chiffres d'entretiens et d'acheminements. C'est exact. Certains veulent partir parce que ce n'est plus ce que c'était, parce que ça ne leur convient plus, mais il y a aussi des agents, comme l'a dit monsieur MUTEL, qui aimeraient bien aller dans les TP, même s'ils ne sont pas beaucoup. Ils ont envie de travailler d'une autre façon. Je vous réponds en toute transparence.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Combien d'années d'existence ont les TP1 et TP2 ?

Concernant l'abattage, vous nous dites qu'il y a 11 personnes qui sont projetées, mais sur quel secteur de travail ?

Après, je vais faire le « neuneu » de service, vous nous excuserez, mais dans cette instance il y a des agents de l'EIC. Je ne sais pas ce qu'est un TDH, un CDH (CEM), et l'on peut continuer comme ça longtemps. Pour l'instance, en tant qu'élu, on me donne une information sur laquelle certains thèmes sont en chinois... Est-ce que l'on peut appeler ça une information telle que l'on peut la concevoir ? Par contre, pour la façon dont le document est structuré, il faut avouer qu'il y en a pas mal qui pourraient prendre note de cette structure. Je comprends qu'il y a des choses qui sont évidentes pour vous, mais pour nous elles ne le sont pas. Il y a un glossaire, mais il ne reprend pas tout, loin de là. Souvent, on prend un exemple précis. Quand vous avez un dossier comme celui-ci, vous le faites lire par la stagiaire et vous verrez qu'elle sera la première à vous poser des questions. Ça permettrait de voir que ce qui est écrit n'est pas toujours compréhensible.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : On passera la parole au directeur d'établissement. Sur la forme, je note d'abord que plusieurs ont relevé la consistance intéressante du dossier, et c'est important. Par contre, je note cette question sur laquelle vous avez raison. Il y a des abréviations qui ne sont pas compréhensibles en dehors du métier. À court terme, la meilleure solution me semble de faire un glossaire. Il va falloir que l'on regarde. Ce n'est pas, je pense, très compliqué et l'on essaiera côté RH d'avoir des glossaires en tête des différents dossiers d'information et/ou de consultation. Je reste aussi sur l'idée qu'il faut que l'on arrive à proposer un moyen de présenter chaque grand métier aux membres de ce CSE qui sont issus d'un autre métier. On n'a pas encore la possibilité de le faire, parce qu'on a eu beaucoup de choses à faire, et l'on en a encore beaucoup depuis le début de ce CSE, mais le projet n'est pas dans mon esprit abandonné. Je prends encore quelques interventions. Monsieur CHERIFI.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Merci, Monsieur le Président. Je voudrais revenir sur le fait que les agents des deux TPS seront relogés à BUDDICOM. À l'époque, la suppression des deux TPS n'était pas prévue. Est-ce que les futurs locaux BUDDICOM seront adaptés pour accueillir ces 17 agents ? J'ai une autre question. Vous indiquez en page 9 que les entretiens exploratoires seront réalisés, à défaut, par le RDUO. Dans les deux organigrammes, ancien et futur, aucun RDUO n'apparaît.

Concernant les fiches de poste, j'aimerais savoir ce que vous appelez un dirigeant d'agence. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Encore une intervention avant une série de réponses. Monsieur RAWOLLE.

M. Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Merci. Si j'ai bien compris, Monsieur le DET, le futur poste de super DPX sera du métier Voie, donc le TO sera SES, mais il y a une possibilité de changer les deux en même temps. Vous avez dit qu'il sera aidé pour la veille technique par l'unité. Je regarde l'organigramme. Il me semble que ce sont les responsables de lots travaux qui vont faire de la veille de premier niveau dans l'unité.

Sur le TP, on peut comprendre qu'ils sont vétustes. S'il y en a un qui est depuis longtemps à Paris, ne serait-il pas possible de le laisser à Paris pour mourir de sa belle vie à Paris ?

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Est-ce que l'on peut donner quelques éléments de réponse, à commencer par la question de monsieur PINOT sur l'ancienneté des deux TP. Je ne sais pas si tu as la réponse.

M. Jean-Philippe BRUNET : J'ai toujours connu les TP en Normandie, et c'est effectivement un sujet douloureux pour les chefs d'équipe en particulier et certains agents. C'est une structure logistique qui existe depuis très longtemps. Je ne peux cependant pas vous dire depuis quand exactement, mais ce sont des structures anciennes. Ça n'enlève rien à leur qualité.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Il y avait la question des secteurs sur lesquels travaillerait l'équipe d'abattage.

M. Jean-Philippe BRUNET : Oui, Monsieur CHERIFI, il n'y aura pas 17 personnes à BUDDICOM. On va avoir l'équipe d'abattage et de désherbage, c'est-à-dire que l'on va passer de six à onze. C'est ça qu'il faut que l'on dimensionne. Pour les autres affectations, ça dépendra des entretiens exploratoires, des personnes détachées, et celles qui vont aller dans les équipes de maintenance. Dans les équipes de maintenance, elles sont a priori dimensionnées pour recevoir les personnes là où il y a des postes disponibles, mais ce n'est pas 17 à BUDDICOM. BUDDICOM, c'est l'équipe de désherbage principalement.

Monsieur PINOT, vous avez parlé du CO d'abattage, et ce sont bien 11 personnes qui seront affectées à l'abattage sur toute la Normandie. Ils ne changent pas tous les jours. Ils sont affectés unité par unité. Ils sont affectés dans les quatre unités de maintenance Voie en renfort pour traiter le problème des abattages, sachant qu'il faut être professionnalisé pour les abattre des arbres dangereux. Après, il y a des choses plus simples comme les entretiens des pistes et des arbres de plus petite taille, mais ils seront affectés. On envisage trois équipes travaillant en même temps. Ces équipes sont aussi utilisées pour les campagnes du « train désherbeur », du « camion désherbeur », et là ça répond à monsieur PINOT sur les abréviations.

Monsieur RAWOLLE, il s'agit d'un DPX SES et son adjoint sera TO Voie. C'est imaginé comme ça, puisque le poste de DPX qui est supprimé correspond au poste de DPX Voie et qui chapeautait toutes les ressources Voie sur les TP. Pour la veille, il n'y a pas 36 solutions. C'est le DPX qui en a la responsabilité, mais elle peut tout à fait aussi être faite sur les chantiers par les chefs de lots qui vont faire de la veille sécurité et technique, comme n'importe quel encadrant qui vient sur un chantier faire un contrôle sécurité. Il participe à la veille de l'agent et des processus.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Monsieur CHERIFI avait également demandé ce qu'il en est de la notion de dirigeant d'agence dans la fiche de poste.

M. Jean-Philippe BRUNET : C'est le DUO qui s'appelle le dirigeant d'agence.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Voilà déjà quelques réponses. On avait ensuite une série d'autres demandes. Monsieur GUELUY.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Merci, Monsieur le Président. Je voulais revenir sur les CO qui sont présentés par le directeur. Onze au CO, mais neuf. Onze au CO, mais huit, etc. C'est quand même spécial. Quand la CGT va voir les directeurs d'établissement et que l'on dit qu'il y a des sous-effectifs, on nous répond que ce n'est pas vrai... Là, vous en faites une belle démonstration... D'autant plus que vous avez précisé que ça a été pire parce que vous avez embauché des jeunes, donc c'était encore pire à un moment donné. Vu les sollicitations, ce serait peut-être bien que l'on s'inquiète de leur compteur de repos, de RN, etc., et vous avez intérêt à nous informer là-dessus. S'il manque du monde, le boulot doit être fait, et vous n'allez pas nous faire croire qu'ils ne sont pas plus sollicités qu'ils ne devraient.

Sur la GPEC, monsieur le président en a ajouté une couche en disant que la situation est identique dans les autres établissements. C'est pareil, on dénonce cette situation. Ce n'est pas normal. Un peu partout en France, il y a des postes de qualification D qui ne sont pas tenus. C'est pareil pour la qualification C, mais le boulot se fait, donc vous sous-payez surtout. Nous dire que c'est parce que les gens prennent trop de temps ou qu'il faut prévoir que les gens arrivent au bout de leur formation, ça fait longtemps que l'on réclame qu'ils aillent au bout de leur formation... C'est de la GPEC, ça a été dit. C'est bien de votre responsabilité. Par contre, vous faites faire de sacrées économies à monsieur PEPY. C'est clair ! L'organisation doit jouer sur vos contraintes de production, parce que vous n'avez pas les agents à la bonne qualification, donc est-ce qu'ils maîtrisent le boulot qu'on leur demande ? Est-ce qu'une qualification C est vraiment capable de faire le boulot d'une qualification D ? Vous nous dites qu'il faut être super expérimenté, donc apparemment vous considérez que non, donc il y a des problèmes de production. Ce sont des choses que l'on remonte partout. Vous nous dites que c'est normal et que ça se passe partout pareil... Ça fait des années qu'on dénonce ça !

Vous nous parlez aussi des wagons d'hébergements, mais c'est une stratégie. C'est un peu comme quand monsieur PEPY nous dit, concernant Perpignan – Rungis, que ça coûte tellement cher d'acheter des wagons frigorifiques. Et d'un coup, c'est envoyé au privé... C'est une stratégie. C'est toujours en lien avec la concurrence, avec la sous-traitance. Vous appliquez la stratégie de la direction. N'allez pas nous dire que pour les pauvres engins, vous n'avez pas les moyens de racheter des wagons d'hébergements... On va verser une larme. S'il y avait un besoin les années précédentes, je ne vois pas pourquoi l'on ne réinvestirait pas. Par contre, à côté, on ne nous dit que dans notre super filière, qui s'appelle SFERIS, bizarrement on a les moyens de le faire. Votre projet est donc dans la droite ligne de ce que

l'on connaît depuis plusieurs années. Vous allez continuer à massacrer la filière Voie, et le dossier en est encore un bon exemple.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur GUELUY. Monsieur CANTREL.

M. Guillaume CANTREL (CFDT) : Je vais faire la même citation que mon collègue, monsieur BONNESOEUR. *Le TP1 a peu d'agents habilités à des missions de sécurité.* Mes questions sont les suivantes. Les agents de l'équipe TP1 vont-ils devoir être habilités sécurité ? Faire une VMAS, suivre des formations ? À quelle date estimez-vous les utiliser dans les conditions précitées ?

Ensuite, je vais rejoindre monsieur PINOT sur l'importance d'un glossaire, parce que j'ai travaillé un peu à l'ESR de Saint-Louis, et les termes employés ne sont pas du tout les mêmes dans mon jargon d'aiguilleur. Il faudrait vraiment mettre ça au point pour une lecture simplifiée. Merci à vous.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci de la remarque. On regardera également. Monsieur MUTEL.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Mon camarade est intervenu. Je voulais aussi faire un parallèle avec le train des primeurs, parce que c'est un choix politique. On choisit de ne pas investir, de laisser pourrir, pour finalement dire que c'est vétuste, et qu'il n'est plus possible de l'entretenir, donc il est arrêté.

Dans votre document, vous dites qu'il n'y aura pas d'impact sur les horaires des agents. J'ai un peu de mal à comprendre comment peut-on supprimer 22 agents, reclassés ici ou là, on ne sait pas trop, sans rien changer au niveau des horaires. Je ne comprends pas...

Au niveau de l'abattage, vous passez d'une équipe à six à une équipe à onze. C'est trop peu. Par exemple, la ligne Cherbourg – Granville, qui tous les ans est interrompue quand il y a de la neige, parce que l'on découvre à ce moment que les branches des arbres cassent et qu'elles finissent sur la voie... Tous les ans, c'est pareil... Les feuilles tombent aussi en automne... On a eu un accident grave parce qu'un arbre est tombé sur une caténaire. Il faut monter le nombre d'agents dans l'équipe d'abattage. C'était la proposition de la CGT en Normandie.

Pour les RPS, pour moi ce n'est pas satisfaisant. Je vous alerte déjà. Il y a déjà deux agents qui m'ont appelé. On va regarder ça de très près, mais je vous mets déjà une alerte.

Concernant les véhicules, je ne savais pas qu'il y avait un CO Véhicules. Il y a six véhicules que vous supprimez, et vous récupérez six véhicules, vous en supprimez cinq. Vous allez aussi être gagnant sur l'emploi, mais aussi sur les véhicules.

Je reviens, pour finir, sur les documents et les informations qui ont été données au CSE au mois de juin. Le secrétaire le dit souvent. Vous nous devez une information loyale, juste et sincère. Je me demande où est la sincérité là-dedans, où est la justesse et la loyauté, quand on nous parle d'une réorganisation d'un TP, et que l'on se retrouve finalement avec une réorganisation complète d'une UO Logistique, avec une UO mixte et avec la suppression des TP, et avec une légère petite montée en gamme pour l'équipe d'abattage. Là-dessus, pour tout ce que vous nous avez dit au mois de juin, je considère, Monsieur LARRIEU, que vous n'avez pas donné une information juste, loyale et sincère aux membres du CSE en juin. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je réponds sur le dernier point et je passe la parole à monsieur BRUNET pour une série de réponses, mais avant je donnerai la parole à madame LANTZ. Sur le dernier point, j'ai pris note. On sera attentifs aux formulations des projets de restructuration. Peut-être que celui-là n'était pas assez clair. Madame LANTZ.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Je suis curieuse de savoir, page 10, ce que vous entendez quand vous écrivez que *le périmètre des GU pourrait être adapté*. Est-ce qu'il va être adapté ? Est-ce qu'il change ? Et dans quelles conditions, s'il change ?

Un DPX pour 49 agents. J'ai bien entendu votre réponse, mais d'après la fiche de poste *il assure l'interface régulière avec les clients chez qui les agents sont détachés*. Il a quand même la responsabilité de ces agents. Ce n'est pas parce qu'ils sont détachés qu'il n'a rien à faire avec eux. *Une disponibilité et une implication personnelle* autant pour le TO que le DPX. Il faut faire attention. Ils ont quand même le droit à un minimum de temps de repos. Les DPX sont l'eau ces temps-ci et dans tous les établissements. Il faudra quand même faire attention à ce point. Ça me fait peur quand je vois une disponibilité dans une fiche de poste. Qu'est-ce qu'on demande ?

Après, dans la fiche de poste d'opérateur « désherbeur », vous dites qu'il aura la mission de *rechercher et de recueillir auprès du CEV ou des DPX les informations nécessaires à son travail*. Lorsqu'il reçoit un chantier, il n'a pas toutes les informations. Il doit donc aller chercher le plan de prévention, la vitesse, etc. Ça me choque un peu. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Quatre interventions. Est-ce que l'on peut apporter d'éléments de réponse, Jean-Philippe ?

M. Jean-Philippe BRUNET : Oui. Effectivement, vous dites, Monsieur GUELUY, que la situation serait bien pire. Nous avons réalisé des embauches parce que des agents sont partis à la retraite. Quand on regarde la courbe pour un CO de onze, en décembre 2017 on était à neuf et dix, et en décembre 2018 à neuf et 11. Courant 2019, ayant cette échéance qui n'était pas encore très claire, d'où les atermoiements de vocabulaire, ce n'est pas toujours simple d'affirmer des choses quand on n'a pas tous les éléments. De mon côté, je n'ai jamais eu l'intention de cacher quoi que ce soit. J'ai donné les informations dont j'avais la maîtrise au moment où elles m'ont été demandées.

Effectivement, on a des qualifications B, C et D dans une équipe. On n'a plus de qualifications A en Normandie, elles ont été requalifiées à B, et c'est tant mieux, mais l'on pourra recruter en qualification A. Pour passer de la qualification B vers C, il faut passer une formation. C'est clair. On envoie les personnes de la qualification vers la qualification C quand on a les personnes qui ont les compétences, qui ont déjà un minimum d'expérience, parce qu'il s'agit d'une consolidation du métier. Il faut avoir une pratique de base avérée, c'est-à-dire quelques années à la qualification B. Ça peut être plus ou moins court, ce n'est pas très gênant. Une fois que le poste est disponible, dans le cadre des notations, on peut mettre en place les gens. En revanche, de la qualification C vers la qualification D, il faut une vraie pratique de qualification C. Je ne peux pas dire autre chose. Quand mes DU me proposent en notation quelqu'un qui a deux ans de qualification C pour une qualification D, je réponds que ce n'est pas sérieux.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est un vrai bon débat autour de la GPEC. L'acquisition de l'expérience nécessaire au chef d'équipe est un vrai sujet. On ne le traitera pas complètement à l'occasion de ce dossier, donc je propose que l'on recentre ce dossier

sur les sujets liés à la logistique, mais l'on vient d'ouvrir un sujet qui peut apporter des débats en commission emploi-formation. Je ne nie pas du tout cette question.

M. Jean-Philippe BRUNET : Vous m'interrogez aussi sur le fait que l'on pourrait réinvestir dans des moyens d'hébergement. Bien sûr. Ce ne serait certainement pas les voitures telles qu'elles existent aujourd'hui, à moins que l'on arrive à trouver des voitures plus modernes que l'on peut maintenir, mais le schéma directeur national s'oriente plutôt vers des bungalows aménagés sur des wagons. Les wagons ont la vertu d'être faciles à entretenir. On peut les remplacer. Si j'avais eu des commandes pour faire tourner mes TP en dehors de l'établissement, tant que l'on avait les voitures d'hébergement, on les gardait avant de réinvestir. Pour l'instant, je n'ai plus de commandes pour faire travailler à l'extérieur de l'Infrapôle. Quant à l'intérieur, j'ai donné tout à l'heure la raison pour laquelle je n'ai pas suivi cette possibilité.

Pour la formation du TP1, dès que les agents auront eu leur entretien d'orientation et que les choix seront arrêtés, on va les former le plus tôt possible. Aujourd'hui, je ne sais pas qui va aller où, mais c'est prévu. Il faut absolument qu'on les forme.

Sur le fait que l'équipe d'abattage serait trop petite, probablement, mais on va quand même avoir 11 personnes. Ce sont des professionnels de l'abattage. S'il faut renforcer avec des équipes, on pourra le faire aussi.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Sous ton contrôle, parce que je pense avoir compris ça, notamment durant mes visites dans l'établissement, c'est en complément d'un certain nombre de missions d'entretien des abords qui sont assurées dans les UP.

M. Jean-Philippe BRUNET : Bien sûr. Ils sont plutôt dans des interventions pointues.

Pour les horaires, les gens qui sont dans les TP peuvent être de jour ou de nuit. C'est à peu près équilibré. On aura probablement la même employabilité, mais là aussi ce sera au cas par cas, et ça dépendra du lieu d'affectation des agents, mais ils ne vont pas basculer dans un régime de nuit permanent, par exemple. Ce sera quelque chose de comparable.

Quant aux véhicules, effectivement, les TP ont leur propre force de production. L'outillage va être reversé à l'OUTILOG qui est le « Kiloutou » de l'Infrapôle pour l'outillage. Pour les camions et camionnettes, on va garder tout ce qui est en bon état ce qui permettra peut-être de donner à certaines équipes des véhicules en meilleur état. De toute façon, l'équipe d'abattage a besoin de moyens supplémentaires pour se déplacer, donc ils récupéreront une partie de ces outils.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Ceci étant, je mets mon grain de sel. Le budget global des véhicules est un budget absolument considérable. Chacun peut juger que ça serait mieux s'il était encore plus important ou que les camions sont modernisés. Mais ce budget est considérable pour la ZP NEN et pour toute la SNCF Réseau, donc il faut être très attentif à bien gérer ce budget. Si certaines opérations permettent de rendre des véhicules, et dans certains cas de ne pas remplacer en l'absence de besoin des véhicules qui viennent à échéance dans le cadre d'un contrat de location, ça fait aussi partie des économies que l'on doit réaliser. Je précise ça pour ceux qui penseraient que l'on ne recherche aveuglément que des économies sur les personnels. Quand on dit que l'on veut maîtriser les coûts de maintenance et de travaux sur le réseau, on cherche des économies naturellement dans tous les secteurs. Est-ce que tu as d'autres éléments sur ces interventions ?

M. Jean-Philippe BRUNET : Oui. Rapidement, le périmètre des GU pourrait être adapté. On est dans les précautions oratoires. Le périmètre des GU va être adapté pour équilibrer la charge dans les normes qui doivent être d'environ 100 agents par GU, donc si l'on a un TP qui n'est plus géré, celui qui a le TP va se retrouver avec 11 personnes en moins. Je n'ai pas le détail la gestion d'utilisateur des TP, mais inévitablement il va y avoir une adaptation, mais dans le sens de l'équilibrage de la charge.

Sur la responsabilité du DPX, c'est exact. La charge de travail, la disponibilité, oui. Il y a effectivement un DPX. Il aura un assistant à la qualification E et un technicien d'appui. Il n'est pas tout seul.

J'ai noté un point sur l'organisation de l'abattage. Je ne sais plus pourquoi, Madame LANTZ.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : J'avais noté une formule qui est très fréquente dans les fiches de poste. Madame LANTZ avait noté la formule sur la recherche et le recueil des informations. Sans exagérer, je pense qu'environ tous les postes de travail de toutes les entreprises comportent une part de recherche et de recueil d'informations. Chacun d'entre nous avant d'effectuer un certain nombre de missions recherche et recueille un certain nombre d'informations. Ce n'est pas très original d'avoir ça dans une fiche de travail. Il faudra regarder lors de la formation des agents si tout le monde est d'accord sur le type d'informations recherchées et recueillies. Monsieur BONNESOEUR.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Monsieur le Directeur, le dossier est un peu mieux, mais il est loin d'avoir toutes les informations dont nous avons besoin. Ensuite, on n'aura pas fini, parce que ce n'est pas interactif, donc on n'a pas toutes nos réponses.

Par exemple, vous parlez de bénéfices attendus. *Une capacité d'abattage pouvant passer de 22 000 m² à 40 000 m² annuellement.* Est-ce que vous avez une étude ergonomique ou de chronoanalyse ? Avez-vous l'étude de faisabilité en intégrant la prévention et les risques de TMS ? Après, vous parlez de *gains de performance sur le traitement chimique « clé en main »*. Ce sera une équipe qui va se débrouiller toute seule et qui aura les habilitations nécessaires pour faire les chantiers « clé en main », est-ce que c'est ça ? Ou, est-ce que c'est « clé en main » de la sous-traitance ? Après, vous parlez d'une forte augmentation de l'activité de fauchage ou de désherbage manuel. C'est pareil, avez-vous une étude de faisabilité ? Quand je suis un peu votre dossier, page 11, vous écrivez qu'il n'y aura pas d'achat de matériel supplémentaire. Comment vont-ils faire ? Aux ciseaux ? Il faudra m'expliquer parce que c'est très compliqué...

Après, je vais aller plus vite, mais je pense qu'il faudra quand même faire quelque chose là-dessus, puisque l'information ne sera pas suffisante. Par exemple, quand je vais à la page 7, vous indiquez *une meilleure performance de l'abattage des arbres dangereux*. Je veux bien, mais où est l'étude ? Sur quoi est-ce que vous vous basez pour dire qu'il y a une meilleure performance ? Vous indiquez aussi *un gain de performance sur le traitement chimique par camion « désherbeur » en mode « clé en main »*. C'est la même question. Après, par exemple, vous parlez d'*un large développement du désherbage manuel, fauchage, avec une production sur 48 semaines*. C'est très intéressant, 20 semaines pour l'UP Logistique et 28 semaines pour les entreprises extérieures. Je n'ai pas fait de grandes études, mais quand je prends 48 semaines, et que je fais 20 semaines pour les cheminots et 28 semaines pour les entreprises extérieures, ça veut dire que vous donnez 58 % de ce travail à la sous-traitance, donc on est quand même loin du compte. Je vais m'arrêter là, mais je vous dis qu'il y a encore beaucoup de questions qui vont rester sans réponse. C'est quand même dommage de commencer un sujet comme celui-là à cette heure, sans avoir les

réponses pour nous faire un avis ou les informations sincères, justes et loyales que l'on nous doit. Je vous rappelle qu'on a été élus par les cheminots et pour les cheminots. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur BONNESOEUR. Je dirai un mot là-dessus. Monsieur DE CLERCQ.

M. Jean-Claude DE CLERCQ (CGT) : J'étais en train de me demander si j'allais commencer mon intervention par une chanson de Stromaé : Formidable. Franchement, vous êtes formidable, non ? Vous dites que vous avez du mal à avoir des gens de qualification B vers C, mais il me semble que vous avez supprimé l'examen d'EV4. Vous dites que vous avez du mal à former les gens, c'est vous encore qui fermez les centres de formation régionaux. À un moment donné, vous êtes quand même formidable... Je n'ai pas d'autre mot. Vous reprochez des choses, mais c'est vous qui avez fait ces choses... Vous supprimez les examens, mais vous reprochez ce que vous avez fait... Ouais, vous êtes formidable !

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Merci, Monsieur DE CLERCQ. Il nous manque juste la musique... Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : J'ai failli verser une larme jusqu'à ce que vous ayez fait rejaillir votre côté patronal en disant que vous auriez pu faire des embauches à la qualification A. Là, je me suis dit que j'ai retrouvé le vrai DET... J'ai failli sortir un mouchoir à vous entendre. On avait l'impression que ça vous arrachait le cœur la mise à mort de ce service qui existe depuis longtemps, mais il sera tout de même détruit grâce à vous.

Pour le RH910, je vous ai vu douter. À minima, on est deux organisations syndicales à avoir eu contact avec des agents sur la réorganisation et ce que vous allez faire. Ça les fait flipper. Ils se posent la question de savoir si l'ensemble des agents seront reçus en RH910. Vous pouvez douter, mais ce sont déjà les premiers retours sur le sujet. Avant d'avoir les documents, on savait que ça nous serait présenté le 24 octobre, c'est pour dire...

On vous a entendu, Monsieur le Président. Bravo, merci, vivement que l'on nous fasse la présentation de la fusion UO Artois-Hainaut, et que vous soyez présent pour dire que vous y mettez fin. En information, le président sortant qui est à votre droite a pu remarquer que l'ensemble des délégations ont démontré que ce projet allait coûter plus cher, mais vous devez faire moins cher. Stoppons donc cette réorganisation qui va coûter plus cher, et comme vous dites, c'est la priorité de l'entreprise. On aura certainement une information de votre part sur l'arrêt de la fusion au sein de l'EIC Artois-Hainaut.

Par contre, je vais être rapide. C'est tant mieux si cette équipe d'abattage augmente – mais c'est au détriment d'un autre service – en espérant que ça pourra encore augmenter. J'aimerais savoir si le président a une vision à propos de la ZDP NEN à propos de ce type d'équipes en matière de montage. Est-ce qu'il y a des besoins ? Il faut arrêter de tout externaliser, parce que sur certains secteurs, en matière d'abattage avec l'externe on a beaucoup de mal à en avoir.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est noté, Monsieur PINOT. Monsieur THEVENARD-BERGER.

M. Benoît THEVENARD-BERGER (UNSA-Ferroviaire) : Oui, Monsieur le Président, merci. Du coup, je vais faire mon intervention dans un autre sens. Je vais poser ma première question concrète. Où sont logées les équipes d'abattage et de désherbage ? Quelles sont leurs conditions de logement ? J'imagine qu'elles travaillent dans toute la Normandie.

Après, oui, Monsieur le Président, vous êtes formidable. Quand j'analyse le dossier, en gros on supprime 19 postes au CO, et vous avez 18 postes non couverts. C'est magnifique, comme ça, vous allez rendre votre CO formidable. Il sera impeccable. Vous serez dans les clous. Avec un peu plus d'ironie, j'ai toujours entendu parler au CE M&T de stratégie d'industrialisation de la maintenance. Chaque M&T a fait son industrialisation comme il le souhaitait. Quand on était en CE M&T, ça nous interpellait à chaque fois, parce que chaque zone de production a une stratégie différente. Il y avait eu un plan Infra 2010 où l'on avait des gens, quand on a supprimé les directions régionales, qui nous disaient que l'avenir était dans les équipes mobiles, des TP, des bungalows, presque des bus, etc. Là, vous êtes en train de faire l'exact contraire. Faire et défaire, on fait toujours du chemin de fer, mais cela étant dit, en Alsace, pour le dossier Infrapôle Rhénan, vous créez des collectifs de travaux de maintenance. C'est exactement l'inverse. Dans chaque unité de maintenance, si j'ai bien compris le dossier rhénan, vous créez des secteurs de travaux de maintenance, alors que là vous êtes en train de dissoudre ça en Normandie.

Je voulais faire un parallèle. On essaye les UP mixtes en Infrapôle Rhénan. Là, on essaye le DPX mixte. À titre personnel, je ne suis pas trop fan de cette chose.

Je voulais encore rebondir sur un propos de monsieur le directeur. Il a dit que l'on avait des difficultés à intégrer des jeunes dans les équipes logistiques. Ce n'est pas une nouveauté. Les choses existent souvent depuis 50 ans et ce n'est pas pour rien. Dans la logistique, depuis 30 ans, on ne met que des agents expérimentés parce qu'on a besoin d'agents qui ont de l'expérience et de la pratique, afin de faire des opérations autonomes et des équipes, comme vous dites, « clé en main ». On a toujours connu ça, mais ça n'a jamais vraiment fonctionné. C'était le souhait de la direction, mais du coup l'intégration des jeunes n'est pas facile du tout.

Pour terminer mon intervention, je voulais vous dire que c'est formidable parce que vous avez 18 postes non couverts, mais vous supprimez 19 postes au CO. Si j'ai bien compris, vous supprimez 22 postes dans les TP. Trois agents vont être surveillants de travaux, cinq postes seront créés à l'abattage, on arrive huit. Six personnes vont aller en Île-de-France. Deux agents partent à la retraite. Il manque bien six destinations sur les 18 postes non couverts, donc j'espère que vous allez réussir à faire coller tout ça dans l'intérêt des agents, dans le cadre des entretiens.

J'avais finalement une seule question. Concernant les problèmes de logement et de TP, est-ce que vous avez ces mêmes problèmes avec les équipes de la logistique ? J'imagine qu'ils ne dorment pas dans la voiture, mais la problématique du logement est quelque chose que l'on maîtrise depuis très longtemps dans les autres logistiques.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : C'est noté. Monsieur MUTEL.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Puisque l'on est dans la chanson et que l'on est formidables, il ne manque que la musique, Monsieur le Président. Je trouve que c'est franchement dommage, parce qu'on ne va pas pouvoir parler des accidents du travail. On aurait pu découvrir l'indicateur qui s'appelle RHUMBA. Peut-être qu'il y aurait eu de la rumba dans l'air... Ou peut-être un air révolutionnaire... J'avais beaucoup d'autres questions, mais je vais m'arrêter là. Je les poserai une prochaine fois, mais j'ignore le cadre. Je sais que l'on va se revoir, Monsieur le DET. Je pourrais poser mes questions en DCI ou dans une réunion de commission santé. Je vais m'arrêter là. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je vous propose, vu l'heure, et je vois que le secrétaire me surveille attentivement...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Le secrétaire a demandé la parole, Monsieur le Président...

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Excusez-moi, Monsieur ACHOUB. Est-ce que l'on a le temps de donner quelques éléments de réponse aux dernières interventions ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, il est 17 h 57. J'ai deux ou trois choses à dire.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Vous avez la parole. Je pense que l'on n'aura pas le temps de répondre aux dernières interventions. De toute façon, on se reverra sur ce dossier.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous avez dit tout à l'heure que l'on n'aurait peut-être pas le temps de tout terminer. Je vous rappelle que pour les dossiers d'information/consultation, s'il faut une seconde réunion d'information, parce que les débats ne sont pas terminés, il faut la réaliser avant la consultation. Ne croyez pas que vous allez nous jeter le dossier de consultation sans prendre le temps de débattre sur le projet. Je tiens au débat.

Ensuite, il nous reste aujourd'hui les points E2, E3, F1, F2, F3, F4 et G. On a aussi l'ordre du jour de la dernière plénière ordinaire qui est dans le même état. Je vous le dis d'une manière très claire, il n'y aura pas d'ordre du jour de novembre tant que ces points ne sont pas terminés. Je vous vois venir. Vous n'allez pas commencer à mettre en place les réorganisations les unes derrière les autres, pour distribuer vos GIR au 1^{er} janvier 2020 à l'ensemble de vos directeurs qui auront mis en place leurs réorganisations, pour mettre ensuite votre main sur le cœur en disant que vous avez passé toutes vos réorganisations. On ne va pas travailler comme ça. On va déjà finir tout ce que l'on a à faire. Vous ferez la ou les plénières supplémentaires pour les terminer. Après, on verra.

Ensuite, je vous le dis de manière claire, j'ai mis mes observations. S'il y a à nouveau un ordre du jour comme celui-ci, lors de la prochaine plénière, je ne signerai pas l'ordre du jour, parce qu'il doit être établi de manière à être traité durant la journée, et pas comme vous êtes en train de le faire. Vous le savez. Je vous demande maintenant de bien vouloir suspendre la séance puisqu'il vous reste une minute.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Il me reste une minute et ça me permet de vous répondre, Monsieur le Secrétaire. Sur l'ordre du jour restant et sur l'ordre du jour de la dernière plénière, je vous l'ai dit en début de séance, je suis d'accord. Nous aurons à organiser une séance supplémentaire. On verra avec vous la date et son contenu, mais il n'y a pas d'écart entre ce que vous avez demandé et ce que je propose.

Je remercie nos assesseurs. Je remercie monsieur BRUNET. Je vous souhaite à tous et toutes une bonne soirée.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Monsieur LARRIEU, avant de suspendre la séance, pourriez-vous nous donner des nouvelles, si vous en avez, de la personne qui est partie à l'hôpital ?

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Je vais voir si nous en avons maintenant. Nous n'en avons pas en reprise de séance.

M. Olivier MARTY : On se tient au courant, mais pour le moment nous n'avons pas encore de nouvelles de sortie. Le conjoint de la personne concernée est venu à son chevet.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Avant la suspension de séance, j'aimerais savoir si vous avez des informations sur l'accident de train qui est survenu ce matin. Un train aurait percuté un camion.

M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) : Non, je n'ai pas d'information particulière. C'est très difficile d'avoir ce type d'informations au fil de l'eau quand je préside le CSE.

La séance est suspendue à 18 h 01.