



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

---

*Procès-verbal n°31*

---

## Réunion complémentaire du 14 novembre 2019

La Direction était représentée par M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE le matin), puis par M. Olivier MARTY (président du CSE l'après-midi), Mme Agnès RAULT, Mme Marion CURET.

Intervenants : M. Fabrice LARCHEVEQUE, Dr. Isabelle LEHOUCQ-TON-VAN, Mme Marjorie BLANCHART, M. Jean-Philippe BRUNET, M. Guillaume LE FOLL.

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

### Représentants titulaires du Personnel du Collège Maîtrise :

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

### Représentants titulaires du Personnel du Collège Cadre :

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

### Représentants suppléants du Personnel du Collège Exécution :

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

Mme	HERRMANN	Valérie	UNSA-Ferroviaire	IP Rhéna	Non convoquée
M.	BAETENS	Ludovic	SUD Rail	ILOG National	Non convoqué
Mme	COELET	Amélie	SUD Rail	EIC LORCA	Présente
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	Non convoquée
M.	SIMON	Arnaud	CGT	IP Rhéna	Non convoqué
M.	DI CARLO	Antoine	CGT	EIC LORCA	Non convoqué
M.	LANSIAUX	Laurent	CGT	ILOG NPDC	Non convoqué
M.	REPILLET	Thierry	CGT	ILOG National	Non convoqué
M.	MARSEILLE	Frédéric	CGT	IEE	Non convoqué
Mme	LE CESNE	Claire	UNSA-Ferroviaire	ILOG National	Non convoquée
M.	COLLOTTE	Sébastien	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Présent
M.	HALAS	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	Non convoqué
Mme	L'HOMEL	Vanessa	CFDT	EIC LORCA	Non convoquée

**Représentants suppléants du Personnel du Collège Cadre :**

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

**Représentants syndicaux :**

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

<b>Réunion plénière ordinaire du 24 octobre 2019</b>
--

A - INFORMATIONS A L'INITIATIVE DU SERVICE _____	6
A1 - INFORMATION SUR LES MODES OPERATOIRES OA ET LA PROCEDURE D'INSPECTION VISUELLE OA (SUITE CSE DU 17/10) _____	6
A2 - INFORMATION AVANT CONSULTATION SUR LE PROJET D'EVOLUTION DE LA PRODUCTION LOGISTIQUE DE L'INFRAPOLE NORMANDIE _____	16
A4 - LES EVENEMENTS DE SECURITE REMARQUABLES DE AOUT ET SEPTEMBRE 2019 _____	28
DECLARATION CGT _____	30

*La séance est ouverte à 9h21.*

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Mesdames et messieurs, bonjour. Nous commençons cette séance avec un petit retard technique. Je voudrais avant toute chose rappeler que nous commémorons aujourd'hui le 4e anniversaire de l'accident d'Eckwersheim. Il y aura d'ailleurs une cérémonie commémorative sur place cet après-midi avec les familles des victimes et les deux présidents. C'est l'occasion de nous remémorer cet accident dramatique et d'importance, primordial de la sécurité dans tout ce que nous faisons.

Je voudrais par avance vous présenter mes excuses, parce que je serai amené à vous quitter soit en début de séance d'après-midi, soit peu après le début de la séance d'après-midi. C'est un aspect de l'emploi du temps que je ne maîtrise pas, celui du Président. En mon absence, c'est Monsieur MARTY qui présidera ce CSE.

Est-ce que l'on fait d'abord le tour des suppléants et des présents ?

**M. Dominique SENS (CGT)** : Pour la CGT, en plus des titulaires présents assistent à cette séance Sylvain WAVELET et Ulrich FLAUW.

**M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire)** : Pour la délégation UNSA-Ferroviaire, Adrien LEROY absent de dernière minute et non remplacé. Il est au fond du lit, a priori la grippe est arrivée. Absents excusés, mais prévus de longue date, Madame Sylvie KAMMERER, Madame Delizia MELONI, Monsieur Laurent DAIME, remplacés respectivement par Pierre NOWICKI, Sébastien COLLOTTE et Gaël HALAS.

**M. Pierre GENEAU (SUD-Rail)** : Pour SUD-Rail, Nicolas BRASSART est remplacé par Amélie COEPLLET.

**M. Pascal OZENNE (CFDT)** : Pour la CFDT, Caroline LANTZ est remplacée par Guillaume CANTREL.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Monsieur le Secrétaire, vous souhaitez la parole.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Oui. Monsieur le Président, lors de l'élaboration de l'ordre du jour d'aujourd'hui, j'avais échangé avec vos services. Vous savez que nous avons une séance qui est dédiée à tout ce qui est CSSCT et je trouvais dommageable que l'on mette cela à la fin de cette plénière où l'on ne pourra pas discuter. La proposition était que le point A3, sur l'information sur le projet d'enregistrement des conversations téléphoniques soit mis à la fin après le B4, pour laisser un peu plus de discussions autour de tout ce qui a trait à la CSSCT. Si nous n'arrivons pas à nous occuper du point A3 nous en discuterons lors d'une prochaine plénière. C'est la proposition du secrétaire.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : J'approuve la proposition de Monsieur ACHOUB, parce qu'il est évidemment très important que nous puissions consacrer un temps suffisant de notre réunion d'aujourd'hui aux questions de santé, sécurité et conditions de travail. Je suis d'accord, nous prendrons les points dans cet ordre. En espérant que l'on puisse traiter le point A3, mais si nous ne pouvons pas le traiter, nous le reporterons. Je vous propose de passer à notre ordre du jour, puisque c'est une séance aujourd'hui qui dédouble les deux séances des 17 et 24 octobre pour des points de l'ordre du jour qui n'avaient pas

pu être traités. Si vous en êtes d'accord, Monsieur le Secrétaire, nous prenons le point A1 de l'ordre du jour. J'ai deux assesseurs aujourd'hui, Monsieur Marty et Madame RAULT. Je vous informe que le troisième assesseur sera pour ce premier point Monsieur Fabrice LARCHEVEQUE, que vous avez déjà rencontré, qui est l'expert des questions d'amiante à la DSSR de SNCF Réseau.

Je donne une précision avant de prendre le premier point de l'ordre du jour. Nous aurons cet après-midi en pensant que c'est le moment où vont être traités les points SSCT la présence du Docteur LEHOUCQ et de Marjorie BLANCHART, la préventrice.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : C'est une bonne nouvelle.

## **A - Informations à l'initiative du service**

### **A1 - information sur les modes opératoires OA et la procédure d'inspection visuelle OA (suite CSE du 17/10)**

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Sur le point A1, juste une très brève introduction. Vous savez qu'il y a principalement dans les pôles régionaux ingénierie ou à la Direction de l'ingénierie des experts d'ouvrage d'art dont le travail consiste à inspecter périodiquement tous nos ouvrages d'art. Il y a aussi quelques agents dans les établissements de maintenance qui interviennent aussi sur les ouvrages d'art en inspection, en complément de ce que font les experts. Pour ces personnes il a été détecté que certains des modes d'intervention classiques pouvaient créer un risque d'exposition à des fibres d'amiante. Tout cela va être davantage précisé. Ce n'est pas du tout le même type de sujet que celui que nous avons vu pour l'équipe réparation des ponts métalliques de l'Infralog national. Là il s'agit carrément de travailler sur des ouvrages amiantés avec un certain nombre d'opérations qui par nature peuvent amener le dégagement de fibres d'amiantes. Là il s'agit plutôt de choses assez occasionnelles ou de modes opératoires. Pour ces modes d'intervention ponctuels, il est prévu un certain nombre de mesures préventives pour lesquelles on vous fait aujourd'hui l'information.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Nous avons fait remarquer à vos services lors du dernier ordre du jour : il serait souhaitable, lorsque l'on doit traiter un sujet, qu'il soit expliqué jusqu'au bout. J'ai le souvenir que quand on nous a présenté ce point concernant les ouvrages d'art, on nous avait indiqué que c'était du travail qui se rajoutait, mais à aucun moment on ne nous a parlé d'amiante. Le sujet est important, parce que l'on ne peut pas le traiter, et on risque d'être moins attentifs à un dossier au niveau de l'ordre du jour. Pour moi, ce n'est pas la même chose de traiter un ouvrage d'art avec une procédure amiante, que du travail supplémentaire.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Je ne suis pas capable, Monsieur ACHOUB, de refaire le fil de vos échanges. Ce que je dis simplement, c'est que je pense que le dossier qui a été envoyé déjà pour un CSE précédent, est assez explicite sur la nature de ce qui est prévu. On veillera à l'avenir à avoir l'explication nécessaire quand on fait l'ordre du jour.

**M. Fabrice LARCHEVEQUE :** Bonjour à tous, je vais vous donner d'information sur les procédures qui concernent les ouvrages d'art. Vous avez eu les documents, ce sera oral, je n'ai pas de présentation. Nous sommes dans la démarche d'évaluation des risques, et dans la démarche d'activation d'un ou plusieurs process amiante en sous-section 4, par l'intermédiaire de la validation d'un chantier test. La première étape dans cette démarche est de s'assurer qu'il y a bien de l'amiante sur l'ouvrage, sinon cela rend caduque la suite des mesures que l'on va réaliser. Nous avons identifié un ouvrage d'art qui correspondait à l'activité, et dont la peinture présente de l'amiante. C'est le pont-rail Mollien à Calais et on décide le 14 et le 15 mai d'utiliser ce site. Au préalable nous avons une opération d'échafaudage qui va être réalisée par l'infrapôle Nord – Pas-de-Calais, pour que l'on puisse accéder au chantier. Le principe est que l'on va se mettre dans les conditions les plus défavorables, on va réaliser une zone fermée à l'intérieur de laquelle on va réaliser des empoussièrlements. Pour cela, il y a des mesures d'ambiance à l'extérieur de la zone et des mesures d'ambiance dans la zone de travail. Et également, les opérateurs qui vont rentrer à l'intérieur de la zone sont équipés de capteurs amiante. Il y a toute la phase d'habillage et de préparation avec des EPI adaptés, parce qu'il y a de l'amiante.

On se place dans les conditions les plus défavorables, donc on équipe l'agent avec les EPI les plus protecteurs. Là, il y a trois procédures qui visent à mesurer l'état de corrosion. Il y a un test au marteau, la procédure qui consiste à vérifier les écailles de peinture, et un essai de traction. À côté de cela, il y a une procédure de surveillance visuelle où le technicien vient contrôler l'état de corrosion.

Sur le sondage au marteau on a mesuré 15 fibres au litre sur deux heures. Nous n'avons pas mesuré d'amiante sur l'essai de quadrillage, et nous avons mesuré 6,80 sur l'essai de traction. Nous avons également une mesure à 10 fibres au litre sur la surveillance visuelle. Je précise que vu les conditions du chantier test on ne peut pas laisser un agent seul en zone de travail. Normalement il faudrait avoir une personne qui réalise un mode opératoire spécifique seule ou à deux en zone, mais le même mode de travail. Ensuite on sort, on fait une pause, on se change, on se rééquipe et on fait un autre mode opératoire. Là ce sont les conditions du chantier test, il y avait deux agents en zone. La personne sur la procédure de surveillance a finalement travaillé en même temps que la personne qui a réalisé son test au marteau. Cela explique peut-être la concentration importante.

Lorsque l'on a cette fameuse concentration mesurée, on calcule la valeur limite d'exposition professionnelle, et on ramène cette concentration sur huit heures de travail. Forcément, ce calcul brut est minoré par le temps de travail. Si on regarde le résultat en page 16, on tombe sur des concentrations beaucoup plus faibles, et cela nous place au niveau 1.

Nous avons fait évoluer les trois modes opératoires. Sur le contrôle au marteau on vient agresser le matériau à coup de marteau, et forcément on est susceptible de libérer des fibres d'amiante. On va privilégier la pulvérisation, mais on ne retient pas l'aspiration à la source.

Sur l'essai de traction, on utilisera des EPI classiques, il n'y a pas d'évolution particulière. Simplement, sur la procédure on va distinguer une procédure visuelle, parce que nous avons un ouvrage d'art qui permet un accès correct avec une bonne visibilité, mais sans espace confiné, sans difficulté, etc., d'une action de travail où on doit se faufiler avec un risque de frottement de l'opérateur avec la peinture amiantée, et pour laquelle il faudra se protéger.

Le CSE avait demandé la mise en place d'une procédure, qui est présente dans le dossier. Quand on a un risque d'espace confiné de frottement avec le matériau amianté sur ce type d'intervention, on revêt l'habillage complet amiante avec le gilet haute visibilité, le casque et

le harnais pour accéder à certains ouvrages. On rappelle cette procédure dans un mémo qui est distribué.

Je suis disponible pour répondre à vos éventuelles questions.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Juste une remarque, quand vous programmez une réunion comme cela, vous pourriez vous donner la peine de remettre le document en question dans le libellé de la plénière du 14 novembre. On est obligé d'aller le chercher dans le 17 octobre. Ce qui n'est pas évident, parce que nous avons aussi des suppléants qui sont là, et on est obligé d'aller « à la pêche ».

Juste une question : je ne comprends pas par rapport au marteau. Vous avez dit que l'on n'utilise pas l'aspiration, parce que c'est compliqué. Nous en tant que préventeur « c'est compliqué », cela ne peut pas être une réponse pour nous. Ce qu'il faut, c'est assurer la santé des travailleurs.

**M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail)** : On a quelques petites questions sur le sujet. Nous avons également la question sur les moyens de protection collectifs incompatibles avec l'essai de quadrillage. On a cru comprendre que l'aspirateur THE est très encombrant et lourd, est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'avoir un aspirateur moins encombrant et moins lourd ? Nous avons eu pas mal de mal à comprendre les documents qui ont été remis, notamment à cause des différents acronymes sur lesquels il va falloir nous éclairer un peu.

Une question également sur le « surfactant ». Ce serait bien que l'on nous explique exactement quel est ce produit. Nous aurions aimé savoir également s'il est nocif, notamment pour l'environnement.

Le trousseau de contrôleurs spécifique amiante, on a cru comprendre qu'il est stocké dans une espèce de poche étanche. Comment est-il stocké, et comment on extrait les données récoltées ? Parce que du coup il aura été en contact avec les fibres, et on se demande comment cela se passe au niveau procédure. Au niveau de l'appareil de ventilation assistée, on voulait savoir comment est entretenue la charge des batteries.

**M. Dominique SENS (CGT)** : Pour la CGT, nous étions déjà intervenus sur l'état de vétusté des ouvrages d'art. Différents rapports nous ont alertés sur ce patrimoine national, et pour nous cela renvoyait à la bonne adéquation entre les charges de travail, surveillance et maintenance de ces ouvrages d'air, et la bonne adéquation avec les effectifs spécialement formés. C'est ce que l'on avait fait remarquer quand on a eu l'ordre du jour sur ce point particulier. Vu le report de ce dossier, il y a peut-être eu des avancées depuis, mais voilà quelques questions que nous avons préparées pour l'époque. Le CSE a déjà été sollicité concernant les risques amiante pour les personnels des ponts métalliques. Ces risques depuis la dernière sollicitation sont toujours les mêmes. Les fois précédentes la délégation CGT avait souligné le besoin d'une procédure claire et efficace. Au vu des modes opératoires présentés, la clarté semble plus que jamais nécessaire, et les avancées sur les procédures vont dans le bon sens. Cependant des questions demeurent quant aux formations du personnel. Nous estimons que tout agent devant être confronté à ce risque de près ou de loin doit recevoir la formation. Un personnel non formé n'a pas sa place sur un chantier, même encadré par des agents formés.

Concernant le mode opératoire, les documents présentés sont-ils des documents de type « métier » et sont-ils de nature à être amenés sur le terrain ? Si tel est le cas, la première impression est une réelle complexité de lecture et d'utilisation en particulier sur les agents récents sur la spécialité. Est-ce qu'un document synthétique terrain existe ou est en

préparation ? Dans quel délai ces mémos d'accompagnement seront-ils distribués ? En cas de doute d'un agent sur le terrain, vers qui pourrait-il se tourner ?

Les temps de travail sont donnés avec des séquençages types par tâche, sur quelle réglementation se basent-ils ? Celle-ci prend-elle en compte les spécificités des spécialités ponts et ouvrage d'art SNCF ? Par exemple, 15 minutes de déshabillage et décontamination semble bien courte quant au matériel relativement lourd mis en œuvre. Les journées de travail sont-elles déterminées à l'avance, par exemple au niveau des temps de séquençage ?

Dans quel délai l'analyse des risques détermine quel mode opératoire doit être utilisé et réalisé, et qui la réalise en amont de la sortie ? L'étude de ces journées a-t-elle chiffré les conséquences en termes de surcharge de travail ? Pourrions-nous en avoir le détail ? Quel recrutement va être mis en place pour faire face à cet accroissement ?

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail) :** Sur la forme de l'ordre du jour, nous rejoignons totalement ce qu'ont signalé les camarades de la CGT, ce n'est pas compliqué de nous remettre les fichiers correspondants et l'ordre du jour type. Pour ceux qui n'ont toujours pas eu la formation (tablettes, outils, etc.), il serait bien d'envoyer les nouveaux documents qui ont été réalisés pour cet ordre du jour et de respecter un peu ce qui a été mis en place depuis le début de cette instance.

Concernant l'ICP, vous savez que cela traîne un peu, Monsieur le Président. Il nous semblait au vu des discussions que les élus pourraient participer à certaines ICP selon leur degré d'importance. Je pense que celle-là aurait pu faire partie de celle où les élus auraient pu participer, surtout lorsque cela amène une présentation en séance.

On répète qu'il serait bien d'avancer un peu sur le sujet, cela permettrait peut-être une meilleure compréhension sur de tels dossiers.

Quelques questions qui vont peut-être vous paraître stupide, mais il n'y a pas de questions bêtes. Est-ce qu'il existe un catalogue EPI amiante ? Qu'est-ce qui est proposé aux agents en termes d'EPI ? Ont-ils le choix entre différentes qualités ? Combien d'agents vont être concernés ? Est-ce que ce sera des volontaires ou obligatoires ? Est-ce que ce sont de nouveaux personnels, une nouvelle équipe ? Aussi ce qui est primordial c'est la durée des formations, et par qui ?

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT) :** Nous avons fait une résolution lorsque nous avons parlé des points amiantés. Nous avons demandé la liste des ouvrages amiantés sur le ZdP NEN. Depuis six mois je pense que cette liste doit être bien avancée, et j'aimerais bien que vous nous la présentiez aujourd'hui, s'il vous plaît.

**M. Pascal GUELUY (CGT) :** J'ai une question concernant la page 16. Dans votre document on apprend qu'il y a plusieurs chantiers tests, mais nous n'avons des résultats que sur certains. Qu'en est-il des autres ? Comment peut-on ne pas vous soupçonner d'avoir choisi ceux qui vous arrangent bien ?

**M. Fabrice LARCHEVEQUE :** J'ai pris note d'un certain nombre de questions. Je vais essayer d'en faire un peu la synthèse. Je vais commencer par la dernière. Évidemment, en toute impartialité, ce n'est pas SNCF Réseau qui organise les modalités de mesurage du chantier test. Nous sommes accompagnés par un organisme accrédité à réaliser ce type de mesures. Nous avons au sens de l'employeur uniquement précisé le mode opératoire que l'on veut valider par ce chantier. Nous n'avons aucun contrôle sur l'absence ou la présence de fibres qui dépasseraient le niveau estimé.

Pour revenir sur les acronymes, nous avons parlé de sous-section 4. C'est simplement un acronyme que l'on utilise en verbiage courant des chantiers amiante. L'amiante est un cancérigène qui fait partie de la prévention du risque chimique dans le Code du travail. Il y a un certain nombre de sous-sections, c'est-à-dire des chapitres qui traitent du risque amiante dans le Code du travail. Les sous-sections 1 et 2 sont en quelque sorte des troncs communs et sont applicables à la sous-section 3, c'est-à-dire le chapitre du Code du travail qui traite des travaux de retrait d'amiante. Cela c'est typiquement ce que l'on peut faire au niveau du matériel. Les dispositions qui concernent les opérations sur des matériaux amiantés susceptibles de libérer des fibres d'amiante relèvent de ce que l'on appelle la sous-section 4.

Il y a un certain nombre d'éléments qui concernent la protection collective, et que l'on appelle concrètement un aspirateur à très haute efficacité. Il faut bien comprendre qu'il y a des contraintes d'accès dans les ouvrages d'art qui sont incompatibles avec le port à la main d'un aspirateur. C'est la première difficulté.

D'autre part, nous sommes sur des process où c'est vraiment de la maintenance itinérante. Dans les ouvrages d'art, ils vont circuler et essayer d'identifier des zones de corrosion qui présentent des décollements, des copeaux. C'est pour cela que sur l'essai de quadrillage on explique qu'il n'y a pas de moyen de protection collective, dans le sens où ce que l'on essaie de mettre en évidence, c'est par les lacérations de regarder si la peinture se soulève. Si vous aspirez ce que vous êtes en train de mesurer, c'est compliqué.

Il y a beaucoup de questions dans l'accompagnement des mesures. Il y a la partie sur le terrain, et vous avez parlé des trousseaux d'outillage. À partir du moment où sur un chantier d'amiante on utilise un outillage spécifique, on ne va pas le jeter. On a la possibilité de l'ensacher comme un outil contaminé dans un double sac amiante, que l'on va décontaminer en extérieur. Le sac en lui-même sera complètement sain, mais ce qui se trouve à l'intérieur est amianté. C'est toute la difficulté, c'est-à-dire que lors de la prochaine intervention il faudra que ce sac soit conservé dans un endroit sécurisé, et identifié comme étant potentiellement contaminé. On pourra le déplacer sur un autre chantier et une fois arrivé en zone on l'ouvrira, on l'utilisera et on le remettra dans son sac pour un autre chantier éventuellement. C'est vraiment une notion de conservation de ce sac d'outillage dans une zone spécifique. C'est une vraie difficulté, qui nécessite un accompagnement bien précis. Nous avons parlé d'utiliser un support numérique pour pallier ce type de document avec une difficile mise en œuvre sur le terrain.

Il est évident que les agents qui seront affectés à ces opérations vont en formation amiante. Au cours de cette formation, on apprend à s'équiper et à utiliser un EPI, mais ce n'est pas forcément l'EPI que l'on aura au catalogue EPI de la SNCF. On va voir un certain nombre de modèles, mais encore une fois, c'est assez limité, il n'y a pas pléthore de fabricants en face. Vous avez un ou deux modèles de masque qui sont proposés selon les niveaux de risque. Ces masques doivent s'adapter à la morphologie du visage, c'est une condition de sécurité. Il faut absolument que l'on garantisse l'étanchéité. On réalise avec ces EPI un test d'étanchéité pour bien vérifier que le modèle d'EPI choisi par rapport à l'agent correspond bien.

La liste des ouvrages d'art amiantés est en cours de réalisation, et je ne peux pas vous la fournir aujourd'hui en séance. Nous réalisons des diagnostics renforcés selon un protocole renforcé avec des prélèvements. Nous serons en capacité de vous fournir la liste.

Sur les protections collectives, c'est de l'eau et du solvant. C'est un peu dense et pâteux, ce qui fait que cela vient fixer les fibres sur le support sur lequel c'est projeté. C'est un petit pulvérisateur. La fiche de sécurité est fournie, il n'y a pas de produits particulièrement toxiques à l'intérieur.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail) :** Vous n'avez pas répondu à la première question concernant les ICP. Je suppose que nous aurons une réponse à ce sujet. Précédemment lors des CSE nous vous avons demandé, et vous avez pris note à l'époque, c'est sur l'indépendance du Cabinet Dambrajac. On voudrait avoir une réponse concernant son indépendance par rapport à la SNCF. Il me semble que le père est embauché à la SNCF, et c'est le fils qui tiendrait le Cabinet d'expertise. De ce fait-là, il y a quand même un lien, et nous voudrions connaître les conséquences d'un tel lien et de l'indépendance des expertises que ce Cabinet pourrait faire.

Vous pouvez faire le tour de la table, et c'est une contrainte pour les personnels, en effet nous ne sommes pas tous forcément rasés propre du matin, etc. Cela doit devenir une obligation pour ce personnel. En termes d'EPI avez-vous fourni le matériel nécessaire permettant de tenir leurs obligations en la matière (mousse à raser et rasoir) ? À partir de quand comptez-vous mettre en place cette équipe, qui comptera combien de personnes ?

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT) :** C'est toujours la même chose, à chaque fois qu'on évoque la liste des ouvrages amiantés vous nous dites qu'elle est en cours. Elle sera en cours pendant combien de temps ? Quand aurez-vous fini de faire le recensement des ouvrages amiantés ? Je vous demande une date. Comme cela fait bientôt 11 mois que l'on vous demande une liste, même si elle n'est pas terminée, au point où elle en est aujourd'hui. Même s'il en manque, ce n'est pas grave.

**M. Olivier MARTY :** La liste qui a été évoquée lors des précédents débats sur les ouvrages d'art amiantés a été mise dans la base documentaire le 10 octobre. Elle a été mise dans un document qui reprend des suites CSE et d'autres informations. Peut-être que le message qui a mis en ligne cette liste ne comportait pas dans son intitulé le fait qu'à l'intérieur il y ait la liste des ouvrages amiantés. Du coup par rapport à votre demande on va refaire une transmission de la liste où il n'y aura que cela dans le document, afin que vous puissiez l'identifier de manière très claire. Il y a environ 70 ouvrages, pour vous donner un ordre de grandeur.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Voilà, donc je pense que la précision donnée par Monsieur LARCHEVEQUE portait sur le national, puisqu'il agit à ce niveau.

Sur l'ICP nous avons noté la question. C'est un sujet sur lequel on s'est engagé à aboutir à des critères qui permettront aux établissements de savoir sur quels ICP ils peuvent convoquer leur service des représentants du personnel, ce sera fait.

Sur l'indépendance du Cabinet, nous avons fait part de vos questions. Je n'ai aucune indication laissant à penser que quoi que ce soit remettait en cause l'indépendance du Cabinet. Je n'ai pas d'éléments nouveaux aujourd'hui.

Sur l'obligation de se raser, on regardera ce qu'il en est, et dans quelle mesure cela fait partie de choses qui relèvent de la vie et de l'hygiène personnelle. Je suis incapable de répondre à votre question de savoir si demain la bombe de mousse à raser et le rasoir doivent devenir des fournitures d'entreprise. Je pense que cela pourrait poser des problèmes, car c'est quelque chose d'assez personnel. Voilà ce que je voulais dire sur ces quelques questions.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Pour être sûrs que l'on se comprenne bien, nous serons bien consultés sur ce point ?

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Non, il n'est pas prévu de consulter sur ce sujet, c'est une information. C'est une décision d'entreprise qui a été prise entre la Direction de l'ingénierie et la Direction opérationnelle production. Étant donné qu'il ne s'agit pas de nouvelles activités, mais d'améliorer la protection des salariés sur des opérations. Là je réponds à la question de Monsieur PINOT et de Monsieur SENS : il s'agit bien de poursuivre des interventions qui sont faites aujourd'hui par des agents des PRI et de la DG2I, mais également des agents qui font de la surveillance d'ouvrages d'art en infrapôle. Ce n'est pas un très grand nombre d'agents, je n'ai pas le nombre exact aujourd'hui. C'est un certain nombre d'agents qui effectuent cette mission dans les infrapôles, et dont il s'agit d'améliorer la protection.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : J'avais des petites questions. Vous parliez du petit pulvérisateur, mais sur une vacation de deux heures, il va falloir le remplir. Les temps de pause sont de combien, et comment cela se passe exactement ? Vu que nous avons souvent le sujet qui remonte, comme ils vont devoir changer plusieurs fois d'EPI dans la journée, avez-vous estimé le coût, et êtes-vous certains que les encadrants auront les moyens de leur fournir ?

Par contre, le fait que l'on ne soit pas consultés, je trouve cela révoltant. Nous sommes quand même sur le sujet de l'amiante, et j'ai l'impression que par rapport à la réponse sur la page 16, vous devriez nous fournir aujourd'hui tous les tests. Là vous nous fournissez un document synthétique et en gros c'est : « on ne vous consulte pas, circulez, il n'y a rien à voir ».

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Ce n'est pas du tout l'esprit de ce dossier, sinon nous ne serions pas ici en information avec l'expert. Sous votre contrôle, le CSE des Directions techniques a été consulté, parce que ce sont les personnels les plus exposés.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Il y a à peine 5 minutes, merci de nous avoir signalé qu'en fait on ne servait à rien. De telles informations, si ce n'est pas pour être consultés, sincèrement vous pouvez les garder pour vous. Nous ne pouvons pas être en responsabilité d'avoir été informés si derrière cela se passe mal, si on ne prend pas en compte ce que l'on dit, et si derrière il n'y a pas une consultation avec modification du document par rapport à ce que l'on peut vous faire remarquer. Sincèrement pour la délégation, merci de nous avoir précisé que l'on ne sert à rien. Surtout qu'au niveau de l'amiante, si on peut se permettre, vous êtes loin d'être nickels. Permettez-nous sur de tels dossiers de douter, de poser des questions, d'avoir des réponses et d'être consultés.

Vous avez parlé d'hygiène, mais m'excusez, on peut être très propre tout en étant mal rasé. Cela n'a rien à voir avec l'hygiène. Si on parle de possible EPI par rapport à cela, c'est que cela devient une obligation. Ce n'est pas une bonne hygiène personnelle d'être rasé, c'est que ce type de travaux nécessite d'être rasé. D'ailleurs vous le voyez bien, il y a une photo : « les barbus sont interdits ». C'est pour cela que tout à l'heure on demandait si le personnel sera volontaire ou obligatoire. Parce que là il y a certaines obligations que vous imposez au personnel, et cela n'a rien à voir avec l'hygiène.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : J'ai employé le terme « hygiène » dans un cadre très général. Il n'y a aucune espèce de débat sur le fait de savoir s'il portait une barbe, est plus ou moins bien rasé, etc. J'ai envoyé ce terme parce que probablement que dans les commerces on trouverait cela au rayon « articles d'hygiène ». Sur cette question,

effectivement il faudra prendre en compte les conséquences du fait que le port du masque, comme dans un certain nombre de métiers, amène à avoir un certain niveau de rasage pour garantir l'étanchéité.

Sur le fait que le CSE ne servirait à rien, je ne vois pas ce qui permettrait de le dire. L'information que l'on vous donne est tout à fait importante et vos remarques sont prises en compte pour l'appliquer. Mais nous ne sommes pas dans le même cadre que les métiers notamment de l'ingénierie qui interviennent de façon permanente.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Quelques observations sur vos propos. Vous dites qu'il n'y a pas un très grand nombre d'agents par rapport aux Directions techniques qui sont plus exposées, et qu'il s'agit d'améliorer la protection des agents. Vous ne pouvez pas préjuger aujourd'hui sur l'exposition, parce qu'il suffit d'une fois pour qu'un agent soit contaminé.

Concernant l'ordre du jour, je vous ai dit quelque chose en début de séance. Je vais vous le dire de manière très claire : quand vous m'avez présenté l'ordre du jour, Monsieur MARTY, je pense que vous ne maîtrisez même pas le sujet. Parce que quand je vous ai demandé ce que c'était, vous m'avez dit que c'est du travail supplémentaire pour les agents. Jamais vous n'avez parlé d'amiante. Vous voyez toute la différence ? Parce que si vous rajoutez du travail à des agents c'est une chose, s'il y a des risques parce que c'est de l'amiante, c'en est une autre, et certainement que le secrétaire vous aurait demandé une consultation. Vous êtes un malin, parce que vous nous présentez un ordre du jour sans aucun document. À partir d'aujourd'hui, je vais vous dire : chaque ordre du jour, vous l'accompagnerez avec les documents adéquats. Cela fait deux fois, Monsieur MARTY, et si cela continue, je vais demander à ce que ce soit le président qui fasse les ordres du jour, comme cela devrait être fait. Nous sommes deux à faire l'ordre du jour, et Monsieur SENS m'accompagnait ce jour-là et il a entendu la même chose que moi : jamais vous n'avez parlé d'amiante. À partir d'aujourd'hui nous demanderons les documents accompagnant l'ordre du jour.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Monsieur le Secrétaire, on regardera cela, sujet par sujet.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Non, ce n'est pas sujet par sujet. C'est comme cela, sinon il n'y a plus d'ordre du jour.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Je laisse Olivier MARTY vous répondre.

**M. Olivier MARTY** : Je ne prolonge pas ce débat. Nous avons de mon point de vue été explicites lorsque l'on s'est vu. Vous le contestez, ce n'est pas ma vision des choses.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : On connaît votre vision des choses. Vous n'étiez absolument pas explicites, moi je suis tout sauf un menteur. Vous savez quoi ? À partir d'aujourd'hui, nous ne ferons plus les ordres du jour avec vous.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : On ne va pas échanger des mots comme se traiter de menteur, etc. S'il y a des sujets sur lesquels il faut qu'à l'avenir on soit plus explicites, on le sera. Pour moi nous avons suffisamment explicité le sujet, vous jugez que non, et que les informations n'ont pas été données. Dans autres CSE des ZP, ce sujet est passé pour information. Nous l'avons passé pour information en accord avec les Directions nationales concernées. Je n'ai pas envie de communiquer plus sur le sujet.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Aujourd'hui ce qui se passe dans les autres CSE c'est leur problème, vous nous l'avez souvent dit, on est souverains chez nous. Je ne vous parle pas du contenu du dossier, mais de comment cet ordre du jour a été réalisé. Monsieur MARTY n'a absolument pas été explicite.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : C'est difficile de refaire a posteriori ce type d'échanges verbaux. Je pense que vous serez désormais attentif à ce qu'un certain nombre de points soient aussi explicites, pour que vous puissiez juger en toute connaissance de cause.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Vous aussi puisque nous allons bientôt faire les ordres du jour ensemble.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : J'entends, mais c'est une fonction que je peux déléguer.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Relisez bien les différents arrêts de la Cour de cassation. C'est celui qui signe l'ordre du jour qui doit être président. En effet, vous pouvez déléguer, mais dans ce cas sur la séance suivante vous ne pouvez pas être président. On peut jouer également sur les textes, et en effet vous pouvez déléguer, mais dans ce cas vous devez déléguer votre place de Président si ce n'est pas vous qui avez fait l'ordre du jour.

Vous nous dites que vous faites une information comme sur les autres CSE. On vous rappelle quand même que c'est un établissement qui appartient à la ZdP NEN qui sera sur le pont, et pas uniquement le service ingénierie. On mérite par rapport à cela de bénéficier d'une consultation, même si elle n'a pas eu lieu sur les autres ZdP.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : On est d'accord que l'on ne parle pas ici du sujet qui a donné lieu à une consultation. J'ai dit que lorsque l'on sera sorti de la partie des chantiers tests et que l'on serait sur les modes opératoires de l'équipe RTM, on reconsultera si nécessaire le CSE. Vous aurez le compte rendu des chantiers.

**M. Dominique SENS (CGT)** : Tout d'abord réaffirmer ce que vient de dire le secrétaire du CSE. Certes lors de l'ordre du jour il nous a été signalé que le CSE des Directions techniques a été consulté. Je confirme qu'à aucun moment il ne nous a été donné l'information qu'il s'agissait d'améliorer une procédure concernant l'amiante. Vous nous dites que c'est une procédure qui consiste en une amélioration de la prévention. Soit, mais pour moi améliorer la prévention c'est éliminer le risque à la source. Je constate qu'il y a plus de délais, plus de matériel et plus d'EPI, et je me dis qu'il doit y avoir un délai plus long pour se protéger. Cela a un impact sur la charge de travail. À part si vous voulez faire toujours plus de productivité, je repose ma question sur la bonne adéquation entre cette charge de travail et les effectifs des infrapôles. On va demander la liste des surveillants concernés par ces visites sur les ouvrages d'art, et la GPEC pour cette catégorie de personnel.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Je prends note de votre souhait. Je n'ai pas d'alerte du tout en ce domaine, et je n'ai pas noté que l'on rencontre des difficultés liées aux ressources et moyens engagés pour faire cette surveillance. Je remercie Monsieur LARCHEVEQUE pour l'explication donnée.

Nous avons un autre sujet qui est en information avant consultation. La dernière séance n'ayant pas permis que toutes les questions soient posées, nous avons décidé de poursuivre une information, la consultation venant ultérieurement.

J'accueille comme troisième assesseur Monsieur BRUNET, le directeur d'établissement de l'infrapôle Normandie. Pour précision sur le dossier, un certain nombre de points ont été rajoutés en complément au dossier qui vous avait été remis pour la première séance d'information. Pour faire écho aux questions posées lors de la première séance d'information. C'est pour cette raison que certains points du dossier ont été modifiés. C'est une modification qui ne change pas l'équilibre de l'ensemble des dossiers, mais c'est un certain nombre de précisions apportées par rapport à des attentes et des souhaits manifestés par les membres de ce CSE.

Nous accueillons Monsieur BRUNET.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Je vous propose qu'il n'y ait pas de nouvelle présentation du dossier et que l'on passe tout de suite aux questions.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT) :** Je voulais prendre la parole au début de séance, mais j'ai attendu que Monsieur BRUNET soit là, puisque cela concerne l'infrapôle. Il y a une restructuration à l'infrapôle Normandie avec une suppression de deux postes concernant la Hotline, pour lesquels nous n'avons pas été informés ni consultés au niveau du CSE. Ceci pose un problème qui nous réserve le droit d'engager une procédure pour un délit d'entrave. Je voudrais avoir vos explications, s'il vous plaît.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Écoutez je ne suis pas sûr d'avoir tous les éléments. Je suppose qu'il s'agit de la restructuration des Hotlines, qui est un sujet au niveau national.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT) :** Justement j'allais faire cette intervention dans un deuxième temps : cela veut dire que dans d'autres endroits au niveau de notre territoire, vous êtes en train de réorganiser les Hotlines sans consulter et informer les CSE.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Je prends la question. Est-ce que Monsieur BRUNET peut nous en dire un peu plus sur le cas de l'infrapôle Normandie ?

**M. Jean-Philippe BRUNET :** Bonjour à toutes et tous. C'est un sujet qui date de l'année dernière et qui a déjà été évoqué en 2018. La particularité de l'infrapôle Normandie est que l'on passe très tardivement. L'arrêt des Hotline s'est fait par étape suivant les établissements, et pour l'infrapôle Normandie c'est prévu le 19 novembre. Les informations dont nous disposons jusqu'à présent, c'est qu'en fait cela avait été présenté en CE l'année dernière. Les infrapôles et infralog qui ont été concernés plus tôt dans l'année ont passé le sujet en CHSCT avant le 31 décembre. Pour l'infrapôle Normandie, il était à l'ordre du jour de la dernière CSSCT. Du fait que nous ne sommes pas d'accord sur ce qui s'est passé au préalable, il n'a pas été étudié en CSSCT. Nous sommes en train de rechercher les éléments (mails, etc.), nous disant que cela a été traité en CE l'année dernière.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Ce n'est pas un sujet à l'ordre du jour, vous l'avez abordé et nous vous avons répondu. Je m'engage à ce que l'on regarde dans quelles conditions ce dossier national a été présenté en CE l'année dernière.

**M. Mickael CHERIFI (CGT) :** Pour apporter un point supplémentaire concernant l'information qui a été donnée soi-disant en CE l'année dernière, c'est suite à la réponse à une question posée le 18 octobre 2018.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Je n'ai pas les éléments.

**M. Mickael CHERIFI (CGT) :** On vous les a donnés en CSSCT avant que l'on refuse d'aborder le sujet. Au niveau du CSE nous n'avons pas été consultés, et la mise en application est dans 5 jours, le 19 novembre prochain, et on supprime deux postes.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** J'entends le sujet, ce n'est pas la vision que nous en avons.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT) :** Vous vous êtes engagé à nous donner une réponse. Je demande le report parce que cela ne peut pas être le 19 novembre. De plus, la CSSCT au niveau de la Normandie n'a pas traité le sujet lors de sa dernière réunion.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** J'entends la question, je ne connaissais pas le sujet, je vais regarder. Je ne peux pas vous en dire plus à l'heure qu'il est.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT) :** On se réserve le droit de faire les suites que l'on jugera utiles.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Soit, mais je ne peux pas vous en dire plus.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE) :** Au-delà de la décision que vous ne voulez pas prendre à chaud, quand vous dites que vous regardez, parfois vous n'avez pas toujours les bons conseillers avec vous, et il faut rester constructifs et logiques. Si aujourd'hui nous avons un dossier de consultation, je pense qu'il faut le mener à bien à tous les niveaux, sinon cela ne sert à rien d'avoir mis des CSSCT en place. Et faire le travail de fond nécessaire, nous ne sommes pas à la course. Je pense qu'il faut déjà veiller à ce que tous les acteurs puissent donner leur avis avec professionnalisme.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** J'entends et je répète ce n'est pas à l'ordre du jour.

## **A2 - Information avant consultation sur le projet d'évolution de la production logistique de l'infrapôle Normandie**

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail) :** Si vous êtes aussi à cheval sur les ordres du jour, on vous signalera qu'aujourd'hui nous n'arriverons pas au bout. Il y a beaucoup de questions-réponses également à aborder. En plus, dans les réponses que vous nous faites, vous demandez à bénéficier de précisions, qui ne pourront être apportées qu'en séance. Certaines questions concernent des agents d'ici la fin de l'année, et il faudra réfléchir à faire différemment au niveau des ordres du jour. Même s'il s'agit d'un CSE supplémentaire, il est largement chargé, et vous savez très bien qu'avec un tel ordre du jour on n'arrivera pas jusqu'aux questions.

La dernière fois on a failli verser une larme lorsque vous nous avez présenté le dossier. Par contre, nous avons sorti les paquets de mouchoirs quand nous sommes allés voir les agents. Vous essayez de paraître sincère, mais les agents sont perdus, on ne leur explique rien. Pourtant, le DU est passé avant notre visite.

Une méconnaissance totale du dossier et ce qui va leur arriver au 1<sup>er</sup> janvier. Les agents demandent que vous les rassembliez tous sur une demi-journée pour expliquer le contexte

(entretien exploratoire, augmentations, métiers, etc.). Je pense que quand on supprime deux équipes, il faut avoir le courage managérial de leur expliquer. Vous nous parlez d'un risque RPS six mois après, mais c'est aujourd'hui qu'il faut le faire. Nous avons vu des agents très mal, très inquiétants, et humainement cela fait quelque chose. Des gars qui mangeaient dehors – vous connaissez la période – tellement il existe un déséquilibre entre chef et exécutant.

Ensuite, une méconnaissance de leurs droits. Eux ils s'attendaient à ce que tous les déplacements allaient être pris dans les ITT, etc. A priori vous n'avez pas de pôle RH pour leur expliquer, à ce personnel que vous supprimez. On regarde ensuite la formation du 16 au 20 décembre. Ils sont à jour de leurs congés ces agents ? S'ils sont en grève, cela se passe comment ? Parce qu'il y a une grande grève qui se prépare à partir du 5 décembre, et vous prévoyez des formations à l'approche d'une grève dure et reconductible, et là où les agents placent leurs derniers congés. Là-dessus je pense qu'un DCI va tomber, parce que de plus en plus d'établissements disent que quoi qu'il arrive, au 31 décembre ils mettront les compteurs à zéro. Franchement, il y a un gros risque RPS pour ces agents, qui ont besoin d'être pris en charge. On vous demande que les deux équipes soient reçues pour leur expliquer.

Franchement, Monsieur LARRIEU, j'espère qu'il n'arrivera rien au personnel de ces deux équipes. Vous êtes en responsabilité, c'est écœurant. Mais attention aux RPS, attention aux agents. Pour la première fois que je voyais les agents, il est extrêmement rare qu'ils se libèrent autant dans la parole. Nous vous demandons de faire quelque chose de spécifique et de recevoir les deux équipes en même temps pour leur expliquer.

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

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT) :** Je voudrais revenir sur les nombreux échanges, puisque c'est un sujet Normand, donc nous avons forcément échangé beaucoup avec Monsieur BRUNET sur ce point. Nous avons acté le fait qu'une partie des agents du train parc aillent faire l'entretien débroussaillage des pistes. Vous osez maintenant ne mettre que trois personnes sur les vingt du train-parc au débroussaillage. Vous nous avez présenté en début d'année le nombre d'heures consacré au débroussaillage sur la ZdP NEN, et il y avait une diminution de 10 millions d'heures annuellement.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Ce n'est pas possible, l'effectif de la ZP est de 10 000 agents.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT) :** Vous avez supprimé un nombre d'heures très conséquent. J'ai peut-être fait une erreur dans les chiffres, mais on va dire que la suppression du nombre d'heures n'était pas à la marge. On vous demande d'affecter dix agents en non trois dans le cadre du débroussaillage. Par exemple sur la ligne Caen-Deauville-Cherbourg un poteau caténaire s'affaisse, on se rend compte que nous avons des problèmes de feuilles qui tombent, etc. Vous supprimez vingt agents et vous n'en remettez que trois au débroussaillage, c'est insignifiant. On vous demande d'en mettre dix. Merci.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Je note la question, y a-t-il d'autres demandes d'interventions ?

Sur l'alerte que donne Monsieur PINOT après avoir rencontré les agents : il faut évidemment veiller à ce qu'à tous les stades ils soient informés. Je pense que le directeur d'établissement va pouvoir préciser comment ce sera fait. Vous posez la question de ce qui se passera du 16 au 20 décembre. On ne va pas tirer des plans sur la comète, et nous travaillons aujourd'hui

à la fois pour planifier un certain nombre de choses de façon normale. Nous savons par ailleurs qu'un mouvement social a été annoncé par plusieurs organisations syndicales à partir du 5 décembre. Le moment venu on regardera s'il faut adapter un certain nombre de choses, mais on ne va pas d'ores et déjà arrêter ou modifier tous les dossiers.

Vous avez évoqué l'incident de Lison et j'indique qu'entre Caen et Lison il y a eu cela fait une semaine, un incident de type hydrologique avec une source qui jusqu'à présent était canalisée et qui a débordé du fait des fortes pluies, en emportant le talus et en déconsolidant la voie 2. Ce qui fait l'état de la voie 1 étant satisfaisant et surveillé, on peut passer voie 1, mais il y a un très gros chantier voie 2. Je ne pense pas que cela a à voir avec l'entretien de la végétation.

Sur la politique débroussaillage, je pense que le sujet pourra être abordé avec le pôle performance production par exemple en Commission économique. Les sommes sont considérables pour le débroussaillage, c'est 38 millions d'euros. Nous avons certainement à améliorer en permanence ces questions et à faire attention aux phénomènes saisonniers. On peut toujours faire mieux, mais je ne peux pas laisser dire que l'on aurait une politique d'entretien de la végétation qui ne soit pas consistante au niveau de la ZdP.

**M. Jean-Philippe BRUNET** : Les agents perdus, je n'en doute pas. J'en ai rencontré cet été, qui étaient très en attente d'informations. D'abord connaître la suite que l'on préparait pour les trains-parcs, et ce que l'on va faire après. Je leur ai donné à ce moment-là les informations que je pouvais leur donner, tout en respectant les procédures. Le DU est allé sur place voir le TP2 en Ile-de-France avec le DU logistique pour expliquer ce qu'était le débroussaillage et ce que l'on pouvait proposer aux agents comme emploi à ce niveau-là. D'autres agents ont exprimé le souhait d'aller en unité territoriale ou en unité logistique. Un autre agent reste intéressé par les déplacements et voudrait rester à l'agence Travaux.

Les réunir tous, je ne pourrai pas le faire avant la semaine du 16 au 20 décembre au vu du plan de charge. Nous les avons réunis par équipe pour l'instant, et s'il faut y retourner, je veux bien y aller avec le DU. Dans la continuité de cette inquiétude, vous m'alertez effectivement sur les RPS. Quand je fais part de compassion, ce n'est pas pour vous faire pleurer, c'est parce que je suis sincère.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Je pense qu'il faut être clair, on n'a pas à se justifier là-dessus ni à se faire des procès sur les sentiments que peuvent ressentir les uns et les autres. Nous essayons tous de faire notre travail le mieux possible, et dans ce travail il y a une grande préoccupation du devenir des agents et de l'inquiétude des agents.

**M. Jean-Philippe BRUNET** : Merci. Concernant les RPS, j'entends effectivement l'utilité de faire quelque chose tout de suite. Le principe du RPS n'est pas applicable dans sa forme dans la mesure où on va se retrouver à faire un diagnostic sur une équipe qui n'aura pas de sens pour une équipe qui ne sera plus constituée de cette façon dans les mois à venir. En revanche j'ai demandé que les entretiens exploratoires soient faits par le chef d'agence ou son adjoint, en présence des personnes du pôle RH, et que soit systématiquement abordé le volet inquiétude du personnel de chaque agent. Les éléments seront transmis à la CSSCT pour un suivi quasiment individuel. Nous rendrons compte des éléments que nous aurons récupérés et de la façon dont on va y travailler. Effectivement au bout de six mois nous faisons un diagnostic RPS dans les équipes reconstituées, et donnerons connaissance aux membres de la CSSCT pour un suivi et des alertes le cas échéant.

La formation du 16 au 20 décembre est programmée de longue date, car c'est une semaine « blanche » qui est réservée à l'agence travaux Normandie pour consacrer une semaine à voir tous les agents, faire les compléments de formation nécessaires, les recyclages et autres sujets managériaux de l'agence travaux. C'est ainsi tous les ans. Maintenant, si les agents sont en grève, ils seront en grève. Nous n'enversons pas des agents en déplacement s'ils n'ont pas les formations idoines, c'est obligatoire.

Je ne sais pas si tous les agents seront à jour de leurs congés au 31 décembre, nous nous organisons pour. L'an dernier nous avons eu une audience sur le sujet de l'écrêtage des congés au 31 décembre. Je ne l'ai jamais fait sur l'établissement, et je ne le ferai pas. Néanmoins nous avons alerté les DU et les DPX dès la fin de l'été en attirant l'attention sur untel ou untel qui n'a pas pris ses congés. Par exemple une personne qui est en arrêt de maladie pour plusieurs mois et qui ne pourra pas prendre ses congés, on me demande une dérogation, c'est acté.

Vous demandez dix personnes de plus dans l'équipe débroussaillage. C'est l'augmentation du cadre d'organisation avec trois postes supplémentaires, mais en tout, ce sont cinq personnes qui iront des trains-parcs au débroussaillage.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : On va commencer par le positif, bravo pour votre courage de non-suppression des congés 2019 qui seront reportés sur 2020. Tous les DET n'auront pas ce courage.

Je vais rebondir tout de suite : il est bien beau à chaque fois de défendre le personnel de votre classe, mais à chaque fois que l'on intervient vous venez en protection des DET sur les risques RPS. Allez voir les agents sur le terrain, et vous verrez si notre intervention n'était pas à faire. Vous compatissez auprès des DET, nous, nous sommes là pour compatir par rapport à ce que subissent les agents, et c'est bien eux que l'on supprime, ils sont plus que dans un mal-être. Désolé si cela vous choque, mais ce type d'intervention nous ne sommes pas près de les arrêter.

Par rapport au calendrier, nous sommes le 14 novembre, les entretiens n'ont pas commencé, et vous prévoyez que dans un mois les agents puissent aller en formation par rapport à leur futur métier. On nous présente une perte de charge avec l'obligation de supprimer deux équipes, mais par contre pour les réunir pour leur expliquer les choses et les rassurer, ce n'est pas possible au vu de leur charge de travail phénoménale. Il y a quand même un certain contresens. C'est la preuve qu'ils sont utiles dans ce qu'ils font.

Les RPS, c'est aujourd'hui qu'ils subissent, ce n'est pas dans six mois qu'il faudra les recevoir. C'est une alerte que nous vous faisons, c'est aujourd'hui qu'ils sont dans l'incertitude. Le couperet ils le connaissent, et c'est aujourd'hui que leur cerveau travaille et qu'ils sont à prendre en charge.

Par rapport au travail que vous proposez, est-il possible d'avoir des formations concernant l'abattage, qui est nécessaire pour certains dimensionnements d'arbres et les notions de pentes ?

Je vous ai vu sur Twitter, bravo, c'était en direct, etc. Par contre, il faudrait peut-être prendre sa voiture et aller voir les agents. Cela pourrait être sympathique, il n'y a pas que le numérique.

**M. Mickael CHERIFI (CGT)** : Monsieur le Président, je voulais revenir sur ce que disait Monsieur MUTEL concernant les interventions de végétation par moyens mécaniques ou

manuel. Effectivement, à fin mars, il y avait plus de 35 millions d'UOP concernant ce type d'intervention, et un peu plus de 24 millions à fin juin. Ce qui prouve bien que plus de 10 millions concernant la végétation ont été supprimés. Ce sont les documents que vous nous avez fournis.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Je n'ai pas en tête les documents, nous regarderons.

Je vous propose de prendre la pause et que l'on se retrouve à 11h15.

*Pause de 11h à 11h20.*

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Je propose de reprendre la séance. Je précise qu'à l'heure qu'il est nous n'avons pas encore la réponse technique sur la baisse de 10 millions d'UOP entre la statistique du 1<sup>er</sup> et du 2<sup>e</sup> trimestre. Nous la cherchons et vous la donnerons, nous l'espérons, dans le cours de ce CSE.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT) :** Monsieur MUTEL vous a demandé d'augmenter le ratio de l'équipe que vous allez créer en créant dix postes, et vous dites que ce n'est pas possible. En lisant vos documents, on constate que vous donnez 20 semaines de travail à la log et 28 semaines à des entreprises extérieures. Pourquoi on ne repasserait pas à du « faire nous-mêmes ? » D'ailleurs, ce serait intéressant d'avoir l'étude économique sur le coût entre l'IP logistique et les entreprises extérieures, pour savoir s'il est toujours pertinent de passer par le privé. Étant donné que vous allez fermer les deux trains-parcs, vous allez avoir des effectifs « sur le carreau » et il serait tout à fait possible de réaliser cette charge de travail.

Vous dites que vous allez augmenter la cadence et doubler l'équipe, mais avez-vous fait une étude sur les TMS ? Par exemple, allez-vous racheter du nouvel outillage pour les travaux d'abattage ? Il manque toujours beaucoup de documents sur la performance chiffrée, la faisabilité, l'étude ergonomique. On ne peut pas forcer des gens à couper trois arbres à la minute, il y a la prévention également à mettre en place, et l'étude économique entre l'entreprise extérieure et les cheminots. Je vous rappelle que l'externalisation est toujours interdite depuis le 5 septembre.

Benoit Thevenard Berger : Je voulais faire une petite intervention parce qu'au dernier CSE nous avons terminé avec une note d'humour en disant que vous étiez formidable parce que vous aviez réussi à diminuer votre CO à 17 agents alors qu'il y avait 18 postes non couverts sur l'établissement. Je voulais surtout saluer l'effort que vous avez fait, pour une fois nous avons un document qui est amendé, avec les réponses aux questions. J'apprécie à titre personnel d'avoir un document amendé avec des réponses à nos questions, car ce n'est pas souvent le cas dans les restructurations. J'avais simplement aussi mis l'accent sur l'industrialisation de la maintenance et dit que c'était un peu l'inverse de ce que vous faisiez en Alsace. C'est pour cela que j'essaie un peu de comprendre la stratégie, nous sommes aussi là pour cela au sein du CSE.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Merci, nous serons sensibles à ces appréciations du côté de l'établissement.

**M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) :** Je vais reprendre quelques termes de la page 9 du document fourni, sur le sujet des entretiens exploratoires. Nous sommes le 14 novembre, à quel chiffre estimez-vous le niveau atteint en termes d'entretiens exploratoires ? Même questionnement pour l'entretien d'orientation.

Je voudrais revenir sur le point 3 du document et je cite : « une analyse RPS devra être réalisée au plus tard six mois après les nouvelles affectations ». Je suis extrêmement interpellé sur la notion de temps, en l'occurrence « après les nouvelles affectations ». J'aurais cru que l'analyse RPS devait se faire en amont et en aval, et souhaiterais savoir ce qu'il en est.

Pour terminer, nous avons posé à l'occasion de la prochaine plénière le sujet du désherbage. Vraisemblablement on pourrait sortir de ce glyphosate, car les particuliers et les collectivités n'ont plus le droit de l'utiliser. Il ne reste plus que les grands consommateurs que sont SNCF Réseau, mais également les agriculteurs productivistes. Il est vraisemblable que l'on sorte de la chimie, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2023. Cela reste une hypothèse, mais il faut se mettre dans cette perspective. Demain comment allez-vous envisager l'organisation de votre établissement si nous devons sortir de la lutte chimique ?

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Je précise que ce sujet de ce dossier n'est pas celui du post-glyphosate. Peut-être faudra-t-il le moment venu faire une information plus précise, soit d'une Commission, soit du CSE. Un certain nombre de sujets abordés ne relèvent pas du désherbage chimique, mais nous sommes plutôt dans la partie mécanique.

**M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire) :** Je fais partie des cheminots qui appliquent le statut et suis un peu dubitatif. En effet, au 31 octobre le reliquat de congés doit être posé pour permettre une programmation au plus tard au premier trimestre de l'année suivante. Je suis donc assez interrogatif sur la réponse que vous avez faite.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail) :** Je suis assez surpris, car il y a des documents officiels SNCF qui sont consultables, et même nous en tant qu'élus on arrive à les ouvrir. C'est sur les différentes étapes en cas d'évolution d'organisation qui touche l'humain. Par exemple ce sont des documents SNCF, donc on peut être dans la critique, mais vous avez quand même des documents qui vous aident et qui reprennent le sujet de l'humain.

**M. Jean-Philippe BRUNET :** Un sujet sur lequel je vais répondre tout de suite, c'est celui des entretiens exploratoires, et entretiens d'orientation. Aucun n'ont été réalisés à ce jour, nous commençons lundi 18. Les entretiens exploratoires seront faits assez rapidement pour les 17 agents, ils sont programmés. Je ne suis pas légitime à faire des entretiens exploratoires avant l'information, me semble-t-il.

Un point important que j'ai précisé dans le dossier en point complémentaire, la présence en plus de la hiérarchie de quelqu'un de l'infirpôle. Je vais m'assurer que ce soit bien la même personne qui sera à la totalité des entretiens exploratoires de manière à ce que l'on ait la même approche dans tous les entretiens. Quant aux entretiens d'orientation, je pourrai les programmer à l'issue de la consultation. Après, je ne suis pas maître du temps sur ce sujet.

**M. Olivier MARTY :** Nous sommes dans un calendrier qui est une précaution supplémentaire par rapport aux textes, si cela se fait après la consultation. La consultation précède la décision de mise en œuvre, et on peut préparer des orientations sous réserve de décision de mise en œuvre et sous réserve de consultation lorsque l'on mène un dossier. Tout dépend après du planning et du timing du dossier, des choix différents peuvent être faits sur tel ou tel dossier par rapport à la planification des entretiens d'orientation.

**M. Jean-Philippe BRUNET :** Les entretiens d'orientation seront faits « sous réserve de » effectivement, et ce sera de nature à rassurer les personnes concernées. Effectivement ils vont nous faire part de leur souhait, et dans l'entretien d'orientation on va leur dire si on peut leur donner une suite favorable, et on tâchera de s'y employer, c'est évident.

La formation d'abattage, bien sûr, c'est essentiel. Je sais que nous sommes limités sur le diamètre des arbres à couper. Le matériel dont on dispose fait que certains arbres échappent à notre savoir-faire, c'est une des raisons de l'externalisation.

La deuxième raison de l'externalisation : les équipes constituées sont utilisées aussi pour les trains désherbeurs. Il y a le train desherbeur national, et là on est en plein dans le post-glyphosate avec de nouveaux engins qui vont arriver. En revanche nous avons un train desherbeur régional, et celui-ci il faut l'équiper. Il faut que j'équipe aussi le camion desherbeur, et une partie de l'équipe est dédiée à la professionnalisation du ballastage. C'est une orientation pour 2020 avec une équipe dédiée, avec les kits mécaniques, l'antibruit, etc. Une partie du personnel est affectée à ces missions, et on fait appel à de l'externalisation. Vous dire si l'externalisation est plus ou moins chère, je ne peux pas vous le dire tout de suite.

Une question m'a été posée sur le montant consacré au désherbage débroussaillage sur l'infrapôle Normandie. Le budget 2019 était de 3 millions d'euros, à fin octobre nous étions déjà à 4,2 millions d'euros. Nous avons fait quelques arbitrages pour redonner aux unités des moyens d'intervenir dans la fin de l'année. L'année prochaine le budget prévu est de 3,5 millions d'euros.

L'outillage supplémentaire, effectivement la première rédaction du projet était assez maladroite. L'outillage existe, l'infrapôle Normandie est organisé avec un outil log qui a la réserve et l'entretien de tout l'outillage. Dans ce matériel se trouvent des débroussailleuses, tronçonneuses, etc. Aujourd'hui nous avons une réserve de matériel suffisante pour couvrir l'effectif supplémentaire, et s'il faut acheter du matériel nous le ferons.

Pourquoi six mois sur les RPS ? Cela correspond à une période de rodage des nouvelles structures. Ceci étant, si nous avons une alerte avant, nous le ferons, c'est évident.

Personnellement je ne connais pas tous les reliquats de congés, nous sommes plus de 1 000. Néanmoins je connais le pôle RH, et nous avons prévenu les DUO et fait un état des personnes qui étaient en retard de congés, et cela a été communiqué aux DU pour programmation. Depuis il me remonte des demandes de dérogation, c'est le process que l'on applique.

L'impact humain ce n'est peut-être pas un article à proprement parler du projet. Nous avons quand même évoqué l'évolution des horaires, et nous avons détaillé quels sont les régimes de travail actuels des agents, et quel pourrait être le régime de travail demain en fonction des choix qui auront été retenus. Nous avons parlé aussi de la manière dont les personnes sont hébergées aujourd'hui et comment elles le seront demain en fonction des points de chute.

Est-ce qu'il y a eu une étude spécifique TMS sur les engins de débroussaillage et tronçonneuses ? Probablement en national. Il y aura les formations idoines, et certainement un accompagnement dans les premiers mois pour vérifier les gestes et postures. Il y a un sujet, vous avez raison.

**Mme Agnès RAULT** : Concernant les millions d'UOP c'est effectivement une erreur, c'est bien 35 millions.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Je n'ai pas de commentaire à ajouter sur ce qui vient d'être dit par le directeur d'établissement. Je confirme que l'étude d'impact humain est à différents stades du dossier d'intervention qui vous est présenté.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : J'ai entendu des choses qui vont bien, vous respectez les IRP enfin chez les DET. Que va-t-il se passer pour les agents qui refuseraient le projet ? On a l'impression que cela va s'accélérer très vite en fin d'année. Vous nous dites que vous allez essayer de répondre aux souhaits des agents, et cela serait une nouveauté de votre part. Par le passé, je vous ai connu dans d'autres dispositions. Je vous rappelle que vous aviez de gros sujets avec la CGT sur Lille quand vous menaciez de licenciement deux attachés TS qui refusaient de signer un 630 pour aller à Paris.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Est-ce que l'on peut en rester au dossier, s'il vous plaît ? Merci. Ce serait mieux pour tout le monde.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Monsieur le Président, c'est le secrétaire qui vous parle. Nous avons le droit de nous exprimer ici, et ce n'est pas vous qui dites ce qui est mieux pour tout le monde, vous ne décidez pas.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Je sais que les propos sont enregistrés et retraduits. J'ai simplement dit que je souhaitais que sur le dernier propos on s'en tienne au dossier. C'est un souhait important de ma part.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Je vous ai écouté, Monsieur le Directeur, mais en fait, vous n'avez pas fait d'étude entre le coût des cheminots qui feraient le travail et le coût du privé. En France il existe des formations de bûcheronnage, on pourrait y amener les agents, afin de les faire monter en compétence. Il serait important d'avoir une étude sur les coûts entre les cheminots et le privé.

Vous dites qu'il va y avoir aussi du ballastage, et c'est pareil, j'espère que vous avez prévu des formations pour cela. Nous demandons toujours, au lieu de donner 60 % de l'abattement aux entreprises extérieures, de les donner aux cheminots. Sur la mécanisation c'est pareil, les bûches on les transporte comment et on les met où ? Il reste beaucoup de sujets en TMS avec les transports, les outils, etc.

Par ailleurs, vous notez que pour l'équipe désherbage de l'unité logistique les locaux actuels peuvent accueillir les agents. Mais là c'est pareil, vous ne nous fournissez pas les plans et on ne sait pas si le bâtiment est étudié pour les personnes handicapées, pour le personnel féminin, etc.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Vous pouvez tourner dans tous les sens que vous voulez sur l'impact humain et l'impact des RPS. Sauf que ce sont juste vos textes, et même cela, vous n'en tenez pas compte. En tant que dirigeants, vous ne respectez même pas vos propres textes au niveau de la sécurité et de la santé physique et mentale de votre personnel. Appliquez vos documents, montrez-nous l'impact RPS que subissent les agents, et ensuite vous ferez comme il se doit le suivi, jusqu'à six mois après votre réorganisation. C'est en amont. Après, nous cela ne nous dérange pas d'utiliser le résultat de la Cour de cassation, si vous ne faites pas en amont. On est peut-être pénible, mais on utilise juste vos documents, qui précisent vos risques si vous ne le faites pas.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Je donne quelques éléments de réponse sur ces dernières interventions. Je demanderai au directeur d'établissement si nous avons des cas où l'on pense que des agents peuvent refuser les projets ou les reclassements proposés, et qu'est-ce que l'on fera.

Sur le coût, je crois que le directeur d'établissement a répondu pour dire qu'il existait plusieurs raisons pour lesquelles on externalisait une partie de l'entretien mécanique. En plus il faudrait

vérifier que les comparaisons portent bien sur la même base, et qu'il n'y a pas d'entretien mécanique réalisé dans les unités. On peut discuter effectivement pour savoir si notre métier est d'abattre les plus gros arbres. Quand on regarde les équipements, mais surtout la technicité du personnel, nous avons chaque année des abattages qui se passent mal. C'est un métier avec une forte technicité, et c'est un domaine dans lequel une bonne répartition des tâches est à faire avec les entreprises privées spécialisées qui font cela toute l'année.

L'autre raison est que nous essayons d'avoir des équipes avec une charge de travail assurée toute l'année. On peut avoir besoin d'un certain nombre d'appuis ponctuels, et de ce point de vue-là l'externalisation est aussi une façon de répondre à ces questions.

Ce que vous dites, Monsieur PINOT s'appliquerait si nous n'avions pas de prise en compte de ces situations et pas d'informations. Nous avons discuté pour savoir si l'information des agents qui sont dans les équipes en question est suffisante ou pas. Le directeur de l'établissement vous indique qu'il y a eu de l'information et que l'encadrement discute avec les agents. Vous considérez, vous, que cette information est insuffisante, nous regarderons.

**M. Jean-Philippe BRUNET** : Si un agent refuse le reclassement : nous avons eu deux audiences au sein de l'infirmerie et nous allons bien sûr au cours des entretiens exploratoires proposer aux agents les postes qui seront à couvrir, avec l'explication qui va bien. Si nous avons une incompatibilité totale entre ce que l'on propose, ce qui est disponible et ce que demandent les agents, il faudra que la personne s'exprime sur ce qu'elle souhaite. Tant qu'elle souhaite quelque chose sur l'établissement, je donnerai une suite favorable à sa demande, fût-ce hors CO, le temps que cela se régularise.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : C'est une réponse importante. On prend en compte des situations individuelles qui peuvent amener à avoir des situations transitoires qui ne soient pas forcément dans le CO. L'important est qu'on y revienne progressivement.

Sur les questions de ballastage, est-ce que des formations sont prévues ?

**M. Jean-Philippe BRUNET** : Tout à fait, en plus il s'agit de matériel qui est nouveau. Les personnes seront habilitées, il n'y a aucun problème là-dessus. De toute façon s'ils ne sont pas formés, nous ne serons pas capables de ballaster. Ce qui fait que je fais appel à l'externe, c'est parce que l'on a des moyens de production interne qui sont augmentés avec la création d'une équipe supplémentaire. On augmente sensiblement la part que l'on va faire par nous-mêmes au détriment des entreprises, puisque le budget passe de 3 millions d'euros à 3,5 millions d'euros. Il y aura toujours des travaux d'entreprises, parce que j'ai besoin de moyens complémentaires pour arriver à faire le maximum d'interventions.

Je n'ai pas communiqué les plans des bâtiments qui vont accueillir les équipes, mais je peux vous assurer qu'il y aura la place pour les héberger. La taille du réfectoire est assez grande, de même que les vestiaires et la partie « travail » et autres permettent d'avoir les personnes supplémentaires. Les locaux sont prévus pour le personnel féminin, mais ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite. Dans le cas de nécessiter d'accueillir un personnel handicapé, nous ferons tous les aménagements nécessaires à la venue de cette personne.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Je rappelle qu'aujourd'hui nous posons un certain nombre d'éléments destinés à mieux comprendre ce dossier, mais que nous ne sommes pas à la fin du processus. Il y aura une séance pour la consultation du CSE.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT) :** Cela tombe bien, nous allons ainsi vous demander l'étude économique. Vous nous donnez des réponses qui ne correspondent pas. Si vous donnez 60 % de l'entretien des abords au privé, cela veut dire que dans vos forêts vous avez 60 % d'arbres qui sont gros. D'ailleurs, quel est le diamètre d'un gros arbre ? Ce n'est pas possible d'avoir de telles réponses. La seule chose que l'on voit, c'est que vous allez fermer deux trains-parcs et mettre vingt personnes « sur le carreau ».

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail) :** Vous pouvez tourner vos réponses dans tous les sens, mis à part si ici même vous prenez les élus du CSE pour des menteurs. Dans ce cas vous le dites et on s'en va, on n'a plus rien à faire ici. Ce que l'on vient vous raconter ici, c'est parce que nous sommes allés voir les agents. Si vous ne nous croyez pas, cela veut dire que vous ne croyez pas les agents qui sont sur place et qui subissent les réorganisations. Ils ne sont au courant de rien, ils n'ont pas participé tel que les textes le prévoient à l'accompagnement, pour que justement derrière ce soit une réussite. Tels sont vos textes.

Nous voulons avoir l'étude d'impact d'identification sur les RPS, et nous présenter tel qu'il est précisé au RH00970 la grille d'évaluation des RPS que vous en aviez fait. Voilà, et là vous pourrez dire que vous avez fait une étude d'impact. Nous demandons l'application de vos textes.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** On entend le point de vue, Monsieur PINOT. Je ne traite personne de menteur, et je pense que l'on peut essayer de s'écouter sans caricaturer la position de l'autre partie. En tout cas, ce ne sera pas mon point de vue. J'entends la demande d'étude d'impact et la demande d'un certain nombre de compléments économiques. On va s'efforcer de voir ce qui peut être fait dans le dossier qui sera soumis pour consultation.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE) :** Dans la continuité de ce qui vient d'être dit, juste pour rappel : nous avons aussi une Direction lors de la création de l'infrapôle Lorraine qui s'était engagée la main sur le cœur à faire une étude de facteur humain. Malheureusement quand est venu le moment de la consultation, ce DET n'avait pas respecté ses engagements. Le CHSCT de l'époque a été en justice et a obtenu l'obligation et la Direction a été obligée de faire une étude de facteur humain. Si vous aviez la mauvaise idée de ne pas nous fournir une étude de facteur humain dans un dossier de réorganisation, on se verrait peut-être contraints d'aller un peu plus loin dans la démarche. Il faut prendre cela très au sérieux, Monsieur le Président.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Sur le sérieux, je pense que vous pouvez compter sur nous là-dessus. Sur ce qui est dit, nous allons regarder si l'on peut compléter le dossier sur un certain nombre de points.

**M. Jean-Philippe BRUNET :** Les réponses aux questions qui ont été posées : 60 % au privé effectivement ce n'est pas que les gros arbres. C'est un complément de production qui peut être du débroussaillage, de la mise à blanc de talus, etc.

Le sujet des personnes handicapées, je me suis probablement mal exprimé. Je parle des locaux techniques, c'est-à-dire les brigades, qui ne sont pas prévues pour les personnes handicapées. En revanche si nous avons du jour au lendemain une personne qui deviendrait handicapée, il est évident que l'on mettra tout en œuvre pour la reclasser et lui redonner tout ce qu'il faut pour travailler dans les meilleures conditions. En l'occurrence cette personne ne pourra plus être à la production probablement, et on imagine dans ce cas de proposer un poste dans les unités, qui sont accessibles PMR.

Les agents sont légitimes à émettre des souhaits, et je pensais que c'était des demandes de mutation officielles. Là, c'est uniquement un souhait lors d'entretiens professionnels, avant même que l'on ne parle de supprimer les trains-parcs.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Merci, ce sont des précisions utiles.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT) :** Pour le prochain rendez-vous sur ce sujet, on vous demandera l'étude économique pour nous prouver que ce n'est pas pertinent de réinternaliser la charge de travail, et arrêter de donner le travail des cheminots aux entreprises privées. Une autre chose qui sera importante, c'est l'étude de la prévention et des risques TMS pour les agents. Par ailleurs, concernant l'achat de matériel, qu'avez-vous prévu ? Vous pouvez même faire appel à un ergonomiste.

Concernant l'étude des RPS, il va falloir s'y mettre. Les agents ne vous donneront jamais le même discours qu'à nous, vous êtes le hiérarchique. J'espère que le dossier sera beaucoup plus complet la prochaine fois, car il manque encore quand même beaucoup d'éléments.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Sur le fait que les agents ne s'expriment pas forcément de la même façon, cela me paraît clair. Ce n'est pas pour autant que l'entreprise ne se préoccupe pas de connaître leurs préoccupations. Je pense qu'effectivement ils peuvent dire des choses différentes à des interlocuteurs différents, raison pour laquelle nous n'avons pas forcément les uns et les autres la même perception.

J'entends le souhait que le dossier qui sera présenté pour la consultation contienne des éléments sur l'étude économique et sur l'étude de prévention des TMS. Encore que je pense que c'est très à la marge du dossier lui-même parce que les opérations des équipes d'entretien des végétations existent aujourd'hui, mais on regardera ce qui peut être fait, et sur les RPS.

Je vais remercier le directeur d'établissement d'être intervenu sur ce dossier, et nous verrons avec notre secrétaire dans les ordres du jour comment mettre en place la consultation sur ce dossier.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT) :** C'est vous qui décidez qu'il n'y a plus de questions sur le sujet ? C'est ainsi que cela fonctionne ?

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Non. J'avais compris qu'il n'y en avait plus, mais si vous en avez une je la prends bien volontiers.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT) :** Juste pour rappeler que la fusion de l'UO logistique, c'est un mauvais coup que vous sortez du chapeau. Vous nous devez des informations loyales et sincères, et j'ai le regret de vous dire que ce n'est pas le cas. Quand on a commencé à traiter le sujet, j'ai souligné que l'on s'était rencontré à de nombreuses reprises dans différents cadres. Jamais il n'avait été évoqué la restructuration de l'UO logistique. Il y a un moment donné il faut être correct, annoncer la couleur et la vérité aux agents. Ce que vous faites, ce n'est pas correct.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Sur les informations loyales et sincères, on s'efforce de les donner. J'ai entendu que tous les points de vue ne sont pas convergents sur le dossier, car certains ont salué la qualité des informations données dans le dossier.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT) :** Non, la qualité des précisions apportées entre la première et la seconde présentation. Par contre, depuis un an que l'on discute sur le sujet, il n'a jamais été évoqué la réorganisation de l'UO logistique.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Je ne suis pas dans le détail des discussions. Je pense que vous reconnaissez vous-même que la suppression des trains-parcs avait été évoquée. En impact CO vous conviendrez avec moi que c'est l'élément majeur sur le dossier. Ensuite je ne suis pas capable de dire ce qui avait pu être dit sur l'UO logistique.

**M. Jean-Philippe BRUNET :** Je ne suis pas en désaccord avec ce que vous dites, si ce n'est qu'il n'y avait pas une volonté de cacher quoi que ce soit. C'est tout simplement que le dossier des trains-parcs a été complété par la réalisation de la logistique et de la création de postes au CO. On a jugé utile de le traiter de front, dans la mesure où il existe une relation de cause à effet entre les uns et les autres. C'est parce que l'on souhaite proposer le plus tôt possible les postes d'abattage et de débroussaillage au personnel du train-parc que nous l'avons traité de front.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Je pense que c'est un élément de réponse.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail) :** Pour revenir sur le document, sur la structure on avait dit qu'il était intéressant, pas ce qu'il contient. Au niveau de la structure, c'est vrai qu'en termes de lecture il était assez facile à lire et à décoder ce qui allait se passer. Ensuite il est de votre devoir en termes d'information et nous n'avons pas à pleurer pour avoir ce dont nous devons bénéficier. L'étude d'impact sur les RPS c'est dès que le projet nous est donné en information que cela doit être communiqué. Nous ne devons pas passer trois heures à réclamer quelque chose qui fait partie de vos obligations. En point d'information, nous devons bénéficier de tous ces éléments dès le départ.

Je vous ai posé tout à l'heure une question : n'est-il pas possible de faire de l'abattage sur les plus gros modèles d'arbres avec la formation adéquate ? Montez en compétences vos agents, ce sont des choses qu'il est possible de faire en interne, c'est à vous d'apporter les certifications qui vont bien. Est-il prévu de faire monter en compétence les agents du service abattage ?

**M. Jean-Philippe BRUNET :** Aujourd'hui la fiche d'emploi repère de l'agent voie ne le prévoit pas. Ceci étant, je vais quand même regarder comment on peut dans cette équipe d'abattage avoir des personnes. Ce sont des formations spécifiques de bûcheronnage et je vous répondrai sur ce point.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE) :** Je donne un propos plus général qui confirme ce que j'ai dit tout à l'heure : il faut que l'on soit attentifs. Nous gérons un domaine absolument énorme du point de vue surface avec une variété de sujets techniques. Je pense très clairement qu'il n'est pas envisageable d'internaliser toutes nos prestations. Nous avons sur cette question de bûcheronnage à se poser la question de savoir si c'est bien notre cœur de métier, et quelle pratique doivent avoir les personnes pour ne pas se mettre en danger et ne pas mettre leur environnement en danger. Ces éléments sont à prendre en compte avant de prendre la décision de faire ou de sous-traiter dans certains cas. Toutes les entreprises ont vocation à être sur leur cœur de métier et à sous-traiter un certain nombre de choses.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT) :** Nous sommes allés relever un chantier à Fismes, et la MRT de 30 ans n'a pas à avoir honte. Maintenant vous l'avez fermée, et vous devez passer par Sferis. Vous pouvez venir prendre le train de Reims à Fismes, vous aurez un tassement de dos quand vous allez arriver à Fismes. La réinternalisation c'est pour faire des chantiers propres, mais la sécurité et le confort doivent être là aussi.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Vous n'avez pas répondu à ma question de savoir si sur les prochains dossiers tout sera bien avec les informations qui nous sont dues.

**M. Jean-Claude LARRIEU (président du CSE)** : Je crois que l'on s'efforce de faire progresser les dossiers projet après projet. En fonction de ce qui est demandé, on se réinterrogera avec la DRH sur le contenu nécessaire du dossier, et on verra si nécessaire avec les établissements à faire progresser certaines choses.

Je propose de faire la pause déjeuner, sans pouvoir vous garantir si c'est moi qui rouvrirai la séance de l'après-midi ou mon délégué, Monsieur MARTY qui dans ce cas-là présiderait. On se donne rendez-vous à 13h55.

*Pause de 12h25 à 14h07*

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Monsieur MARTY, je suppose que c'est vous qui êtes président de séance.

**M. Olivier MARTY** : Tout à fait, comme annoncé ce matin par le président, en fonction de ses contraintes. Je reprends la présidence pour cet après-midi.

Nous reprenons notre séance, si tout le monde est prêt.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Non, il manque le RS de l'UNSA-Ferroviaire et un élu de SUD-Rail. Par respect nous allons les attendre.

**M. Olivier MARTY** : Nous reprenons notre séance, dont je reprends la présidence comme annoncé ce matin par le président.

#### **A4 - Les évènements de sécurité remarquables d'août et septembre 2019**

**M. Olivier MARTY** : Nous allons aborder le point A4 en présence de Guillaume LE FOLL qui est l'adjoint du responsable du pôle sécurité de la ZP NEN avec lequel nous allons aborder les ESR qui étaient prévus dans les ordres du jour des séances du 17 et 24 octobre.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Cela a été annoncé ce matin la présence de votre nouvel assesseur pour les ESR ?

**M. Olivier MARTY** : Je n'ai pas le souvenir si on avait balayé sur toute la journée la présence des assesseurs. Si ce n'était pas le cas, je vous donne cette information de présence en débutant ce point. Nous n'aurons pas d'autres assesseurs dans le reste de la journée.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : D'accord, c'est important de le préciser.

**M. Olivier MARTY** : Nous commençons par les ESR du mois d'août.

**M. Guillaume LE FOLL** : Le 1<sup>er</sup> ESR a eu lieu le 28 août 2018 à Caen, qui est le heurt d'un agent par un tracteur. Ce jour-là trois agents procédaient à du débroussaillage sur une voie qui mène au port de Caen, qui est non circulée depuis quelques années, mais était toujours en service. Un trafic de transports exceptionnels (TEPE) avait lieu les week-ends depuis quelques semaines. Comme il était prévu la circulation d'un train exceptionnel, il avait été décidé de procéder à du débroussaillage manuel. La veille une opération de débroussaillage manuel a été réalisée, en interdiction de circulation, en amont de la voie (cf. photo). Le jour

J l'équipe travaillant sur la portion de voie pensait qu'il n'y avait pas de circulation et travaillait en période de forte de chaleur, de 6h à 14h. Il était 8h30 du matin lorsque deux agents qui retournaient à leur véhicule ont laissé le troisième terminer une opération de débroussaillage. Le locotracteur venait à la demande de l'EIC pour procéder au décalaminage des circuits de voie et circulait tous les trois jours. Le locotracteur n'a pas aperçu le troisième agent qui travaillait sur la voie et tournait le dos au locotracteur. Le conducteur a fait signe aux deux agents qui étaient sous le pont et n'a pas aperçu le troisième agent. Au dernier moment le conducteur a aperçu l'agent et a freiné en urgence. Le locotracteur est arrivé sur l'agent. L'agent pensait au départ que c'était ses camarades qui venaient lui taper sur l'épaule, mais en fait c'était bel et bien le locotracteur. Sur le coup il n'a pas ressenti de douleur, mais il s'est avéré qu'il avait des contusions au niveau des côtes.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Nous n'avons pas tout à fait entendu votre fonction. J'entends la description de l'accident, mais cela me heurte quand vous dites que l'agent avait le dos tourné au locotracteur. J'ose espérer que c'est pour les circonstances, parce que l'on pourrait croire que c'est peut-être lui qui n'a pas vu le locotracteur.

**M. Guillaume LE FOLL** : Pour ma fonction, je suis au pôle sécurité de la ZP NEN, et je suis chargé de l'analyse des événements de sécurité remarquables.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Dans votre analyse l'agent avait le dos tourné au locotracteur.

**M. Guillaume LE FOLL** : Ce n'est pas une analyse, c'est un fait.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Ce n'est pas de sa faute.

**M. Guillaume LE FOLL** : Non, c'était pour les besoins de son travail. Pour l'équipe, il n'y avait pas de circulation.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Moi je suis un agent voie, et normalement nous avons un système d'annonce, et s'il n'y a pas de circulation il n'y en a pas. Cela m'embête lorsque vous dites qu'il tournait le dos, alors qu'il n'y ait pour rien. Je tiens à le préciser, parce que c'est important.

**M. Guillaume LE FOLL** : Par rapport au fait qu'il tournait le dos, c'est juste un élément d'explication sur le fait qu'il ne l'a pas vu, c'est tout.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Vous êtes bien d'accord avec moi que normalement comme il n'y a pas de circulation, il ne devrait pas y avoir de train à ce moment-là. C'est l'analyse que je fais.

**M. Mickael CHERIFI (CGT)** : Il faut rappeler que les agents n'étaient pas au courant de cette circulation de décalaminage du rail. Pourquoi ?

**M. Guillaume LE FOLL** : L'unité en avait connaissance, mais les agents n'avaient pas ce niveau d'information.

**M. Mickael CHERIFI (CGT)** : Je vous remercie de me le dire, car je suis référent de la CSSCT Normandie et on nous dit le contraire. Savoir que sur les trois agents, le plus vieux des trois a trois ans de métier, je ne sais pas si vous êtes au courant.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : C'est juste pour répondre à chaud, parce que c'est important. On ne cherche la responsabilité de personne, mais nous sommes quand même satisfaits d'entendre aujourd'hui un représentant du territoire de production qui est en

responsabilité au niveau du pôle sécurité. J'espère que vous avez pris la mesure parce que quand j'entends les copains des CSSCT qui nous disent que ce n'est pas ainsi que c'est organisé en territoire. Il y a des questions à se poser, et j'ose espérer que vous allez le faire remonter au plus haut niveau.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : J'ai une déclaration globale sur l'ensemble des ESR pour la CGT.

## Déclaration CGT

### **M. Jean-Marie MUTEL procède à la lecture de la déclaration suivante :**

*« Tout d'abord, est-ce sérieux de traiter les ESR du mois d'août en novembre ? C'est là tout le respect que vous portez à cette instance, et toute l'attention que vous portez aux évènements de sécurité ? Plus généralement la santé et la sécurité de vos agents. Seule la production pour vous est importante.*

*Concernant l'ESR 1 du mois d'août où un agent a été heurté par une circulation ferroviaire, un droit d'alerte suite à cet accident a été déposé. La CGT et la Direction sont en désaccord, et l'inspection du travail a été saisie en date du 10 septembre.*

*L'inspectrice du travail du Calvados vient de rendre un premier avis en date du 30 septembre. Elle vous écrit : "il semble que la cause principale soit organisationnelle". Cette première constatation engage votre responsabilité en tant qu'employeur, puisque vous devez respecter les principes de prévention, comme elle vous le rappelle dans son courrier. Une réunion est prévue le 18 novembre, car pour le moment nous n'avons aucun document complémentaire concernant cet ESR. Pire, la présidente de la Commission Santé Normandie ne communique pas et n'apporte aucune réponse aux questions pourtant légitimes des représentants du personnel. Par contre, le DET de l'infrapôle reprend la main et se permet d'ajouter unilatéralement un point à l'ordre du jour de cette Commission santé extraordinaire normalement consacrée exclusivement à l'accident de Blainville. Cet ajout de dernière minute concernant : "une présentation des études haute performance Paris Normandie". Tout un programme, mais nous avons regret de vous dire que cette présentation ne sera pas traitée par les Commissions ce jour-là, car vous êtes hors sujet.*

*La CGT constate un manque flagrant de communication entre l'EIC et l'équipement. Le transport de quatre transformateurs sur la voie étant prévu, un décalaminage étant forcément nécessaire avant le cheminement de celui-ci. Comment pouvez-vous expliquer que des agents de l'équipement ne soient pas informés de cette circulation au moment de leur intervention sur le terrain ? Un agent de votre zone de production s'est fait heurter par une circulation, et la seule mesure que vous voulez prendre est de lui mettre une demande d'explication écrite.*

*Concernant l'ESR n° 2 du mois d'août, la question est de savoir ce qu'est un FSA. Selon vos dires les ESR ne concernent qu'administrativement l'Infracog national, mais au plan métier ils concernent un certain XX de conduite de l'appareil. XX est-il un conducteur privé ou un nouveau super héros ? Plus sérieusement, vous avez en face de vous des élus issus de métiers et vous exigez de nous en permanence rigueur extrême. Ayez la décence de nous*

*communiquer des documents exploitables que l'on puisse comprendre et analyser. Vous êtes exigeant envers les cheminots, soyez exigeant avec vous-même.*

*Concernant l'ESR n° 3, un rebroussement de train de l'infra sur voie principale. Nous connaissions le terme "refoulement", mais pas "rebroussement". Rebroussons donc un peu le chemin, et demandons à Monsieur XX ce qu'est un rebroussement.*

*Concernant l'ESR n° 4, autorisation de franchissement sans vérification, la délégation CGT demande un complément d'information, cette dernière n'étant pas suffisante pour le traiter convenablement, qui est d'ailleurs classé de niveau 4 en gravité.*

*Concernant l'ESR n° 5, déformation de voie, la délégation voulait évoquer les tournées de conformité avant l'été, mais il serait plutôt judicieux d'évoquer l'astreinte neige puisque nous sommes au mois de novembre. Nous traitons donc le 14 novembre un ESR du mois de juillet que vous avez oublié de nous présenter au mois d'août lors de la plénière de septembre, décalée en octobre, avec certains points décalés en novembre.*

*Concernant l'ESR du mois de septembre, quand les défaillances en termes de sécurité deviennent la norme dans votre entreprise, peut-on encore parler d'évènement. Pas une semaine sans accident, sans incident grave à la SNCF, mais comment pourrait-il en être autrement, tant les cheminots subissent la politique dévastatrice que vous mettez en place.*

*Sachez que contrairement à vous qui faites passer l'argent avant les gens, les cheminots de la CGT n'abandonneront jamais la sécurité au profit d'une rentabilité exacerbée. Rentabilité que vous cherchez à accroître partout pour pouvoir faire face à la concurrence ou privatiser à terme la future SNCF. Nous n'abandonnerons jamais la sécurité, car c'est le cœur de notre métier, tout comme nos collègues conducteurs pour qui être seul dans un train représente un risque grave.*

*Nous l'affirmons ici, laisser seul les conducteurs dans les trains, c'est mettre les usagers en danger lorsqu'un aléa, un malaise ou un accident se produit.*

*Parlons de l'évènement majeur du mois de septembre. Un évènement tellement remarquable qu'il a été relayé sur tous les médias du pays. Un évènement qui malheureusement est incompatible avec la sécurité et la santé d'une grande métropole de plus de 600 000 habitants. Un évènement qui s'est produit le 26 septembre dernier, l'accident grave de l'usine Lubrizol de Rouen, où plus de 600 cheminots ont respiré des fumées incommodantes, nauséabondes et potentiellement dangereuses pendant plusieurs semaines. Si la CGT a décidé d'en parler, c'est que vous n'en parlez pas, vous n'en avez que faire. Vous ne prenez pas la mesure de vos responsabilités.*

*Après avoir exposé sciemment les cheminots, vous les privez du suivi médical et des examens auxquels ils ont le droit, au regard des fautes inexcusables que vous avez commises. Les pompiers sont atteints, les mères ne peuvent plus donner le sein à leurs enfants, car leur lait est devenu nocif pour leur bébé. La population est inquiète, mais selon vous, tout va très bien.*

*Après le scandale du sang contaminé, du Médiateur et tant d'autres, dans quelques années peut-être que vous, Monsieur le Président, figurerez dans le box des prévenus sur le banc des accusés de l'affaire Lubrizol. Tout comme le président de Lubrizol qui explique que sa société n'était pas responsable. Pourtant l'inspection menée a relevé sur le site onze contraventions et un délit qui tourne autour de la gestion du risque incendie. En ce qui*

*concerne les indemnisations, le PDG veut bien, mais que pour les agriculteurs et la ville de Rouen, rien pour les travailleurs.*

*Monsieur le Président, pour ne pas être responsable et coupable, prenez réellement la mesure de cette catastrophe, et mettez en place un réel suivi médical de vos agents. La CGT ne saura se contenter d'une annotation ou d'une croix dans une case du dossier médical.*

*Pour finir, parlons des ESR de septembre. Le premier nous a permis de découvrir la définition du mot "fontis". Un fontis, c'est un trou. Nous découvrons qu'un trou a été découvert par un agent télécom. Cet ESR nous démontre que les cheminots font preuve que la sécurité est l'affaire de tous, et que les cheminots de tous les services y sont attachés et attentifs. Là on comprend mieux qu'ils peuvent exercer leur droit de retrait quand ils sont mis en danger par des choix politiques ou par des réorganisations d'employeurs zélés ou défaillants, comme par exemple pour les conducteurs ou contrôleurs.*

*Merci aux agents télécom qui cela dit sont encore présents sur le site, car ils n'ont pas été remplacés, comme en Normandie. L'histoire ne dit pas si le "fontis" a été rebouché par des agents de l'équipement ou si vous avez fait appel à la sous-traitance, qui au passage – je vous le rappelle est hors la loi depuis le 5 septembre.*

*Le 17 septembre sur l'infrapôle Rhénan à Saint-Louis, deux agents de caténaires ont été électrisés. Sans rentrer dans le détail technique, il semble que vos conclusions ne soient pas à la hauteur des risques que vos organisations et vos manquements ont fait courir aux agents. La CGT vous rappelle que vous ne pouvez pas vous contenter de vos présomptions au regard de la gravité de l'accident.*

*Au regard des risques que nous évoquons à chaque CSE, mais aussi au regard des choix politiques que la SNCF prend, la CGT appelle massivement les cheminots de l'équipement à se rendre massivement le 19 novembre devant le Siège de SNCF Réseau pour exiger des moyens, des emplois, la fin de la sous-traitance, une autre SNCF avec un haut niveau de sécurité pour les usagers et les cheminots.*

*En conclusion, un revirement drastique s'impose, pour moins d'ESR et moins d'accidents du travail. Il faut revoir les collectifs de travail à la hausse.*

*Pour finir, un petit mot sur vos indicateurs qui mesurent les accidents du travail. En tout état de cause, vos indicateurs "rumba" ne sont pas au rythme de la musique, pourtant votre smoking n'a pas l'air de travers, même s'il y a de la rumba dans l'air. Pour ne pas finir dans la galère, la CGT préfère pour les cheminots l'air révolutionnaire, car il est temps de prendre la mesure de la gravité de la situation, d'agir en proposant une vraie mélodie pour que les agents aillent travailler en chantant. La CGT fera en sorte le 5 décembre que dans les cortèges résonne une autre musique, celle de la lutte finale. Merci de votre attention. »*

**M. Pascal OZENNE (CFDT) :** Monsieur LE FOLL, j'ai quelques questions. Lors de votre présentation, je n'ai pas très bien compris le mode de protection S9 des agents sur la voie de service, mais vous avez parlé de la voie principale qui était protégée. Qui a autorisé la mise en mouvement de la circulation, et était-il au courant que des agents de voie travaillaient à cet endroit ? Concernant le REX de cet accident, prévoira-t-il la demande de protection type S9 obligatoire, même sur une voie habituellement non circulée. Enfin, j'aimerais faire un petit aparté. Vous lisez probablement le journal « l'Alsace », il y avait eu un accident sur voie principale le 18 août 2011, un cheminot qui travaillait sur les voies avait été tué par passage de TGV en gare de Colmar. Ce matin la SNCF a été condamnée par le Tribunal correctionnel

à une amende de 80 000 euros pour homicide involontaire. C'est juste pour rappel que l'on exerce un métier dangereux, et qu'il y a aussi des responsabilités.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : J'ai une question. Si j'ai bien entendu la déclaration de la CGT, il semblerait que l'agent qui s'est fait en cours a une demande d'explication, c'est bien cela ?

**M. Guillaume LE FOLL** : Elle est en cours.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Est-ce que vous pouvez m'expliquer ce qu'il y a dans ces demandes ? Est-ce que c'est parce qu'il tournait le dos ? C'est important.

**M. Olivier MARTY** : J'ai entendu dans les propos de Monsieur MUTEL des sujets autour de la sécurité, et des sujets qui se rapportent aux ESR. Sur les sujets propres à chaque ESR, nous allons les aborder les uns après les autres, et apporterons des réponses à vos questions.

Sur les autres sujets, sans entrer dans un débat général sur la conduite de l'entreprise et sur la lutte finale, je précise que la sécurité est une notion partagée par l'ensemble de l'entreprise. Ce n'est pas la propriété de quelqu'un en particulier, et tous les efforts sur cette sécurité sont aussi faits avec la responsabilité employeur par tous les échelons de la Direction. Si on évoque la situation ESR en CSE, c'est que nous avons eu des écarts qui méritent explication, sur lesquels on débat.

Nous avons eu dans votre intervention un retour sur l'incendie de Rouen, nous l'avons largement abordé sur une demi-journée en CSE. Nous ne sommes pas sur un sujet généré par l'activité de l'entreprise, et du coup il ne se retrouve pas classé en ESR, mais nous avons eu en CSE le temps de l'aborder largement.

Sur les questions propres à l'ESR de Caen, nous avons sur l'enquête eu un souhait de connaître les explications de chacun. Cet évènement ne donnera lieu à aucune sanction. Sur les points techniques sur cet évènement, c'est la question de la présence d'agents sur les voies pour un travail, alors qu'il y a avait de la circulation. Le sujet a été évoqué, ce sont les conditions d'intervention de l'équipe de l'infirmerie sur les voies, en l'absence de protections S9. Nous sommes sur cet élément d'explication sur la survenance de cet ESR.

Dans ce que vous avez évoqué, cela répond au fait que le mode de protection n'était pas là. Sur la question de qui a autorisé la mise en mouvement et les enseignements tirés, je laisse Monsieur LE FOLL compléter.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Non non, on ne va pas être d'accord, il complétera après. Je vous ai posé une question précise, et vous ne maîtrisez rien, Monsieur le Président, en termes de santé et sécurité au travail.

**M. Olivier MARTY** : Merci à nouveau de votre sollicitude.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : En face de vous, vous avez un certain nombre d'élus qui ont un passif avec quelques mandats de ce qu'étaient les CHSCT. Il y a quelque chose qui m'émeut, c'est votre côté décontracté quand on parle d'accident ou de personnes.

**M. Olivier MARTY** : C'est à nouveau votre interprétation.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Si vous me coupez une troisième fois, il va y avoir une suspension de séance. Continuez ! Je vous ai posé une question : est-ce que

l'agent a pris une demande d'explication parce qu'il ne regardait pas un locomoteur qui ne devait pas être là, et vous me répondez qu'il n'y aura pas de sanction. Vous me prenez pour qui ? Vous allez répondre à la question, s'il vous plaît.

**M. Olivier MARTY :** Pour répondre à la question, je n'ai pas le texte de la demande d'explication, qui relève du management local.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE) :** C'est quand même vous, Monsieur le DRH qui au travers de vos conférences téléphoniques où vous parlez beaucoup, vous êtes en relation directe avec tous vos établissements sur tout ce qui touche le territoire de production. Aujourd'hui vous avez délégation de votre président, et vous êtes le responsable direct de la santé des agents. Nous parlons d'un CSE extraordinaire à la demande du Président. Nous n'avons pas fini les réunions précédentes, et on parle d'un ordre du jour qui a été signé par vous-même. Vous êtes en train de nous dire que vous ne maîtrisez pas le sujet parce que vous n'avez pas d'éléments, mais je pense que vous vous en fichez.

Quand un agent se fait heurter par une circulation, que vous osiez lui mettre une demande d'explication, et que vous me dites que vous ne maîtrisez pas et que vous laissez le local faire, c'est de l'irrespect pour les agents. Vous, vous n'avez peut-être pas de risques dans votre bureau, mais ceux qui sont en bas, ils ont des risques. Donc, ne jouez pas, et ne me prenez surtout pas pour un « con », parce que là je vais être méchant, n'oubliez jamais cela. Il y a un agent qui a failli perdre la vie, alors ne jouez pas avec moi et répondez aux questions. Parce que même des demandes d'explication pour des agents qui risquent leur vie pour aller gagner « leur croûte », c'est de l'irrespect. Ici vous n'êtes pas au Parlement, vous êtes aujourd'hui en responsabilité. D'accord ? Alors, ne me prenez pas pour un « idiot ». J'attends la réponse, et si vous ne l'avez pas, nous ferons une suspension jusqu'à ce que vous la rameniez.

**M. Olivier MARTY :** Je vous ai répondu et je me permets de m'inscrire totalement en faux sur le vocabulaire que vous employez, et sur ce que vous imaginez que peuvent être les sécurités prises en compte du côté de la Direction.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE) :** Vous voulez que l'on parle de sécurité ? On va regarder comment vous traitez aujourd'hui les agents. Je n'invente rien, mais quand nous entendons les questions, il y a quand même un souci. UP de Blainville, l'agent est chargé de réaliser le perchage sur un chantier voie. Après être intervenu sur une zone, il prend la route pour se rendre sur une autre zone d'intervention. Durant le trajet en voiture, il s'endort au volant et vient heurter le terre-plein central d'une chicane. Il est conduit à l'hôpital où il subira un contrôle et est arrêté deux jours. L'agent souffre de douleurs et courbatures suite au choc. Rappel de prévention : la nuit il est nécessaire de modifier notre façon de conduire, réduisons notre vitesse et n'ignorons pas les signes de fatigue. Vous vous « fichez de la gueule du monde ». L'agent a fait combien d'heures ? Il est fatigué avec les périmètres géographiques que vous leur donnez. C'est cela la prévention que vous faites ?

Je suis en train de vous dire aujourd'hui qu'un agent a risqué sa vie parce qu'il a été heurté par une circulation. C'est la faute inexcusable de l'employeur, et vous lui mettez une demande d'explication. Vous savez quoi ? On va aller voir l'agent, et je vais le solliciter pour déposer plainte contre vous, parce que cela, ce n'est pas acceptable. Vous êtes en train de faire de la répression contre des agents qui travaillent et qui risquent leur vie parce que vous n'avez pas été capable de mettre en place les mesures de sécurité. Vous pouvez dire ce que vous voulez, devant un juge vous êtes « zéro ».

**M. Olivier MARTY** : Je vous ai expliqué qu'il n'allait pas y avoir de répression, il n'y a aucune sanction.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Mais même pas on le fait ! Vous sortez d'où ? Vous êtes cheminot à la base ? Vous avez appris où le travail ?

**M. Olivier MARTY** : Monsieur le Secrétaire, vous parlez de respect depuis le début de la séance. Je ne commenterai pas plus, essayez de garder dans vos propos le même principe.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Vous allez apprendre à me connaître. Au début du mandat, je vous l'ai dit, on savait que vous étiez dépêché, et on savait pourquoi. Mais à partir du moment où on touche à l'aspect humain et que vous osez mettre une demande d'explication à un agent qui s'est fait heurter par un locomoteur alors qu'il ne devait pas y avoir de locomoteur, c'est gravissime. Et aujourd'hui vous trouvez cela normal, et vous me dites qu'il n'a pas eu de sanction ? Moralement vous croyez qu'il réagit comment l'agent ?

L'inspecteur du travail m'a contacté hier, et n'oubliez pas, tout ce que vous venez de dire est enregistré. On va mettre à contribution votre établissement et vous-même. Vous avez juste oublié une chose : aujourd'hui vous êtes en délégation, vous êtes en responsabilité sur vos propos. Vous me dites qu'il n'y a pas eu de sanction, mais vous n'avez pas honte ?

**M. Olivier MARTY** : Je voudrais que l'on complète sur les questions qui ont été posées sur comment a été déclenchée la mise en mouvement de ce locotracteur et sur le retour d'expérience sur la partie prévention, pour qu'il n'y ait pas de survenance d'accident similaire.

**M. Guillaume LE FOLL** : La première question concernait la mesure S9. La veille, il y a eu une annonce des circulations sur la partie de voie contiguë. Une annonce avait bel et bien été mise en place. Le jour J, l'équipe qui avait connaissance du transport exceptionnel, mais pour eux il n'y avait pas de circulation dans la semaine. Ils n'ont pas mis en place de système d'annonce sur la partie de voie sur laquelle ils ont travaillé le jour J.

C'est l'EIC qui a le processus de mise en mouvement à sa charge.

**M. Pascal OZENNE (CFDT)** : L'EIC est chargé de la mise en mouvement du locomoteur, et l'EIC n'a pas connaissance que des agents travaillent sur la voie. C'est bien cela ?

**M. Guillaume LE FOLL** : L'équipe travaillant sur la voie sans avoir de mesure S9 effectivement n'avise pas l'EIC de son travail.

On s'aperçoit que sur les voies de service quelquefois les mesures S9 ne sont pas toujours prises dans la mesure de ce qu'elles sont prises sur la voie principale. Il a été rappelé de prendre les mêmes mesures S9 sur voie principale ou voie de service. Le REX qui est en cours de rédaction par l'infrapôle ira aussi dans ce sens.

**Mme Amélie COEPLÉ (SUD-Rail)** : Tout à l'heure vous disiez que les mesures S9 n'avaient pas été prises parce que c'était des circulations rares. Sur l'ESR il est quand même indiqué qu'il n'y a plus de circulation depuis une dizaine d'années sur cette ligne, et de ce fait les agents pensent travailler en sécurité. Est-ce qu'une fiche S9 existe pour cette ligne, puisqu'elle n'est plus circulée.

**M. Guillaume LE FOLL** : Effectivement la S9C existe sur la portion de voie correspondante.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : Je ne comprends pas tout : est-ce que cette voie a été retirée du RFM, et si oui, qui a pris la décision de la rouvrir, et avec quelle communication dans son établissement ?

J'ai cru comprendre qu'il y avait un courrier de l'inspection du travail, pourquoi vous ne le communiquez pas ?

**M. Olivier MARTY** : Sur le statut de la voie, elle n'avait pas été retirée du RFN. Il n'y a pas eu de retrait ni de réintégration.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : C'est encore plus grave.

**M. Olivier MARTY** : On vient d'expliquer le fait qu'en pratique il n'y avait plus de circulation, même si là il s'en préparait une. Ce biais a créé en termes d'organisation le défaut de mesure de protection qui aurait dû être celle de l'équipe qui était sur le chantier.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : La voie est soit ouverte ou fermée aux circulations, et les agents de l'équipement prennent les mesures qui vont avec le statut.

**M. Olivier MARTY** : C'est bien ce qui est révélé par l'analyse : la voie n'était pas fermée, mais en pratique, il se trouve qu'il n'y avait pas de circulation. Concernant le courrier de l'inspection du travail, il n'y a pas de difficulté pour qu'il puisse être mis à disposition.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Monsieur le Président, déjà on a de la chance, parce qu'aujourd'hui on pourrait être là, et ce ne serait pas la même finalité. Quand on vous entend parler, cela fait un peu peur quand même. J'ai eu un peu de réponses sur ce que je voulais. On se pose la question de l'organisation du travail, de la démarche explicative qui a été faite aux agents qui devaient aller travailler sur cette zone de travail ? Comment cela se fait-il qu'il se retrouve tout seul, et qu'il prenne un train ?

Est-ce que pour vous l'organisation a été optimale en termes de sécurité pour les agents ? Selon vos dires, Monsieur le Président, la sécurité est prise au sérieux par l'ensemble de la hiérarchie, et au plus haut niveau de l'entreprise. Pour vous, est-ce que cet ESR est un exemple de sécurité optimale pour la sécurité des agents et des usagers ? Si pour vous c'est un exemple de prévention et de sécurité, on a vraiment des soucis à se faire. Merci de vos réponses.

**M. Olivier MARTY** : Sur la première partie, on avait répondu auparavant, la voie n'était pas retirée de la circulation. L'analyse de cet accident montre clairement que l'organisation n'a pas été au rendez-vous pour prévenir les risques. Il y a eu un défaut de ce côté-là. Non bien sûr, nous ne sommes pas sur une situation exemplaire, loin de là.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Vous avez mis une lettre d'explication à l'agent, mais est-ce que les organisateurs ont eu aussi une lettre d'explication, juste pour l'équité ?

**M. Olivier MARTY** : Je sais que l'établissement a pris des demandes d'explication pour éclaircir sur le fait que l'on ait une organisation d'un chantier non protégé. Je n'ai pas le détail d'à qui elles ont pu être adressées.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Donc pour vous c'est normal ? On en revient toujours au même, on est dans une instance où on n'a jamais les réponses, on ne sait rien. Il va falloir vraiment que vous soyez plus sérieux ! Comment cela se fait qu'on en arrive à cela en 2019 ? C'est une honte, je vous le dis. Le respect c'est pareil, c'est dans les deux sens.

**M. Olivier MARTY** : L'évènement a bien fait l'objet d'analyse et de réunion comme vous l'évoquez, pour en tirer toutes les conséquences. Le caractère sérieux n'a été absolument

pas nié et les enseignements en sont tiré, donnant même lieu du côté de la prévention à une communication nationale.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Non c'est pareil, vous êtes en train de nous prendre pour des pies. Vous l'avez classé en 2 ! Donnez des réponses sincères, quand même.

**M. Olivier MARTY** : En SST c'est le niveau maximal, le niveau 2.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Au temps pour moi.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : C'est le deuxième accident du travail où on se retrouve avec une demande d'explication. Il nous semblait par rapport à vos dires la première fois que c'est arrivé, qu'il valait mieux en passer par une enquête FOH, et ensuite s'il y avait lieu, en cas d'acte volontaire, de faire les mesures de conseil de discipline, etc. Une enquête FOH a-t-elle été réalisée autour de cet accident ?

On voit que l'on traite souvent des ESR SNCF, et il y en a eu durant l'été avec des soucis de mise en marche sans autorisation, mais on ne les voit pas passer ici.

**M. Olivier MARTY** : Je prends note de ce que vous dites par rapport à la demande d'explication. Vous savez très bien que nous ne sommes pas d'accord là-dessus, mais le débat nous l'avons déjà eu. Nous avons vérifié, et le DPX organisateur a aussi eu une demande d'explication. Ce qui permettant d'avoir de la part de l'ensemble leur retour sur ce qui a pu conduire à monter un chantier sur voie circulée sans mesure de protection. L'enquête a été faite, et c'est un ESR avec le potentiel de gravité révélé par l'accident. Cela a été aussi instruit en lien avec la CSSCT. Ce sujet n'est pas clos, vu que l'on est avec une saisine de l'inspection du travail.

Sur la fin de votre intervention : le classement ESR est déclenché par la Direction sécurité de Réseau au niveau national, au regard de chacun des événements.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Excusez-moi, je me permets de rebondir parce que sur un tel événement, vous ne pensez pas qu'il est plus intelligent de commencer par une enquête FOH et de voir quels sont les éléments ? Là, nous sommes vraiment dans le Facteur Organisationnel Humain, et le but est que cela ne se reproduise plus, et de voir comment cela a pu arriver. Où est le juste et équitable là-dedans ? Est-ce que c'est un acte volontaire ou pas, ce qui s'est passé ? Qu'a révélé l'enquête FOH ?

**M. Olivier MARTY** : Ce que j'exprimais sur le fait que l'on ne soit pas d'accord, ce n'est pas lié à ce sujet. C'était juste un rappel de principe sur le fait que pour nous, demander une explication s'il n'y a aucune suite, cela ne constitue pas une sanction. Je quitte ce sujet, je sais que nous ne sommes pas d'accord.

Sur les facteurs organisationnels humains, l'extrême rareté de circulation fait qu'il y a pu y avoir un biais dans l'appréciation du risque, c'est ce qui a conduit à l'évènement. Sur le fait de faire émerger les éléments et l'analyser quand on a eu un écart, il peut y avoir dans la recherche l'utilisation de la demande d'explication, qui peut être là pour clore le sujet.

Dans ce que vous exprimez, au-delà de l'appréciation des textes, si la demande d'explication ne donne pas suite, elle est détruite. Ce sujet ne sera pas conservé. Bien sûr que dans la perception des agents, il aurait mieux valu éviter de passer par des demandes d'explication, je vous rejoins là-dessus. Le recueil de tous les éléments permet d'identifier que la perception du risque a été altérée par la quasi-absence de circulation depuis des mois.

**M. Dominique SENS (CGT)** : Je vais vous demander comment vous menez vos enquêtes parce qu'à chaque plénière nous avons des témoignages de ce qui pourrait être classé ESR. Nous avons déjà connu d'autres méthodes dans les établissements, et surtout pas celle du début de procédure de sanction caractérisée par une remise de demande d'explication. Dites-moi si oui ou non vous retirez les demandes d'explication de l'agent et du DPX. Pour l'apaisement de nos débats, ce serait bien que vous preniez l'engagement de les détruire.

**M. Olivier MARTY** : Je vous ai répondu juste avant, à partir du moment où une demande d'explication n'est pas suivie d'une poursuite de procédure, elle est effacée des mémoires et des dossiers. Je me suis exprimé sur le fait que dans ce cas-là on aurait dû procéder sans déclencher la demande d'explication. Je ne prends pas une position générale, définitive et permanente sur la totalité de ce qui peut se passer sur la zone de production et termes d'accident et de la possible implication de tel ou tel agent dans la survenance d'accident. Les situations doivent se regarder au cas par cas.

**M. Dominique SENS (CGT)** : Vous ne m'avez pas répondu par oui ou par non, je le constate. Je vais en tirer les conséquences aussi de mon côté pour la CGT. Merci.

**M. Olivier MARTY** : C'est extraordinaire j'ai dit deux fois que ça allait être effacé ou détruit. Si ce n'est pas la réponse, je ne comprends pas.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Vous le faites exprès ce n'est pas possible ! À partir du moment où vous donnez une demande d'explication, même si vous la détruisez, elle a été donnée. À un moment donné, il faut arrêter. Ce qui se passe depuis le départ dans cette affaire, c'est que vous cherchez absolument un coupable pour dégager votre responsabilité d'employeur. Vous avez essayé de regarder si vous ne pouvez pas mettre cela sur le dos des agents, puis sur le dos du DPX. Il y a des demandes d'explication. On va faire simple : vous avez fait qui du courrier de l'inspection du travail qui indique : *« il semble que la cause principale soit organisationnelle avec une circulation exceptionnelle sur une voie considérée comme non circulée par les agents. Je vous prie de me faire parvenir l'arbre des causes et votre analyse de l'accident »*. Il est où l'arbre de cause et l'analyse de l'accident ? Vous avez un droit d'alerte et une demande en cours, et il ne se passe rien. Le problème est qu'en Normandie nous avons une présidente de la Commission santé qui a un peu de mal, je vais le dire comme cela. À un moment donné, il va falloir monter le curseur et monter en gamme dans les compétences.

Pas plus tard que la semaine dernière, vous avez eu un chantier au Havre qui dure 36 heures. Vous m'expliquerez déjà comment vous pouvez faire un chantier de 36 heures avec les mêmes agents, c'est complètement illégal. Et qu'est-ce que vous faites ? Le chef à l'intelligence d'aller chercher des sandwiches pour 50 euros et qu'est-ce que vous faites ? Demande d'explication. Vous êtes sur une autre planète.

Il n'y aura pas de sanction, parce que vous êtes hors de propos. Vous avez une injonction de l'inspection du travail. Je vous ai alerté en personne, et vous avez mis plus d'une semaine à me répondre, et vous m'avez dit que vous n'aviez pas que cela à faire. Je vous ai dit que la réponse il faut la faire figurer dans le cahier des droits d'alerte, et je vais aller vérifier que la réponse de l'inspection du travail y figure.

Je voudrais revenir sur la CSSCT extraordinaire sur l'incident de Blainville. Je reviens sur ma déclaration où vous avez ajouté à cet ordre du jour une présentation des études haute performance Paris-Normandie. On croit rêver ! Évidemment que ce point ne sera pas traité lors de la CSSCT.

Un autre point que j'ai omis de mentionner, le 18 il y avait normalement la réunion de CSSCT Normandie sur l'accident de Blainville. Elle sera décalée évidemment, parce que je rappelle qu'il y a un CSE extra ici, à Paris. Je vous demande officiellement de décaler la CSSCT du 18, ainsi que la séance de CSSCT du 20 en Normandie.

Je vous demande également de régler le problème de réunion de CSSCT n° 1, qui est également réunie sur une plénière du CSE. Comme cela fait trois fois, je vous demanderai dorénavant de faire attention, merci.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Le secrétaire rajoutera que ce n'est pas la première fois que la Direction nous dit « oui, mais nous, nous avons programmé la CSSCT depuis longtemps ». Je vous rappelle que les réunions que l'on fait ici, ce n'est pas des demandes extraordinaires des élus, mais bien un ordre du jour surchargé qui ne permet pas de terminer une réunion, et les dates sont imposées, souvent par forcing. Dans ce cas, faites en sorte qu'il n'y ait pas de réunions qui se tiennent dans les jours encadrants, ou le jour de la réunion. Cela, c'est important aussi.

**M. Olivier MARTY** : Effectivement avec ce qui peut se rajouter en termes de séance de CSE, la tenue en simultané de CSSCT n'est plus compatible. Nous prenons les mesures pour qu'elles puissent être décalées. Ceci a déjà été fait et va être à nouveau fait sur la partie Normandie.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Et pas que sur la Normandie, sur les 7 CSSCT.

**M. Olivier MARTY** : Oui, cela vaut sur l'ensemble. Après sur l'ESR dont on parle, je me suis déjà exprimé là-dessus, sur la situation des causes qui ont été identifiées et sur la cause d'organisation. Nous sommes bien sur ce sujet, et sur le fait de rappeler que la réalité pratique de la circulation de ligne se trouve être dans ce cas extrêmement rare, et équivalent à zéro pendant des mois et des années. Cela ne doit pas fausser la prévention des risques lorsqu'une équipe intervient sur les voies, qui doit faire l'objet de mesures appropriées de protection. C'est cela qui a été remonté de l'analyse de l'accident, et qui a fait l'objet de mesures prises immédiatement dans la foulée de l'accident.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : Depuis le début de l'année, on a eu quelques problèmes de fonctionnement, on a attendu longtemps pour pouvoir mettre en place les CSSCT. On espérait qu'ils nous permettraient de ne pas alourdir nos séances. On voit ce que cela donne, et d'autant plus que quand on demande des explications, vous n'êtes pas en mesure de nous répondre. Je constate que le système ne fonctionne pas, mais envoyez-nous comme assesseur quelqu'un des établissements concernés, car nous avons besoin d'éléments.

Quand vous affirmez que les 7P1 sont retirés des dossiers quand ils ne sont pas soumis à sanction, je m'exprime en faux. Je suis allé voir mon dossier plusieurs fois, et en fonction de l'histoire j'ai des choses qui apparaissent et disparaissent dans mon dossier. Je ne suis pas le seul à avoir fait le constat.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Puisqu'on en est dans les défauts de fonctionnement, vous avez fait remarquer concernant les ICP que vous nous envoyez une note le 14 pour le 16. Effectivement, il y a les trois jours, mais ce n'est pas très correct. Vous avez dit que vous feriez le nécessaire, mais depuis le temps que nous avons dénoncé ce fait, c'est de pis en pis. Les trois quarts des ICP nous sont envoyés à trois jours. Cela doit être un objectif de votre part de le faire au plus court. Il faut absolument que cela cesse. Le pire maintenant

c'est que nous avons des ICP pour le jour même. Quand il y a un caractère d'urgence, pas de souci, mais sinon, c'est vraiment se moquer du monde.

Aussi une demande de vigilance sur les accidents qui sont considérés grave par celui qui le fait, et qui est souvent modifié par Madame BLANCHART. Il va falloir que cela cesse, si sur place ils considèrent que c'est un accident grave, on l'étudie comme tel, point.

**M. Olivier MARTY** : Dans vos propos il y a une part de rappel de fonctionnement par rapport au local. Sur le sujet des accidents, on pourra y revenir tout à l'heure, vu que l'on évoque le point un peu plus tard dans l'ordre du jour.

Je propose de passer à l'ESR suivant.

**M. Guillaume LE FOLL** : Le 27 août c'est sur la LGV Sud Est, la rame VZC, c'est la rame qui sert à l'enregistrement des paramètres caténaux. C'est une rame constituée de deux engins moteurs. L'infralog national, c'est l'entité qui trace toutes les marches des rames VZC, qui fait l'extraction des données enregistrées et les fournit aux établissements de maintenance. Pour ce faire, elle utilise des engins qui sont gérés par Infrarail, qui est un prestataire pour l'infralog national. L'ESR a été attribué à la ZP NEN, puisque l'infralog national en dépend. Par contre, tout ce qui est problématique d'immobilisation de la rame, les faits qui ont généré cet ESR ont été pris en charge par infrarail.

L'agent avait immobilisé son véhicule et changé de poste de conduite. J'ai participé à la première réunion qui suit l'évènement. Ce qu'il en est ressorti c'est que lorsque la personne a regagné la cabine de conduite, qui est très exiguë, elle a malencontreusement déverrouillé le freinage de la rame, ce qui a provoqué la mise en mouvement de l'ensemble.

Je n'ai pas eu plus de commentaires à émettre de la part de la ZP NEN, puisque c'est infrarail qui a tiré les conséquences de cet évènement, notamment sur l'ergonomie des postes de conduite.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : J'aimerais savoir ce qu'est « XX ».

**M. Guillaume LE FOLL** : Effectivement, c'est moi qui ai fourni les documents, et j'ai omis de modifier le terme qui aurait dû être « poste de conduite ».

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Donc on se rend compte que le poste de conduite des 67000 n'était pas adapté ? Cela fait combien de temps que les 67000 tournent ?

**M. Guillaume LE FOLL** : Les 67000 étaient des engins moteurs sur les rames voyageurs effectivement. Pour les besoins de la rame VZC, des équipements font que le poste de conduite est aménagé spécifiquement pour ce type de prestation. En termes d'ergonomie il y a des choses supplémentaires. Je ne rentre pas dans les détails, je ne suis pas du tout dans le métier tractionnaire. Ce qui est ressorti de la J+1 c'est que la personne a malencontreusement actionné le système de freinage de la rame. Il n'y a aucun commentaire sur la corpulence de l'agent.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : C'est quand même inquiétant, il aurait pu y avoir quelque chose devant et cela aurait pu être dramatique. On prend des risques sur la sécurité. J'aimerais bien savoir depuis combien de temps ces rames sont en fonction. Qu'est-ce qui a été mis en place en prévention pour que cela n'arrive plus ? Est-ce qu'une enquête FOH a été réalisée ? Est-ce que la prévention a été faite ? Il aurait été bien d'avoir la photo du poste, pour se rendre compte. Nous sommes là pour faire de la prévention, le but étant que cela n'arrive plus. Je vous remercie.

**M. Guillaume LE FOLL** : Je vous rassure par rapport à la prise en compte de ce qui a provoqué cet évènement. Infrarail et le pôle de traction Auvergne ont pris des dispositions. La question est que ce n'est pas du ressort de la ZP NEN, donc ce n'est pas de notre CSE, d'une part.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Alors pourquoi cet ESR est là ? Si vous présentez un ESR, mais qu'il n'est pas chez, nous, ce n'est pas possible.

**M. Guillaume LE FOLL** : Je vous l'ai dit au préalable, c'est parce que ceci est dû au demandeur du sillon, c'est ainsi que sont fait les ESR.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Donc quand on nous présente cela aujourd'hui, il date du mois d'août. Vous allez me dire que depuis le mois d'août ils n'ont rien fait, mais ce n'est pas grave ? Ce n'est pas acceptable. Ce qui nous intéresse aujourd'hui c'est la suppression du risque. Soit vous nous présentez les tenants et les aboutissants, soit vous ne nous le présentez pas.

**M. Olivier MARTY** : Effectivement, même si celui-ci est administrativement attaché à l'infralog national, c'est-à-dire chez nous, alors que les mesures à prendre derrière et la chaîne hiérarchique ne sont pas chez nous, on va leur demander ce qui a pu être fait de leur côté en termes de mesure de prévention, pour pouvoir donner une suite en information de votre côté.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : Je ne suis pas du métier, je ne suis pas conducteur. Est-ce qu'il arrive que des agents de l'équipement conduisent ces engins ? Auquel cas, c'est tout à fait normal que l'on vous demande encore plus d'explications sur le sujet. Je voudrais savoir à quel CSE infrarail est rattaché, et je suppose qu'il ont travaillé sur cet ESR. Qu'est-ce qu'ils ont mis comme plan de travail pour éviter ce genre d'embêtement ? Je suppose que le conducteur a peut-être été traumatisé aussi, on n'en parle pas.

**M. Olivier MARTY** : J'ai répondu juste à l'instant sur l'intervention précédente. On va récupérer ce qu'infrarail a fait comme suite, pour pouvoir le communiquer. Par ailleurs, non il n'y a pas d'agents de chez nous qui conduisent ces engins, c'est une spécialité d'infrarail, qui est rattaché à la ZP Sud-Est.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : C'était juste pour vous rappeler que l'information est importante. Parce que si de tels engins sont susceptibles de travailler chez nous, que nos agents soient protégés, et que l'on ait la bonne information loyale et sincère que l'on doit aux élus du CSE.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Je ne comprends pas comment vous pouvez vous présenter devant 35 élus pour évoquer le 14 novembre pour un ESR qui s'est produit le 27 août, et vous nous dites : « on va se renseigner ». Vous n'avez pas eu le temps depuis le 27 août ?

**M. Olivier MARTY** : On va se renseigner par rapport à la question qui nous est posée aujourd'hui en séance.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Vous auriez dû vous la poser avant, aussi.

**M. Olivier MARTY** : Il figure chez nous dans l'enregistrement statistique, vu que l'infralog national est responsable du sillon, sans que l'on soit nous-mêmes en responsabilité d'organisation et managériale d'infrarail. Infrarail étant le service qui assure la traction de ces engins. C'est pour cela que ce n'est pas une investigation que l'on fait de nous-mêmes.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT) :** Votre réponse n'est pas satisfaisante, vous venez avec un ESR, sans dessin, sans photo, avec des mots qui manquent. Soyez un peu rigoureux, et préparez vos dossiers.

**M. Guillaume LE FOLL :** Le 29 août à Belfort, le rebroussement d'un train de l'infra sur voie principale. Il y a une entente préalable entre l'AC et l'agent TTX. Le fait est qu'il y a eu une méprise entre l'agent circulation et l'agent TTX sur le carré derrière lequel devait évoluer la rame, avant d'engager sur le domaine fermé. Puisque l'AC avait mentionné le 39088, c'est la voie qui est côté droit. On voit dans le carré marqué « C39088 », et ce qui est dessiné c'est le parcours réel de la rame. La rame s'est gérée derrière le 39098. L'agent TTX pensait qu'il allait se garer devant le 39088, mais au vu de la méprise avec l'AC, il a été sur le parcours décrit en rouge et s'est retrouvé avant le signal. Ne voyant pas arriver le signal il a contacté l'agent circulation, qui lui a dit de ne pas bouger. Il s'est avéré que l'agent TTX a procédé à un « rebroussement » en revenant sur ses pas. Voilà les faits tels qu'ils ont été décrits. L'évènement étant ce qu'il est, il est sur le fait d'avoir rebroussé avec un mobile.

**M. Pascal OZENNE (CFDT) :** Est-ce qu'il y a eu l'exploitation des enregistrements a posteriori dans le cadre de l'enquête pour déterminer les sources de mésentente ?

**M. Guillaume LE FOLL :** Au sein du bassin alsacien, il y a enregistrement des conversations entre l'AC et le TTX effectivement. Pour l'exploitation de ces enregistrements, nous avons toutes les garanties, c'est-à-dire que l'on demande à l'agent si on peut les diffuser, mais effectivement ils existent bel et bien.

**M. Pascal OZENNE (CFDT) :** Je suis de l'EIC Alsace et j'ai connaissance de la consigne. Je voulais juste savoir si on l'avait exploitée pour bien déterminer la cause de mésentente entre l'AC et le conducteur ?

**M. Guillaume LE FOLL :** De ce qu'il ressort, la responsabilité relative à cet ESR est bien reprise par rapport à l'agent TTX. Après effectivement dans une conversation, il y a toujours un vecteur, mais il y a toujours une source et un émetteur et un récepteur. Effectivement il peut y avoir entre les deux une non-compréhension, mais sur le fait de l'ESR, il était acté par l'infirpôle. Au-delà de l'erreur qui aurait pu ne pas conduire à un ESR, c'est effectivement que l'agent TTX aille au-delà du carré 39098, stationne au-delà de ce carré, et qu'ensuite on ait les modalités d'une deuxième évolution qui permette d'engager le TTX sur le domaine fermé. L'erreur est une erreur de carré, qui n'aurait pas dû conduire à un ESR.

**M. Anthony TRUFFIN (CGT) :** J'aimerais avoir une explication du terme « rebroussement ».

**M. Guillaume LE FOLL :** Ce que l'on peut dire, c'est qu'un train ne peut pas « rebrousser », c'est-à-dire changer de sens.

**Mme Amélie COEPLÉ (SUD-Rail) :** « Tirer » c'est le terme que l'on utilise pour la manœuvre, mais pour nous les agents circulation « rebroussement » c'est utilisé pour un retour en arrière.

**M. Olivier MARTY :** « Tirer » ou « refouler » fait référence à la position des personnes sur les engins, entre le conducteur qui est en tête ou pas, et qui commande à des ordres de refoulement quand il n'est pas en tête. Par contre là on parle de « rebroussement », c'est-à-dire un mouvement qui se fait d'un point A à un point B, et on repart du point B pour se rediriger vers le point A sur la même voie.

**M. Maurice NOEL (UNSA-Ferroviaire) :** J'ai une question : est-ce que l'agent de l'accompagnement était habilité sur le site ?

**M. Guillaume LE FOLL :** Pour ce qui est de l'agent d'accompagnement, effectivement il était en double depuis la veille, avec un agent habilité. Lui-même ce soir-là était seul, et n'avait pas – bien qu'il ait eu la reconnaissance – elle n'était pas formalisée dans la carte d'habilitation. L'agent dans les faits n'était pas habilité à faire cette manœuvre.

**M. Mickael CHERIFI (CGT) :** Excusez-moi de vous couper, mais vous avez le culot de retourner cet ESR contre l'agent d'accompagnement ?

**M. Guillaume LE FOLL :** Dans un premier temps je décris les faits. Si je commence à rentrer dans toutes les explications, effectivement. Ensuite si on rentre dans le FOH, l'établissement infrapôle admet que la carte d'habilitation n'avait pas été signée. Il a été rappelé à l'organisateur du chantier qu'il ne devait en aucun cas laisser cette tâche de sécurité à une personne non habilitée.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE) :** Moi j'interviens rapidement : on va juste éviter de faire de l'esprit sur les demandes d'explication. Je ne suis pas en train de rire.

**M. Maurice NOEL (UNSA-Ferroviaire) :** Vous n'avez pas répondu à ma seconde question : est-ce que le mécanicien était un prestataire ?

**M. Guillaume LE FOLL :** Je ne peux pas vous répondre là, je n'ai pas cette information. L'agent TTX est de toute façon la personne qui a autorité sur la machine. C'est effet l'agent d'accompagnement qui était responsable de cette évolution.

**M. Maurice NOEL (UNSA-Ferroviaire) :** Je suis tout à fait d'accord, mais à un moment donné le mécanicien était sûrement à l'avant, et chez nous, le rebroussement est interdit. Si c'était un prestataire, peut-être qu'il y a eu défaut.

**M. Guillaume LE FOLL :** Je recherche l'information.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT) :** Par rapport au refoulement et au rebroussement, on se rend compte que l'on n'a pas le même langage entre l'EIC et l'infrapôle. Je m'aperçois aussi que nous n'avons pas le même langage entre les élus et la Direction, mais cela, on le savait déjà depuis longtemps.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT) :** Est-ce que vous pensez que c'est la sécurité et la prévention des risques que de faire des travaux comme cela ? En fait vous avez mis un jeune agent qui n'a pas sa carte d'habilitation. Il y a bien quelqu'un qui lui a dit de monter dans le train et quelqu'un qui lui a dit qu'il faut rebrousser, tirer, etc. Dès le départ vous mettez la faute sur l'agent, alors que le premier point que vous auriez dû dire c'est : « un agent TTX que l'on a mis en place, qui n'avait rien à faire là, a tiré un train ». C'était la première chose à dire. C'est bien l'entreprise qui organise les travaux. Comment se fait-il que l'on ait mis un agent, sans qu'il soit en doublon, sur une mission qu'il n'a pas le droit de faire ? Est-ce qu'on lui a expliqué le déroulé de sa mission ?

**M. Guillaume LE FOLL :** Effectivement, un briefing a été réalisé, la nuit du chantier.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT) :** Donc cela veut dire que dans l'organisation ils savaient qu'il n'était pas habilité, et dans le briefing ils lui ont demandé de faire cela. S'agit-il d'un jeune agent ou d'un agent expérimenté ? On ne sait rien en fait, on ne sait pas qui conduit le train, etc. C'est un peu compliqué quand même. Normalement on nous doit une

information loyale et sincère, on en est loin. Comment cela se fait qu'en ayant fait un briefing il se retrouve dans un train où il n'a pas à être en faisant une mission qu'il n'a pas à faire, alors qu'il a été briefé ?

**M. Guillaume LE FOLL** : Effectivement, je reprends, le briefing a bien été réalisé. La personne la veille avait été en doublure avec une personne habilitée. Le jour J effectivement, l'organisateur a sciemment mis en place cette organisation qui n'était pas valable au vu de l'habilitation de l'agent.

**M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire)** : Cela va être un peu redondant, mais c'est bien quand c'est répété. Si Monsieur NOEL ne vous avait pas posé la question de l'information d'un non-accompagnement TTX, ce qui était dans les enregistrements aujourd'hui, c'est que la responsabilité de l'ESR est celle de l'agent d'accompagnement du TTX. C'est vrai que pour des informations loyales et sincères, c'est assez surprenant quand même. Est-ce qu'il y a eu des demandes d'explication sur cet agent et sur la hiérarchie, sur la personne qui a planifié ? Où en est la suite de tout cela ? Quand on avait les CHSCT, c'était des choses qui étaient réglées en 48 heures, là on est trois mois après. On met vraiment en doute votre sincérité, parce que si Monsieur NOEL n'avait pas posé la question.

**M. Olivier MARTY** : Juste pour répondre sur un point, quand on parle d'attribution d'ESR, c'est attribué à un établissement. C'est lui qui en a la responsabilité, quel que soit celui dans l'établissement sur lequel l'enquête amène l'identification de l'erreur. La chaîne managériale a une part de responsabilité, puisqu'on l'a identifiée sur l'accident. C'est à ce titre-là, c'est à la responsabilité de l'employeur qu'est attribué l'ESR.

**M. Sébastien COLLOTTE (UNSA-Ferroviaire)** : Je vous remercie de votre réponse, cela dit les comptes rendus sont à destination aussi des agents. C'est bien d'expliquer tous ces termes, mais la première chose était de dire que cet accident de rebroussement est dû à un personnel peut-être extérieur à une entreprise, une personne qui a été formée la veille, et qui le jour J occupait des fonctions pour lesquelles elle n'était pas habilitée.

**M. Olivier MARTY** : Effectivement, le propos introductif aurait pu être plus complet pour avoir la vision plus générale du sujet. Par contre, la décision de mise en mouvement qui fait qu'il y a eu ESR, n'est pas un sujet extérieur à l'entreprise, c'est un sujet qui est propre à l'infrapôle Rhénan qui dans le management de la sécurité assure les habilitations, dont on a identifié un problème de ce côté-là. Sur la partie terrain, le déclenchement du mouvement est fait sur ordre de l'agent TTX. Que le conducteur soit oui ou non de l'entreprise, il n'est pas à l'origine de l'incident.

**M. Ulrich FLAUW (CGT)** : Excusez-moi, mais tout à l'heure vous avez dit que vous ne saviez pas s'il était de l'entreprise ou pas.

**M. Olivier MARTY** : Là où je suis très clair, c'est que l'ESR est déclenché par une décision de mise en mouvement qui est faite par un agent TTX qui est de l'entreprise.

**M. Pascal OZENNE (CFDT)** : En fait d'un ESR qui paraissait simple, on tombe sur un sujet plus profond. D'une manière générale c'est quelque chose qui a été demandé à plusieurs reprises lors des CSE : la qualité des documents qui sont fournis pour l'étude des ESR est médiocre. À chaque fois que l'on vous pose des questions, on découvre des « anguilles sous roche », et cela commence à être un peu pénible pour tout le monde, car on se lance dans des débats inutiles alors que l'on devrait faire de la prévention, c'est notre métier.

On se rend compte que l'on a un agent d'accompagnement TTX qui travaille, non habilité, sur un chantier. Cela sous-entend un manque de personnel, et il serait peut-être temps d'avoir des agents formés et habilités correctement sur le terrain.

Dans la qualité des documents, l'heure nous intéressait, car cela a eu lieu la nuit, semble-t-il, ce qui a une importance sur l'impact FOH.

**M. Olivier MARTY** : C'était la nuit, par rapport à votre question. Effectivement on était sur une situation où on n'avait pas une habilitation signée, c'est un point qui est relevé. Il faut qu'il y ait un enchaînement dans l'ordre du côté de l'établissement, des signatures d'habilitation.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : Je vais vous reprendre quand même, Monsieur le Président. Tout à l'heure vous avez répondu en disant que c'est simple les termes « refouler », « tirer », etc. Mais ce n'est pas simple lorsque l'on n'est pas du métier. Où se trouve l'enquête FOH par rapport à cet événement de sécurité ?

Vous dites que c'est l'établissement qui est jugé coupable, mais dans les faits on serait bien curieux de voir le dossier du conducteur. En général, cela descend toujours au plus bas.

**M. Olivier MARTY** : Les enquêtes qui sont faites après les ESR ont bien identifié le fait que l'on ne se contente pas du simple recueil des faits, qui met en situation les agents de terrain, qui s'occupent de déclencher les mouvements.

Par rapport à la précision de vocabulaire, j'ai peut-être employé le mot « simple ». Vous pouvez l'enlever, il n'y a aucune notion d'appréciation.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Le secrétaire va vous demander une pause.

**M. Olivier MARTY** : Effectivement, Monsieur le Secrétaire, nous prenons notre pause.

*Pause de 16h21 à 16h31*

**M. Olivier MARTY** : Nous reprenons la séance.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Force est de constater que vous nous vendez du rêve. Parce qu'entre la réalité de cet ESR et la finalité de ce que l'on trouve, il y a une sacrée différence. On va encore vous rappeler que vous devez une information sincère et loyale aux élus. Le constat est que vous ne prenez pas ces instances au sérieux. Désormais sur les ESR on va vous demander les enquêtes FOH, les formations, les habilitations, etc. On ne peut pas traiter le sujet comme cela, d'un revers de main. Niveau management de la sécurité, qu'est-ce qui a été mis en place par l'encadrement ? Est-ce que l'agent a eu une sanction, et quelles sont les conclusions ? Je vais désormais vous demander toutes ces informations à chaque ESR.

**M. Olivier MARTY** : Je vais vous répondre sur deux points, qui sont des points de précision pour la compréhension de cet événement. Le conducteur était un conducteur d'une entreprise extérieure, sous l'autorité de l'agent TTX. Il n'y a eu aucune procédure disciplinaire dans cette affaire.

Sur ce que vous exprimez par rapport à la conduite et la présentation des ESR sur ce CSE, c'est une question que je note aujourd'hui.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Moi je vous demande une réponse, parce que c'est vous le président à l'instant T. Ce n'est pas normal d'avoir un ESR et d'arriver à une telle

finalité. Vous n'allez pas me dire que vous considérez qu'il y a une prise en compte de la sécurité et de la prévention. Il va falloir désormais nous donner les véritables informations.

**M. Olivier MARTY** : Je vous donne des explications dans notre échange sur la présentation des ESR. Vous nous posez des questions sur ce que doit être par principe, CSE après CSE, le contenu de ces sujets. Je prends cette demande et on l'examinera. Je ne vous donne pas une réponse immédiate, car cela fait appel au fonctionnement de notre CSE.

Sur l'évènement lui-même, nous vous avons donné les éléments de compréhension.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : J'ai un questionnement, parce que je ne vous ai pas entendu nous dire que ce sujet a été présenté en CSSCT, ce qui nous aurait fait gagner beaucoup de temps aujourd'hui. C'est malheureux, car c'est en local que l'on a plus de facilité à trouver des réponses à tous ces questionnements. Sur les ESR, on en revient toujours à la même chose, c'est votre classification et votre interprétation patronale, qui fait qu'ils sont classés graves ou pas. En résumé, s'il n'y a pas de mort, ce n'est pas trop grave.

Sur la responsabilité, j'ai été choqué des propos de votre assesseur. Vous avez rappelé que ce n'est pas sur une personne, mais sur un établissement que l'ESR est octroyé, mais c'est votre interprétation et bien souvent des demandes de sanction tombent.

Sur l'organisation vous avez porté une grave accusation en disant que l'organisateur a mis sciemment un agent qui n'avait pas les habilitations. Vous devez vous expliquer là-dessus. Je ne suis pas certain qu'un DPX signe les habilitations, souvent c'est le DU, ce sont deux personnes différentes. Vous ne nous avez pas dit pourquoi le second agent n'était pas présent cette nuit-là. Est-ce que l'organisateur fait l'objet d'une demande de démarche disciplinaire, car c'est mise en danger d'autrui quand même quelque part ? Est-ce que vous protégez quelqu'un ? Vous n'avez pas non plus parlé de la démarche juste équitable, ce qui est surprenant. Vu les réponses de ce jour, je pense qu'il y a de quoi s'inquiéter si nos dirigeants ont des éléments de compréhension de la même nature.

**Régis RAWOLLE** : Nous sommes en train de parler d'un ESR qui a eu lieu le 29 août. Nous sommes le 14 novembre, et vous nous le présentez comme s'il venait de se produire, et vous n'avez pas les résultats des différentes enquêtes.

Le mécanicien effectivement aurait pu être une bouée de rattrapage, car les mécaniciens infra ont tout de même une bonne connaissance des installations. Je m'étonne de l'absence de retour d'expérience sur cet ESR qui a eu lieu il y a deux mois et demi.

Depuis le début de cette instance, vous nous certifiez que les ESR seront mieux renseignés. Toutefois le constat est que les éléments de compréhension ont été donnés suite aux interrogations des élus, et on ne peut que le regretter.

**M. Olivier MARTY** : Par rapport à ces points-là, l'attention qui est portée par rapport à l'analyse à froid vis-à-vis de l'organisation des chantiers, c'est bien d'avoir l'assurance que chacun des acteurs a bien toutes les compétences pour mener ces actions. Là je fais référence au fait que ce n'était pas le cas pour l'agent TTX. C'est bien ce point qui a été noté. Sur le fonctionnement du chantier, le reste des règles de fonctionnement correspond au standard. Nous ne sommes pas sur une remise en question.

**M. Maurice NOEL (UNSA-Ferroviaire)** : L'agent d'accompagnement a bien dû dire d'aller jusqu'à tel endroit, mais là le mécanicien était en manœuvre, et il a une part de responsabilités.

**M. Olivier MARTY** : Je le note, ce n'est pas en ce sens que les choses ont été identifiées.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Vous avez répondu tout à l'heure au collègue que vous ne lui répondez pas dans le cadre du fonctionnement de l'instance. Pouvez-vous être plus explicite sur ce point ?

**M. Olivier MARTY** : Je veux dire que jusqu'à présent nous avons présenté un document préalable à la présentation des ESR, un descriptif succinct, complété par l'échange en séance. La demande est différente, et va appeler de notre côté une réflexion.

**M. Pascal GUELUY (CGT)** : Vous ne répondez pas à mes questions. Était-il normal que cet agent fût seul cette nuit-là ? Est-ce que la personne qui a laissé faire cela est sous le couvert d'une démarche disciplinaire ?

**M. Guillaume LE FOLL** : Je donne une précision sur l'anomalie par rapport à l'habilitation de l'agent. La seule chose qui manquait, ce sont les particularités locales, c'est-à-dire l'annexe 4. Je précise également qu'il s'agissait de la quatrième nuit. La raison de l'absence du premier agent d'accompagnement n'apparaît pas sur les documents.

**M. Olivier MARTY** : C'est bien en ce sens que les rappels ont été faits.

**M. Dominique SENS (CGT)** : À force d'explications supplémentaires, on risque de ne plus s'y retrouver. Si j'ai bien compris, le conducteur du train travaux n'était pas cheminot de la SNCF. Que devient alors cette entreprise privée et à combien d'accidents de ce type ont-ils été confrontés ? Continuez-vous à travailler avec cette entreprise privée ?

J'ai cité ici même des faits où des agents d'accompagnement avaient utilisé leur droit de retrait, parce que ce qu'on leur demandait de faire les mettait en danger, ou les collègues aux abords du chantier. Je vous avais demandé de rappeler aux agents qu'ils doivent utiliser leur droit de retrait si on les fait travailler en se mettant en danger.

D'après mes renseignements, on assiste à une augmentation des déraillements de trains travaux dans les bases arrière.

**M. Olivier MARTY** : Je prends note de vos remarques.

**M. Emmanuel STIEGLER (CFDT)** : Vous nous dites que son habilitation n'était pas signée, mais est-ce que l'agent connaît toutes les particularités locales afin d'obtenir l'habilitation ?

**M. Guillaume LE FOLL** : L'attestation de particularité locale sauf à me contredire, c'est sur une visite de site avec l'encadrement, avec éventuellement des personnes qui ont leur habilitation. Ensuite c'est la signature d'un document sur lequel sont reprises les limites géographiques sur lesquelles la personne a la particularité locale.

**M. Emmanuel STIEGLER (CFDT)** : Vous ne répondez pas à la question : est-ce qu'il a été formé ?

**M. Guillaume LE FOLL** : L'accompagnement qui a été fait par l'agent habilité les nuits précédentes, vaut effectivement visite de site valant habilitation aux particularités locales. Il n'y a pas d'interrogation formalisée, on ne lui demande pas de citer les installations.

**M. Emmanuel STIEGLER (CFDT)** : Dans ce cas-là c'est comme si un jeune qui fait ses vingt heures de conduite et ne passe pas le permis.

**M. Guillaume LE FOLL** : Non, parce qu'il a l'attestation comme quoi il peut exercer le métier

**M. Emmanuel STIEGLER (CFDT)** : Je ne maîtrise pas tout l'infralog, mais chez nous à la circulation, il y a une interrogation. Si l'agent répond correctement il est habilité, s'il répond mal, il n'est pas habilité.

**M. Guillaume LE FOLL** : Je pense qu'il y a maîtrise concernant les particularités locales.

**M. Pascal OZENNE (CFDT)** : Dans les CSE on fusionne les infrapôles, infralog et EIC, et nous découvrons des tas de pratiques qui nous surprennent beaucoup. J'aimerais savoir si cet agent disposait d'un schéma simplifié de la gare avec les principaux signaux, sur lequel il aurait pu s'appuyer lors de son évolution.

**M. Guillaume LE FOLL** : Tout agent d'accompagnement dispose des livrets de ligne effectivement.

**M. Ulrich FLAUW (CGT)** : Est-ce que le pilote avait le droit de refouler ? Je pense que la réglementation n'a pas été respectée sur ce point.

**M. Guillaume LE FOLL** : Sur la situation précise de l'agent, je ne dispose pas de cet élément.

**M. Ulrich FLAUW (CGT)** : Le constat est qu'à chaque fois que l'on vous pose des questions, on apprend des choses, et on se rend compte que vous ne savez pas tout. Si on veut avancer sereinement dans cette instance, il va falloir des documents de qualité, avec toutes les informations. On a l'impression que votre but est de cacher les informations et de ne pas nous les donner.

**M. Guillaume LE FOLL** : La nature du deuxième mouvement, c'est ce qui a généré l'ESR. Sur le premier mouvement, l'équipage était conforme. Dans le mouvement « aller », l'agent TTX et le mécanicien étaient tous les deux dans la même cabine de conduite.

**M. Ulrich FLAUW (CGT)** : Au vu du plan, cela m'étonnerait qu'il n'y eût pas une seconde cabine de conduite.

**M. Guillaume LE FOLL** : Vous avez un TTX avec un locotracteur, et de l'autre côté vous pouvez avoir un wagon aménagé avec une rambarde de sécurité, qui est le poste de travail de l'agent d'accompagnement.

**M. Ulrich FLAUW (CGT)** : Je pense que vous vous trompez, parce que cela peut arriver dans les situations de travaux où le train est coupé, pour x raisons.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Est-ce que dans la consigne d'établissement on a le droit de refouler ?

**M. Guillaume LE FOLL** : Oui, sur un chantier on peut refouler, bien sûr.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Cela prouve bien que l'agent n'était pas formé aux particularités du terrain. Comment cela se fait que le train arrive à la 39098 au lieu d'aller à la 39088 ?

**M. Guillaume LE FOLL** : Le fait générateur est qu'il y a eu cette erreur d'itinéraire entre l'agent circulation et l'agent train travaux.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : On est bien d'accord qu'il y a un problème de formation, sinon il aurait su qu'il ne devait pas faire cela. Est-ce qu'il a été formé de jour ou

est-ce qu'il n'a vu le parcours que la nuit ? Un agent voie sait très bien qu'il ne peut pas prendre le train et aller où il veut quand il veut.

**M. Guillaume LE FOLL** : Je réponds sur le point précis de la formation. La formation habilitante se fait dans un centre de formation, où on apprend effectivement que l'on n'apprend à ne pas rebrousser. L'agent a eu cette formation. Après, sur la connaissance géographique des lieux, elle a été faite, mais n'a pas été formalisée.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Si on revient à la réinternalisation cela n'arrive pas avec un agent de chez nous. La carte d'habilitation doit être signée, imaginez s'il y avait eu un contrôle. Tout était faux, il n'avait rien à faire là. La faute incombe à l'employeur et à l'organisateur, mais certainement pas à l'agent.

**M. Vincent PINOT (SUD-Rail)** : On dirait que ça vous amuse de mettre à mal les assesseurs qui sont autour de vous. Le CSE ne fonctionne pas depuis début janvier, et là, vous êtes en train de vous amuser. Vous n'avez qu'à faire des enquêtes FOH par rapport au déroulement du CSE, vous verrez qu'il existe des solutions. Ce n'est pas possible de passer tant de temps sur des dossiers, parce que les dossiers ne sont pas rédigés comme il faut. Si vous, cela vous amuse, nous, cela ne nous amuse pas.

Et surtout, ne prenez pas la peine de répondre. Au bout d'un moment il faut savoir prendre des décisions, vous êtes président de cette instance.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Monsieur le Président, pas d'interprétation, vous êtes en train de mettre les nerfs un peu à tout le monde.

**M. Olivier MARTY** : Je considère que c'est une interprétation, et l'élu considère que cela amuse le président.

**M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire)** : Vous avez évoqué l'accord d'établissement, je l'ai sous les yeux et je vais vous demander au nom de notre OS d'appliquer l'article 22. Je cite : « *le directeur d'établissement ou son représentant réunit la Commission de proximité, constituée des représentants de proximité, afin d'échanger sur les sujets relatifs à la sécurité* ». Je vais vous demander de déclencher une Commission pour traiter entre autres de ce sujet-là. Nous devons nous appuyer sur les instances de proximité, comme il est rappelé dans l'accord d'établissement.

*Départ de la délégation SUD-Rail.*

**M. Olivier MARTY** : Cette instance de proximité est effectivement un lieu de dialogue entre les représentants de proximité et le directeur d'établissement. C'est à ce niveau-là que les choses se déclenchent, et je transmettrai votre demande au directeur concerné.

**M. Bruno CATIAU (UNSA-Ferroviaire)** : Je vous trouve très hâtif dans votre propos. Vous savez que les instances de proximité sont les yeux des élus. Vous ne pouvez pas évincer comme vous venez de le faire, la nécessité de réunir la Commission de proximité. Je vous le demande au nom de notre OS.

**M. Olivier MARTY** : J'ai bien noté la demande, et la transmettrai au directeur d'établissement. Il ne revient pas au président en séance de faire déclencher d'autorité une Commission de proximité auprès d'un DET donné. Ce n'est pas une décision immédiate.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : Le problème du malaise ambiant et de dysfonctionnement chronique de cette instance, c'est que vous ne prenez jamais de décision. Vous êtes président aujourd'hui, vous avez autorité.

**M. Olivier MARTY** : Les choses ne se décrètent pas par ordre d'un président à un DET sans aucune discussion préalable.

**M. Jean-Marie MUTEL (CGT)** : C'est bien dommage.

**M. Ulrich FLAUW (CGT)** : Vous pensez que l'on peut travailler comme cela, avec cette façon de présenter les ESR ?

**M. Olivier MARTY** : Votre intervention se rapporte à celle de vos collègues, j'y ai déjà répondu.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : J'apprends qu'il y aurait sur Sarreguemines un agent appartenant à l'infralog Lorraine qui serait tombé d'un quai suite à heurt d'un godet d'une pelle de Ferrotech. Il aurait été transporté par les pompiers, mais moi je n'ai reçu aucune information sur cet accident. Si vous pouviez nous renseigner là-dessus.

**M. Olivier MARTY** : J'en prends note, mais je ne fais pas le recoupement avec des informations que j'aurais pu avoir.

**M. Guillaume LE FOLL** : L'ESR suivant date du 24 août, lors d'une opération de roulage. Le train de travaux est stationné sur la voie de service côté gauche. L'AC procède à l'évolution de ce train de travaux pour pouvoir l'engager sur le domaine fermé. Le mouvement est à contre-voie. L'AC a procédé à la délivrance d'un bulletin CVA. Ce qui a engendré l'ESR, c'est le fait qu'un TGV provenait de Metz. Il aurait fallu que le train de travaux soit stationné sur la partie en amont des voies de service pour pouvoir s'engager derrière le TGV. L'entente préalable n'a pas forcément été faite de manière efficace.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : C'est pareil, on va vous demander comme sur le précédent l'enquête FOH, ce que vous avez mis en place pour que cela n'arrive plus ? Est-ce qu'il y a eu un briefing, car cela me paraît ahurissant qu'un TTX se retrouve en face d'un TGV ? J'aimerais avoir les documents pour pouvoir vérifier que tout a été fait dans les règles de l'art. Ce serait bien d'avoir un minimum d'information pour comprendre la situation.

**M. Guillaume LE FOLL** : Le briefing c'est une notion de chantier, c'est-à-dire entre tout le personnel lié aux travaux, il a bien eu lieu. Par contre ce dont on parle, c'est l'entente préalable, un échange une demi-heure avant, afin que l'engagement se fasse en toute sécurité. Là, il n'y a pas eu d'entente préalable.

L'AHT c'est ce qui correspond à un contrat de travaux, c'est formalisé et bien carré. L'évènement sécurité porte sur la manœuvre du TTX pour pouvoir ensuite être acheminé vers sa zone de chantier. Il aurait fallu une entente préalable et un mouvement permettant au TTX de se présenter dans le sens normal.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Si le TTX est garé au bon endroit, c'est quand même plus simple. Ce sont des situations qui ne devraient pas exister. Là, c'est encore un problème d'organisation. L'AC a bien dû avoir un plan de travaux.

**M. Olivier MARTY** : Il peut y avoir des changements par rapport à ce qui était prévu initialement sur un chantier, et qui peut expliquer ces situations. Cela n'enlève pas le fait que des conditions sont à respecter dans un poste d'aiguillage.

**M. Pascal OZENNE (CFDT)** : Je ne vais pas recommencer ce qu'on a dit tout à l'heure, c'est qu'encore une fois nous n'avons pas les éléments nécessaires pour travailler correctement. Nous avons pris trois heures pour traiter le précédent ESR, et je ne pense pas que l'on arrive à traiter celui-ci en 20 minutes. Encore une fois, on ne fait pas un travail en profondeur et on ne fait pas de prévention.

Concernant le stationnement du TTX, il n'était pas à l'endroit prévu. Visiblement il y a eu un souci par rapport à l'entente préalable qui est quand fondamentale dans les procédures S9. J'ai l'impression que ce chantier a été mené dans la précipitation.

En ce qui concerne la formation, visiblement il s'agit d'un itinéraire qui n'était pas prévu pour engager ce TTX. S'agissait-il d'un jeune agent circulation ? Avait-il une pression quelconque ? Depuis combien de temps était-il habilité ? On va commencer à douter de tout maintenant.

**M. Guillaume LE FOLL** : Concernant le point d'engagement sur le domaine S9, il n'y a pas d'ambiguïté. Après, c'est sur le lieu de stationnement qui va faire que l'on arrive sur le point d'engagement.

**M. Pascal OZENNE (CFDT)** : Lorsque l'on reçoit une demande de travaux avec engagement TTX, tout agent de circulation va commencer par se poser la question de comment il achemine sont TTX.

**M. Guillaume LE FOLL** : La notion de point d'engagement était claire, il n'y avait pas d'erreur là-dessus. L'anomalie est sur la notion de comment on va faire pour acheminer le train de travaux jusqu'à ce point d'engagement.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Vous voyez, Monsieur le Président, que c'est important d'avoir les documents. Tout cela c'est l'organisation du travail, qui revient à l'entreprise. Vous avez pris la mauvaise tendance à toujours remettre la faute sur les agents.

**M. Guillaume LE FOLL** : Pour répondre sur l'agent, il a 46 ans et est habilité depuis le 26/06/2019, agent de réserve. L'aiguilleur a 33 ans, et est habilité depuis le 01/03/2014. Il y a aussi un téléphoniste qui a 25 ans et qui est habilité depuis le 20/12/2018.

**M. Christophe BONNESOEUR (CGT)** : Ce n'est pas normal que vous, vous ayez les documents, et nous, nous n'avons pas d'informations. Ce n'est pas comme cela que l'on gère les accidents du travail ou les ESR. Donnez-nous des dossiers complets, car cela suffit. À ce rythme-là, nous n'allons jamais arriver au bout des ordres du jour des CSE.

**M. Olivier MARTY** : L'organisation c'est effectivement l'entreprise. Le respect de ce qui est prévu en termes d'organisation, c'est un facteur important d'amélioration de la sécurité.

**M. Christophe ACHOUB (secrétaire du CSE)** : Oui, même si votre sécurité doit être robuste, il va falloir ne pas la déshumaniser et ne pas la désorganiser. Aujourd'hui tous les voyants rouges sont allumés, faisons attention avant d'aller à la catastrophe.

Je note que le CSE n'est pas encore terminé aujourd'hui, ce qui remet aussi en cause la charge lourde des ordres du jour. Si les dossiers étaient mieux préparés et étoffés, nous aurions perdu beaucoup moins de temps.

**M. Olivier MARTY** : Nous clôturons la séance d'aujourd'hui, bonne soirée.

*La séance est clôturée à 17h57.*