



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

Procès-verbal n° 34

Réunion plénière extraordinaire du 26 novembre 2019

La direction était représentée par M. Jean-Claude LARRIEU, M. Olivier MARTY, Mme Agnès RAULT et M. Arnaud AUBERT.

Intervenants : M. Dany DEUDON.

Représentants titulaires du personnel du collège exécution :

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

Représentants titulaires du personnel du collège maîtrise :

M.	ACHOUB	Christophe	CGT	IP Lorraine	Présent
M ^{me}	GUILHERME	Isabelle	CGT	ILOG NPDC	Présente
M.	NEAU	Sébastien	CGT	EIC LORCA	Absent
M.	MUTEL	Jean-Marie	CGT	IP Normandie	Absent
M.	DE CLERCQ	Jean-Claude	CGT	IP Champagne Ardenne	Présent
M.	CHERIFI	Mickael	CGT	IP Normandie	Absent
M.	LEROY	Adrien	UNSA-Ferroviaire	EIC HDF	Présent
M ^{me}	MELONI	Delizia	UNSA-Ferroviaire	EIC HDF	Absente
M.	NOËL	Maurice	UNSA-Ferroviaire	IP Rhénan	Présent
M.	BERTRAND	Pierre	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Présent
M.	DURIEZ	Éric	SUD-Rail	INE	Présent
M ^{me}	VASSEUR	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
M ^{me}	DEMARES	Sophie	UNSA-Ferroviaire	IP Normandie	Présente
M.	SCHMITT	Pascal	UNSA-Ferroviaire	EIC LORCA	Présent
M.	RAWOLLE	Régis	UNSA-Ferroviaire	ILOG Lorraine	Absent
M.	THEVENARD BERGER	Benoit	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Présent
M.	DAIME	Laurent	UNSA-Ferroviaire	Dir. ZP NEN	Absent

Représentants suppléants du personnel du collège exécution :

M ^{me}	DEQUEANT	Faustine	CGT	EIC NMD	Non convoquée
M.	WAVELET	Sylvain	CGT	IP NPDC	Présent
M.	DOUCET	Denis	CGT	ILOG Lorraine	Non convoqué
M.	FLAUW	Ulrich	CGT	INE	Non convoqué
M.	LOISEL	Anthony	CGT	IP Rhénan	Non convoqué
M.	PIERRE	Steve	CGT	IEE	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
M ^{me}	GY	Jean-Marc	UNSA-Ferroviaire	Infralog NPDC	Non convoquée
M.	BAETENS	Ludovic	SUD-Rail	ILOG National	Non convoqué
M ^{me}	COELET	Amélie	SUD-Rail	EIC LORCA	Non convoquée

M.	RUBY	Alan	SUD-Rail	IP Normandie	Non convoqué
M.	CANTREL	Guillaume	CFDT	EIC ALSACE	Non convoqué

Représentants suppléants du personnel du collège maîtrise :

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

Représentants suppléants du personnel du collège cadre :

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

Représentants syndicaux :

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

Réunion extraordinaire du 26 novembre 2019

1 - RECENSEMENT EXHAUSTIF ET PRESENTATION DE TOUTES LES OPERATIONS
DE SOUS-TRAITANCE EN COURS ET PREVUES SUR LE PERIMETRE DU CSE 8

La séance est ouverte à 13h36.

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

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Attendez, Monsieur le Président, je ne vous avais pas dit « on peut l'ouvrir ». Tout le monde est là, oui, donc vous pouvez ouvrir la séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie, mais c'est le Président qui régule la parole. J'ouvre cette séance extraordinaire consacrée à deux questions qui ont été demandées à la majorité des membres de ce CSE. Je vais faire le tour des suppléants, mais auparavant je vous présente mon assesseur, c'est Monsieur Dany DEUDON, qui est le directeur du pôle performance production de la zone de production. À ce titre, il va pouvoir répondre à beaucoup de vos questions et vous donner un certain nombre d'informations sur la façon dont est organisée la production sur la zone de production. Et en particulier dans quel cadre se passe l'externalisation. Il est prévu qu'il intervienne également en Commission économique sur les sujets liés à production.

Je fais le tour des délégations pour voir s'il y a des suppléants.

M. Dominique SENS (RS CGT) : Les suppléants présents en plus des titulaires sont Sylvain WAVELET, Thierry REPILLET et Jérôme DEGAND.

M. Bruno CATIAU (RS UNSA-Ferroviaire) : Pour la délégation UNSA-Ferroviaire, absents excusés Délizia MELONI, Laurent DAIME et Régis RAWOLLE. Remplacés respectivement par messieurs Sébastien COLLOTTE, Philippe MARQUISE et Gaël HALAS.

M. Pierre GENEAU (RS SUD-Rail) : Pour SUD-Rail, Éric DURIEZ est en retard, sinon la délégation est complète.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Pascal OZENNE, notre représentant syndical est absent, parce que ses filles sont malades aujourd'hui, donc il doit les garder. À part cela, la délégation est au complet.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, comme nous commençons bien cette séance, je vous demanderai une suspension de séance, s'il vous plaît.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est original, mais je vous accorde une suspension de séance, en espérant qu'elle soit relativement brève.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : On espère toujours, Monsieur le Président.

Suspension de séance de 13h38 à 13h55

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous reprenons la séance et je vous donne la parole, Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, dans la continuité de la dernière plénière qui n'a pas pu se dérouler jusqu'au bout puisqu'il y avait une absence de secrétaire de séance, je vais vous faire lecture d'une résolution que je vous demanderai de passer au vote s'il vous plaît.

Le Secrétaire donne lecture d'une résolution :

« Monsieur le Président,

Suite au dossier de consultation IP Rhéna 2020, les élus vous rappellent un certain nombre d'éléments.

Selon l'arrêt FNAC du 13 décembre 2012 de la Cour d'appel de Paris, obligation est faite à l'entreprise procédant à une réorganisation importante de procéder à l'évaluation des risques en rapport avec son projet, et de communiquer dès le départ de la procédure de consultation cette information. Qui doit porter sur l'évolution quantitative de la charge de travail, avec une comparaison détaillée des effectifs et de la charge de travail avant et après la réorganisation.

Il aura fallu la réalisation d'un droit d'alerte voté à l'unanimité des élus du CSE ZdP-NEN pour qu'une enquête soit menée et qu'enfin une étude RPS soit remise aux élus CSE le jeudi 21 novembre 2019, jour de consultation.

Force est de constater que vous n'avez pas respecté vos obligations dans le cadre de ce dossier, il s'agit d'un délit d'entrave au fonctionnement du CSE.

De plus, l'article L2315-30 impose l'envoi de l'ordre du jour et des pièces s'y rapportant au plus tard trois jours avant la réunion. Or vous nous avez remis les pièces sur table, là aussi il s'agit d'un délit d'entrave au fonctionnement de notre instance. Les élus du CSE vous demandent de respecter vos obligations et de reconsulter d'une façon légale les élus sur ce dossier. Dans le cas contraire, les élus mandatent le Secrétaire pour ester en justice et constituer avocat. Je vous demande de faire voter, Monsieur le Président ».

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur le Secrétaire. Je mets aux voix la résolution que vient de lire notre Secrétaire.

La résolution est approuvée à l'unanimité des votants (28 votants). 2 membres ne prennent pas part au vote.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je prendrai en compte cette résolution dans les réflexions. Je vous propose de passer à notre ordre du jour. Ce CSE a été demandé par les membres pour traiter les questions d'externalisation. Il vous a été proposé un dossier qui donne des éléments qui jusqu'à présent n'avaient pas fait l'objet de nos débats. Ils précisent les caractéristiques de la politique d'externalisation et ses limites, menées par SNCF. Vous ont été données un certain nombre de données sur cette politique et son application sur la ZP NEN. Est-ce qu'il y a, avant de passer à l'exposé, des déclarations des différents membres de ce CSE ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Simplement avant que Monsieur WAVELET prenne la parole, vous êtes allé un peu vite. Monsieur WAVELET a une déclaration à faire, mais pas sur ce sujet-là. C'est une déclaration importante à nos yeux.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je donne la parole à Monsieur WAVELET, et on verra ensuite si cette déclaration est plus ou moins proche de l'ordre du jour, et j'y répondrai en fonction.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Non elle n'est pas proche de l'ordre du jour, loin de là, vous allez voir, mais nous demandons quand même l'intervention de la Direction.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Allez-y, Monsieur WAVELET.

M. Sylvain WAVELET (CGT) donne lecture de la déclaration suivante :

« Il y a très peu de temps on nous a transmis – aujourd'hui même d'ailleurs – une affiche "Challenge SST UO Paris Est, SNCF Réseau. Quelle ne fut pas notre sidération lorsque nous avons lu, et surtout vu le contenu.

Que la nouvelle habitude des établissements pour se voir accorder de meilleurs chiffres en termes de santé et de sécurité au travail soit de faire des challenges à leurs agents, pour certainement se donner bonne conscience dans un premier temps, dans une démarche de qualification dite par exemple « Dupont de Nemours », passe encore. Mais que pour illustrer un visuel soit utilisée une photographie d'un des plus célèbres performeurs de l'industrie du sexe en la personne de Monsieur Rocco SIFFREDI nous révolte au plus haut point. Est-ce à dire que les agents de l'entreprise doivent s'identifier à ce personnage ? Est-ce à dire que les challenges ou la préservation du dos ne s'adressent qu'à une catégorie genrée de l'entreprise, les hommes ?

Est-ce à dire que dans cette période où je vous le rappelle, 137 femmes sont mortes depuis le début de l'année 2019 sous les coups de leur conjoint ou de leur ex-conjoint, l'entreprise dans une démarche de challenge santé-sécurité au travail demande aux hommes de s'identifier à un acteur de films pornographiques, qui réduit la femme à l'unique utilisation de son corps dans le seul but d'un plaisir sexuel.

Qu'avez-vous donc à répondre à cela, Monsieur le Président ? La décence étant de dire que c'est de l'humour, bien sûr, nous ne l'admettrions pas. Comment pourrait-on rire de la santé et de la sécurité au travail, et comment peut-on en rire de l'industrie du sexe qui réduit le corps des femmes à un simple objet sexuel ? Si le dos des salariés de l'entreprise est important, ce que nous concédons bien sûr, leur santé intellectuelle et mentale passe par le respect de toutes et tous, et de la même façon, de la plus haute importance.

Comme le dit le littéraire Noël BERNARD : la culture n'est pas un produit, mais bel et bien une attitude. Nous exigeons d'avoir l'attitude la plus irréprochable envers les salariés de notre ZdP-NEN en ne faisant pas l'apologie bien sûr du machisme par la diffusion de ce genre de cliché.

Donc, et de ce fait, la CGT vous demande de ne pas diffuser sur notre périmètre une communication aussi déplorable et toxique, et vous demande d'intervenir au plus haut de l'entreprise pour que cesse cette campagne qui est une honte pour toute l'entreprise."

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je ne sais pas si le Président a le poste accroché dans son bureau, mais je vous l'enverrai si vous ne l'avez pas. Il n'est pas nu, je vous rassure.

Une image de cet acteur, « le dos est un édifice précieux à protéger ». Et le petit slogan est : « au quotidien, réalise les gestes pour économiser ton dos, surtout si comme moi tu portes une charge lourde ». C'est un peu indécent.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne connais pas la campagne en question, je ne connais pas le poster en question, mais comme vous, je suis au minimum extrêmement interrogatif. Je peux vous dire que si une telle campagne avait été proposée sur la ZP NEN, elle n'aurait en aucun cas reçu ma validation, et que si je voyais cette affiche sur la ZP NEN, je demanderais qu'elle soit retirée.

Je vais évidemment passer une information dès ce soir aux directeurs d'établissement pour demander qu'il n'y ait pas d'utilisation de cette affiche sur la ZP NEN. Pour le reste, je

passerai les informations utiles à mon collègue DG Ile-de-France de Réseau. Je pense que cela ne mérite malheureusement pas plus que ce sujet.

Y a-t-il des déclarations ayant trait à l'ordre du jour ? S'il n'y en a pas, je vais vous proposer que Monsieur DEUDON vous commente cette politique d'externalisation.

1 - Recensement exhaustif et présentation de toutes les opérations de sous-traitance en cours et prévues sur le périmètre du CSE

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, simplement pour rappeler que le 5 septembre 2019 les élus à l'unanimité ont fait part d'une résolution. Nous sommes aujourd'hui le 26 novembre et il aura fallu attendre tout ce temps pour enfin avoir des documents et la tenue d'un CSE par rapport à deux questions qui étaient importantes. Je rappelle que nous avons demandé le recensement exhaustif des présentations de sous-traitance en cours et prévues sur le périmètre du CSE, et la mesure prise par l'entreprise pour l'arrêt immédiat de toutes les opérations de sous-traitances tant que le CSE n'a pas régulièrement été consulté.

J'en viens tout de suite au point 2, et je rappelle que depuis le mois de septembre un certain nombre d'accidents de travail est arrivé, dont certains graves. Je rappelle quand même que nous avons aujourd'hui des agents d'accompagnements qui sont obligés de sauter des locomotives en marche pour pouvoir sauver leur vie, parce qu'il y a des problématiques avec les entreprises privées. Je rappelle également que derrière cela nous avons frôlé des accidents graves dont le dernier a été sur l'Alsace, où un agent SNCF a pris quand même un coup de godet dans le dos par une entreprise privée qui n'avait rien à faire là. Le DET est aussi en responsabilité. Je vous rappelle que le secrétaire du CSE ici présent avait adressé un courrier à l'ensemble des DET pour leur rappeler ce jugement.

Au-delà de tout cela effectivement il n'y a pas le respect, mais vous mettez nos agents en danger, et cela, ce n'est pas normal. Ensuite sur le point 1, quand vous m'avez dit que c'est le national qui reprend le dossier, ce n'est plus dans ma main, il veut donner ces informations à l'ensemble des CSE dans le même temps. Cela peut se concevoir, pour qu'un CSE n'ait pas une information avant l'autre. Je pensais qu'en tout ce temps on aurait eu un méga dossier, et d'ailleurs j'avais ramené un gros sac pour mettre l'ensemble des éléments. Quand j'ai vu la pauvreté de l'information vu l'épaisseur du dossier, j'ai compris bien des choses. Je sais que certains établissements ont plus de 5 000 lignes d'opérations de sous-traitance sur un exercice. Aujourd'hui quand je vois ce que vous nous remettez, c'est pauvre en information. Là vous restez global, vous ne voulez surtout pas donner les éléments. Je trouve déplorable d'avoir attendu tout ce temps pour avoir un dossier aussi pauvre. À moins que le chef technique de la ZdP-NEN nous annonce plein de choses, je trouve quand même que l'on se moque un peu du monde.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends votre prise de position, Monsieur le Secrétaire. Je ne peux pas personnellement dire que l'on se moque du monde, je ne crois pas. Je crois que ce dossier a été préparé tout à fait sérieusement et c'est la suite qui va montrer si on arrive à avoir de bons débats sur cette question de l'externalisation. Les infos

qui vous sont données sont tout à fait représentatives de ce qu'est l'externalisation sur la ZP NEN. On va s'efforcer de donner beaucoup d'informations dans la partie qui suit.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Moi aussi je suis très déçu, parce que vu l'ordre du jour et surtout les questions précises que l'on vous avait posées en début d'année, apparemment vous les oubliez. Franchement vous allez nous faire perdre notre temps. Avoir un assesseur qui va m'expliquer la politique d'externalisation menée depuis ces dernières années, franchement je ne vais rien apprendre. Nous vous avons posé des questions précises, on veut connaître la nature des chantiers, combien ça coûte, des questions précises. On n'a pas besoin d'avoir des leçons de morale, et comment la Direction en est venue à faire de la sous-traitance au détriment des emplois de cheminots. On va perdre du temps avec une présentation que je ne trouve pas utile.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends, mais cela me paraît un peu délicat d'annoncer que l'on va avoir une leçon de morale avant que Monsieur DEUDON ne se soit exprimé. On va s'efforcer de donner des informations aussi précises que possible, qui à mon sens vont intéresser les membres du CSE. Nous allons projeter en même temps le diaporama.

M. Dany DEUDON : L'externalisation est un sujet assez vaste, dont nous parlerons, je pense, encore dans les prochaines instances, notamment en Commission économique. L'objectif aujourd'hui est de rentrer dans le sujet et de répondre à un maximum de vos questions.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Une caractéristique de Monsieur DEUDON est qu'il a un débit relativement rapide. On lui demande aujourd'hui un très gros effort, c'est de ralentir un peu le débit pour l'enregistrement.

M. Dany DEUDON : Le document présente un peu la stratégie d'externalisation et pourquoi elle a été mise en place, et la manière dont on la décline au niveau de la ZP NEN. Quand on parle externalisation, il faut bien distinguer la partie investissement de la partie maintenance.

Les éléments de contexte qui ont conduit l'entreprise à externaliser, c'est d'abord faire face à un plan de charge qui s'est considérablement accru depuis une dizaine d'années. Vous savez que le réseau en termes de maintenance a été relativement délaissé pendant quelques années. L'État, la tutelle et l'entreprise mettent beaucoup de moyens pour remettre le réseau à niveau aux horizons 2020-2025.

En fin des années 2010, on avait à peu près 800 millions d'euros d'investissement, nous sommes aujourd'hui à 3 millions d'euros par an.

Le second point est de faire supporter à nos partenaires les investissements industriels, notamment dans les engins. Si on investit dans cet outil, c'est moins d'argent pour faire de l'investissement sur le réseau.

C'était aussi un moyen de construire un écosystème ferroviaire qui puisse attirer des moyens financiers de la part de la tutelle. La manière dont cette affaire a été pilotée par la DGOP, on a démarré l'externalisation et on a développé dès 2012 les marchés d'annonce, qui consistaient à mettre à l'extérieur les parties annonce, et garder nos gars pour faire de la technique. Nous avons des prestations sécurité d'une part, et des prestations de travaux d'autre part. Tout à l'heure j'entendais parler du godet qui a heurté un agent : l'externalisation

on la pratique depuis que le chemin de fer existe. L'idée aujourd'hui est d'en faire un peu plus, et surtout de les mettre en responsabilité sur les sujets techniques.

Quand l'entreprise a choisi d'adosser une stratégie d'externalisation, cela a été de déployer cela au niveau des zones, de manière à ce que l'on puisse embarquer l'écosystème ferroviaire et qu'on ne se retrouve pas avec des sujets difficiles à traiter sur le terrain.

Vous avez ensuite la manière dont les marchés de prestation ont été construits. Le marché d'annonce a été initié depuis 2011, et nous avons aujourd'hui 21 entreprises qui sont qualifiées. Ne peuvent travailler à la SNCF que les entreprises qualifiées, pour lesquelles on vérifie les compétences techniques, le savoir-faire, la maîtrise de la sécurité, les capacités financières, les capacités juridiques. Tout cela fait un système de notation qui permet à une entreprise de venir travailler chez nous.

Dans le système, pour qu'une nouvelle entreprise puisse venir sur le marché ferroviaire, il faut lui permettre de se qualifier. Pour cela, elle doit venir sur le terrain et travailler en étant non qualifiée.

Aucune entreprise n'est qualifiée dans le perchage aujourd'hui, donc toutes les prestations de perchage se font sous protocole. Le marché HMT on a essayé de le construire pour former les agents en pose et repose d'installation sur des chantiers de régénération de voies. Tous ces gens-là passent par des centres de formation agréés, et ils ont des formations pratiques comme nos agents à nous.

Le marché le plus compliqué pour nous à utiliser est le marché VT Essais. C'est assez compliqué, parce que l'on n'autorise pas une entreprise à faire des VT Essais sur des installations en service. On l'autorise uniquement sur des installations neuves. Il n'y a que nos gars qui peuvent faire des VT Essais sur un centre remanié. Vous le voyez, très peu utilisé en fait ce marché, c'est pour cela.

Le marché Polycompétences est tout nouveau, il regroupe un certain nombre de prestations et est encore en balbutiements.

Le dernier point que l'on essaie de mettre en place, c'est le marché de remplacement de câbles. L'idée est d'avoir de l'aide pour que l'on puisse aller plus vite dans la régénération.

Vous avez ensuite les cinq principes qui gouvernent la déclinaison de l'externalisation. La volonté de l'entreprise est de réduire la sécurité logistique sur la partie investissement. L'idée est d'aller le plus loin possible sur les suites rapides. En revanche on garde des locaux sur la partie SE, la partie SM et la partie caténaires. On n'externalise pas à outrance sur la maintenance, ce n'est pas ce que l'on veut faire. L'idée est de se faire aider pour faire le remplacement de traverses et de rails, en revanche nous maintenons les petites opérations, car cela maintient le savoir-faire.

Pérenniser la maîtrise technique, c'est conserver un volume d'opérations qui permet de pratiquer les gestes métier chez nous. Ce que l'on souhaite surtout aussi, c'est de faire monter en compétence nos gars sur la partie technique.

Les axes de travail que vous avez là, c'est l'articulation du déploiement de l'externalisation vue par la DGOP, qui définit ce que l'on va mettre en place comme segments.

Un système de déploiement a été mis au point avec notre collaboration, et chacune des ZP s'est organisée. Nous avons fait trois plénières sur la ZP NEN où nous avons réuni les acteurs RLT et les entreprises. C'est-à-dire que nous avons fait venir quelques entreprises pour qu'elles témoignent des difficultés à réaliser les prestations qu'on leur commande, et surtout à nous aider à avaler la charge de travail qui est devant nous.

Sur la communication je vais passer rapidement, on maintient un contact avec les opérationnels. Il n'y a pas de cellule externalisation chez moi. Nous le faisons un peu sur l'infra-log Lorraine et l'infra-log Nord-Pas-de-Calais. Ces deux établissements ont mis en place une personne dans le pôle pour accompagner l'externalisation. Ailleurs, ce n'était pas essentiel, parce que quand on fait cela on « pique » des RLT sur le terrain.

Un tas de documents accompagne la mise en place du partenariat industriel, les protocoles, etc. Tous les protocoles sont mis sur des sites dédiés, et cela permet de monter ces protocoles et de les mettre au point avec le pôle qualité sécurité.

Je passe à la zone de production. Vous avez sur 2019 400 millions d'euros, dont 390 millions d'euros qui sont renouvellement et performance. Nous aurons en 2020 540 millions d'euros, essentiellement placés sur la partie régénération. La partie régénération, c'est essentiellement lié à la balade des suites rapides. Elle peut être complétée par des projets de développement. En 2020 on voit revenir les suites rapides chez nous.

Je vous ai mis une particularité de la ZP NEN qui me paraît intéressante. Quand on fait des travaux, on est limité par la trajectoire financière et par la capacité de travaux. Sur la ZP NEN on a un réseau très dense et très maillé. Cela veut dire que l'on peut placer pas mal de travaux avec des itinéraires alternatifs. La capacité de travaux, c'est vraiment le point d'entrée de la capacité à produire.

Le territoire est dense, et l'air de rien, nous avons quand même 14 400 km de voies. On a 1 000 km de LGV.

J'ai mis quelques projets ambitieux. Ce qu'il faut retenir à ce stade c'est qu'en matière de trajectoire de signalisation, elle est très forte sur la ZP NEN entre 2017 et 2030. Ce qui nous a conduits à monter une trajectoire sur le grand est, il y a déjà quatre ans. J'ajoute la 4^e voie de Strasbourg, qui est en cours.

Je vous ai mis en dessous une partie de la régénération, qui comporte le plan Vigirail. Suivent ensuite deux projets emblématiques, la modernisation de Beauvais/Le Tréport, et Gisors/Serqueux.

Sur le slide suivant nous avons remis ce que l'on a fait en termes de déclinaison et de formation pour tous les acteurs.

Vous avez ensuite les taux d'externalisation tels que connus aujourd'hui sur la ZP NEN en 2019. Dans un budget maintenance courante par exemple, vous avez les ACE, la main d'œuvre, les engins et les matières. L'externalisation se regarde sur les ACE et la main d'œuvre, c'est-à-dire le ratio entre ce que l'on donne aux entreprises et notre main d'œuvre. Le taux d'externalisation est aujourd'hui de 13 % sur la partie MEC. Pour les projets de développement, le budget n'est pas chez nous, il est à la MOA, mais nous sommes contributeurs parce que c'est nous qui faisons les travaux.

Sur la partie maintenance courante, je vous ai mis l'externalisation par UO M (comptes de maintenance). Je mets 9 à 10 % du budget de maintenance (38 millions d'euros) dans le traitement de la végétation, sur la MEC. Le deuxième plus gros secteur, c'est la géométrie, c'est la partie de prestation de bourrage, nous avons à peu près 20 % de notre activité qui est externalisée. Le gros point ensuite c'est la partie OAOT pour 46 %, qui représente les déviations routières et locations d'ouvrage.

Sur les GIC, vous avez une consultation qui est prévue début décembre. Ce sera probablement développé dans un prochain CSE.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci à Monsieur DEUDON de vous avoir donné à la fois la vision globale de la politique d'externalisation de SNCF Réseau et des précisions sur les volumes, les montants et pourcentages sur notre zone de production.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous ai longuement écouté. J'avais l'impression d'arriver à la SNCF et que l'on m'expliquait notre politique, comment on faisait, etc. Aujourd'hui nous sommes dans une demande de CSE extraordinaire avec deux questions bien précises. Pour l'instant je n'ai encore rien entendu sur le point 2, mais j'interrogerai le Président. Quand on vous demande le recensement exhaustif des opérations de sous-traitance en cours et prévues sur le périmètre du CSE, avec votre présentation on est loin de tout cela. Vous mettez un point sur la sécurité, l'accompagnement et vous nous mettez un ou deux tableaux avec des chiffres globaux qui ne veulent rien dire. Si on vous demande un certain nombre de détails, ce n'est pas pour rien. Vous nous devez un certain nombre d'informations, ne serait-ce déjà pour nos prérogatives économiques, sauf que le document reprend une présentation de votre politique de maintenance.

Je sens en vous la passion, parce que souvent vous dites « je mets 35 millions d'euros sur la table, etc. », on dirait qu'on les sort de votre poche.

Quand vous dites que la sous-traitance est là depuis toujours, oui elle était là surtout au niveau de la voie, mais sur des opérations ponctuelles. Elle n'a jamais été là pour remplacer à terme les cheminots, et surtout faire le travail des cheminots.

Vous parlez d'un écosystème ferroviaire, ce sont de beaux noms, nos partenaires industriels.

La vraie vie, ce n'est pas cela. Pas plus tard qu'il y a quelques semaines on avait des cheminots sur Bouzonville qui changeaient des traverses à la main. Parce que votre politique d'industrialisation fait qu'aujourd'hui pour commander une draisine c'est la croix et la bannière. Aujourd'hui nos dirigeants n'arrivent plus trop à faire, donc on travaille à l'ancienne. Quand on leur demande pourquoi on n'est pas mécanisé, ils nous disent : si cela ne vous convient pas, on met une entreprise privée à votre place. Ne vous étonnez pas d'avoir des démissions en masse aujourd'hui au niveau de la SNCF, parce que nos jeunes, ce n'est pas ce qu'ils attendent.

Je reviens à une étude, une expertise faite par le CE Maintenance & Travaux, qui a mis en exergue un certain nombre de choses, en particulier sur les partenaires industriels, qui ne sont rien d'autre que les entreprises privées. Quand on nous dit que les fiches EDMA laissent peu de place à la nuance, ce qui ne permet pas de faire remonter les dysfonctionnements, c'est un système d'évaluation assez binaire qui participe au décalage ressenti entre les

compétences réelles de l'entreprise privée et son niveau défini par le pôle achats Maintenance & Travaux à l'époque.

Il y avait une entreprise sur un périmètre qui travaillait mal, mais c'était la seule sur le marché sur le périmètre. On lui renouvelait son agrément, parce qu'ils n'avaient pas trop le choix. La politique de l'entreprise c'est de mener la maintenance à terme. Aujourd'hui ce n'est même plus de la sous-traitance, on est passé dans un autre processus, c'est remplacer les cheminots à terme. En plus de cela vous nous dites que le perchage est en cours sous le protocole, etc. Vous nous parlez des caténaires où on n'est pas encore en phase. Effectivement je peux vous citer un chantier sur Bouzonville où on a mis en place une suite rapide caténaire privée. C'est une première en France.

Déjà, il a fallu attendre je ne sais combien de temps pour qu'ils aient leur agrément, parce qu'ils sont arrivés sur le chantier, ils n'avaient pas leur agrément. J'ai été sur le chantier avec un huissier de justice pour faire reconnaître qu'une entreprise privée travaillait là. Pour revenir à cela, ils ont changé des supports caténaires qui ont une durée de vie d'une trentaine d'années, qui ont été changés l'année d'avant. On leur a donné ordre de quand même tous les changer, parce qu'il fallait surtout que la suite rapide change tous les éléments, pour dire : voilà, on est aujourd'hui privés, plus performants que les cheminots. Comme on n'avait pas confiance en eux, on a chargé la brigade du coin de repasser derrière eux pour contrôler le travail.

Vous avez parlé de 20 % tout à l'heure au niveau de l'entretien, on n'ira pas au-delà. Là, il y a un « trou dans la raquette », parce que l'expertise Maintenance & Travaux quand on nous parlait d'une dizaine de pour cent à l'époque, a mis en exergue l'on était déjà à 25 % en moyenne. Effectivement il y a des territoires où il y en a plus et d'autres moins, mais Monsieur BANCEL nous a dit que l'on était plutôt autour de 25 %, mais que l'on irait jusqu'à 30 %, mais pas au-delà, parce qu'ils n'osent pas aller au-delà pour le moment.

Quand vous dites que l'on maintient le « savoir-faire-faire », je ne veux pas entendre cela. Nous, nous voulons maintenir le savoir-faire des cheminots, et c'est là le problème. Pendant des années on a entendu dire : « on prend les entreprises privées parce qu'ils coûtent moins cher que vous ». Quand l'expertise met en lumière que les entreprises privées coûtent 10 % de plus que les cheminots, la Direction nous dit : « oui effectivement, mais c'est un pari sur l'avenir ». Mais dans les 10 % les coûts cachés ne sont pas pris en compte. Quand vous voyez le nombre de nos cadres et les pôles QSE ils ne sont même plus affectés à s'occuper de la sécurité des cheminots, ils sont tous les jours sur le terrain à s'occuper des entreprises privées qui ne respectent rien. Je vous rappelle que l'on est en train de former notre propre concurrence, et tout cela s'appelle des coûts cachés.

Nous savons qu'aujourd'hui vous ne voulez plus être en responsabilité sur la maintenance du réseau depuis le grave accident de Brétigny. Cela fait des années que les organisations syndicales vous tirent le signal d'alarme. Nous avons vécu pendant 30 ans sur notre qualité de travail. Aujourd'hui il va falloir revoir l'ensemble des infrastructures, et on a tellement de travail qu'on est obligé de prendre des entreprises privées. Cela, c'est du mensonge. Aujourd'hui la politique qui est menée par la tutelle et qui est mise en application par la SNCF, elle sert juste à transférer notre travail vers les entreprises privées pour se désengager de la responsabilité.

Quand je suis rentré jeudi après la plénière, je suis arrivé chez moi à 23h30. Je suis arrivé sur un chantier de nuit à Thionville, je suis resté un peu avec eux. Déjà j'ai fait remarquer à l'entreprise privée qu'elle n'avait rien à faire là parce que le jugement est toujours en application, et nous avons un peu discuté. J'apprends qu'ils vont travailler jusqu'à 6h du matin, et que le lendemain ils doivent en Belgique pour reprendre le travail à midi. Les gens ils ne dorment même plus ! Après on nous dit qu'ils sont moins chers que nous !

Lorsque vous vendez la SNCF, un bien national, vous le donnez aux entreprises privées, et vous osez dire « le savoir-faire-faire ». Ils ne savent rien faire du tout. On entend certains témoignages dans l'expertise Maintenance & Travaux où on nous dit : si on tombe sur un chef d'équipe qui se débrouille un peu, c'est bien, mais si ce n'est pas le cas, c'est une catastrophe !

La réalité est que SNCF Réseau finance en grande partie la montée en compétence de la réalisation des investissements nécessaires des entreprises partenaires. Cela aussi, c'est une réalité. Il faut quand même que l'on parle de ce qui est en train de passer. *« L'externalisation est le pivot pour lequel le Gl peut s'appuyer pour changer le modèle, passer du faire au faire-faire, et devenir ainsi asset manager »*. Cela c'est beau hein, vous êtes en plein dedans. Vous avez dit que l'entreprise doit être en responsabilité avec ce qu'elle produit. Là, vous êtes dans la ligne parfaite du Président JEANTET. Le Président JEANTET il s'en va, et tant mieux. Parce que moi quelqu'un qui est Président de Réseau et qui dit : « je suis plutôt pour que l'on donne les lignes peu circulées aux privés, et je ne veux surtout pas avoir de responsabilités. » C'est une honte ! Bon débarras, Monsieur le Président.

« Recensement exhaustif et présentation de toutes les opérations de sous-traitances prévues sur le périmètre du CSE » : ce n'est pas repris. Là vous nous faites une présentation, c'est comme si je viens d'arriver à la SNCF et que vous me présentez un peu ce qui se fait à Réseau. Ce n'est pas ce qui est demandé. Je sais par ailleurs que les établissements ont un suivi au niveau de leur pôle technique. Je vais vous demander de nous remettre au moins le document de suivi avec chaque opération – depuis le mois d'août – qui a utilisé une entreprise privée, que l'on voit où on est.

Qui a le marché sur la Lorraine aujourd'hui ? C'est Colas rail. Ils font partie de ces entreprises qui ont eu le marché. Au départ ils étaient relativement chers, et ils ont cassé le coût pour pouvoir rentrer dans le marché. Aujourd'hui ils font quoi ces EP ? Ils ne respectent rien. Ni le délai d'intervention sur les astreintes ni le travail. Aujourd'hui vous venez nous dire : on va vous consulter sur les GIC. Les GIC, je vous le dis, j'ai refusé de signer l'ordre du jour, parce qu'il y a violation du jugement. Normalement aujourd'hui sur la consultation on devrait nous dire : telle entreprise on l'a utilisée, elle a coûté tant, etc. Ce sont les données économiques que vous nous devez, c'est cela le jugement.

Quand j'entends la Direction nous dire que l'on est à bientôt 30 %, vous vous nous dites qu'on est à 20 %, ensuite vous nous sortez une moyenne à 13 %. Sauf que quand on vous demande d'arrêter la sous-traitance, vous nous dites quoi ? Aujourd'hui on ne peut pas, parce que si on le fait on n'a plus les moyens d'entretenir le réseau et la sécurité du réseau. Cela veut dire qu'aujourd'hui les entreprises du privé sont devenues indispensables, ils ont remplacé les cheminots. Quand vous dites que les cheminots ont le savoir-faire, etc., je vais vous dire ce qui se passe. Aujourd'hui ce sont les entreprises privées qui sur certains secteurs remplacent des rails, mais ce sont les cheminots qui acheminent le rail, qui le

coupent et qui sont responsables de tout. Et à la fin on dit : l'entreprise a remplacé le rail et elle n'a coûté que tant. Cela c'est mensonger parce que vous êtes en train de « bousiller » notre devenir, et la branche sur laquelle nous sommes assis, ne l'oubliez jamais.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur le Secrétaire, on vous répondra à deux voix avec Monsieur DEUDON.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Pendant des années d'après vos documents, et cela a été admis par votre assesseur, et même nos politiques nous le disent à la télé : « on a laissé de côté l'entretien de notre réseau, parce qu'il fallait mettre des sous dans les LGV ». Cela, on peut en convenir. Par contre il ne faut pas oublier que dans le même temps on a supprimé du savoir-faire et du personnel, parce que justement on jugeait qu'on n'en avait plus besoin. Le jour où il faut remettre de l'argent pour avoir un réseau qui permette de continuer à rouler au minimum de la sécurité à certains endroits, vous avez décidé de ne plus embaucher et de donner notre savoir-faire et le travail aux autres entreprises.

Votre document est cocasse, parce que vous commencez la mise en place de l'externalisation en 2015. Il n'y avait rien avant ? Bien sûr, c'était la création de Réseau, mais je peux citer par exemple les rames caténaires étudiées et décidées en 2007.

Sur vos documents on a l'impression que l'on est en train de commencer l'externalisation.

En termes de sécurité, le terme de « perchage » ne correspond pas du tout à la prestation d'un agent caténaire. Un agent caténaire protège un chantier, protège des agents et fait une protection électrique. Il ne se contente pas d'aller mettre une perche qu'il n'aura pas vérifiée. Nous, on a des vérifications à faire, et on va nous dire que l'on a des surcoûts ? Oui, les caténaires ne font pas que d'être sur la caténaire, ils ont tout le « boulot » qui leur permet de travailler, les entreprises privées ce n'est pas tout à fait la même chose, et cet exemple est valable pour beaucoup de sujets. Vos percheurs, s'il y a une réalimentation, les trois quarts ne savent pas ce qu'il faut faire.

L'histoire de faire commencer votre document en 2015, quand même. Les protocoles qui sont annoncés, le nombre de fois que l'on a posé des droits d'alerte ou demandé des CHSCT extra parce que l'on découvrait qu'il y avait des protocoles d'expérimentation dans nos établissements. Bien souvent c'est parce qu'il y avait eu un accident ou un chantier qui ne finissait pas à l'heure le matin. Sinon la Direction se gardait bien de nous en avertir.

Là c'est encore un exemple, on vous demande des informations sur tout ce que vous faites dans la ZdP-NEN et vous nous faites une présentation générale. C'est ce que je dénonçais au début, je m'attendais à avoir des informations qui nous permettent de nous faire une vraie idée des chantiers, de combien cela coûte. Et des moyens de comparer réellement le coût d'un chantier effectué par nos services, et ceux offerts à l'entreprise. Et je dis bien « offert ». Les compétences, cela aussi c'est cocasse. Vous nous annoncez qu'au niveau de l'encadrement il faut les aider. Vous nous expliquerez le nombre de postes que vous avez créé dans chaque établissement de la ZdP-NEN, parce qu'on a posé la question depuis une paire d'années, et on n'obtient jamais les réponses. J'ai plutôt l'impression que l'on veut plutôt supprimer de l'encadrement qu'en rajouter.

Sur la partie maintenance et travaux, il ne faut pas oublier aussi que vous sous-traitez les études et les essais après travaux. Cela on ne le voit pas trop apparaître, mais cela fait qu'en

fin de compte ce que l'on se refusait en tant que cheminots, on peut arriver à des systèmes avec ces grands groupes, où c'est la même boîte qui va tout faire. S'ils n'ont pas envie, ils sous-traitent à quelqu'un d'autre, quand ils ne nous les sous-traitent pas à nous, les cheminots. Cela aussi il faut le dénoncer : il y a des entreprises qui prennent des chantiers, et au final, c'est nous que les faisons.

C'est une organisation qui est au service du grand patronat. La SNCF elle n'appartient pas à nos grands patrons qui décident de vendre les bijoux de famille aux entreprises privées, ce n'est pas comme cela que ça marche. Si encore ils respectaient toutes les règles, mais quand nos cheminots sont confrontés à des comparaisons avec les gens du privé, comparons tout. Dans le Nord-Pas-de-Calais nous avons découvert un chantier avec 7 niveaux de sous-traitance et des salariés payés 600 euros le mois. C'est beau de dire que les entreprises ne sont pas chères, mais il y en a quand même quelques-uns qui se sont gavés avant d'arriver à faire travailler ces gens-là. Sur la sécurité c'est pareil, la CGT a toujours dénoncé que déjà les cheminots n'apprécient pas que ce soit une entreprise privée qui les protège, parce qu'ils n'ont pas les mêmes niveaux de formation. Nous ne sommes pas contre les salariés des autres boîtes, mais on voudrait qu'ils aient les mêmes droits, le même travail que nous, et dans les mêmes conditions.

Au pire, ce que vous vous n'admettez jamais, c'est de les réinternaliser et de les embaucher aux Chemins de fer, et au statut en plus. Cela, c'est certain que ce n'est pas tout à fait votre façon de voir les choses, quand on voit comment vous avez monté SFERIS.

Essayer de nous faire avaler que les entreprises quand elles font des bêtises on va s'arranger pour les faire monter en compétences, on cache beaucoup de choses aussi. Les anciennes instances type CHSCT, à chaque fois que l'on découvrait des choses, on était honteux. Il y a des choses sur la sous-traitance qui ne sont pas tolérables.

Votre document démontre bien qu'il y a eu une stratégie, et le jugement c'est cela qu'il veut dire aussi. Il y a bien eu une stratégie de nos dirigeants de monter une sous-traitance au détriment des emplois des cheminots. Tous les documents que vous nous donnez généralement démontrent que vous avez une stratégie de casser l'emploi cheminot, et nous à la CGT, nous ne sommes pas pour.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté, on va vous répondre.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : On ne savait pas qu'au niveau de la ZdP-NEN nous avions un mécène. « Je mets tant de millions... » nous n'étions pas au courant que nous bénéficions ainsi de donateurs. Il se dit que l'État mettrait 500 000 euros en moins et reverrait ses ambitions à la baisse par rapport aux promesses de 2018. Notre interrogation est quel risque sur notre périmètre et quel projet pourra être retiré ?

Par rapport à l'ordre du jour, je ne sais pas ce que viennent faire votre présentation. On s'attendait à voir : tel chantier fait par telle société, de telle durée, etc. Là, rien de tout cela. Je ne sais pas si vous savez lire un ordre du jour, ou peut-être qu'il a été mal présenté par le Secrétaire et que cela ne vous a pas permis de bien comprendre le sujet. Quels sont les chantiers en cours ? Quels sont les chantiers à venir ?

Cela peut vous faire sourire, mais on s'est promené – parce que quand on fait des tournées syndicales on se promène par rapport aux dires de certains dirigeants –, mais on s'est

retrouvé dans un chantier fermé. Il ne nous était pas accessible en tant que cheminot ou en tant qu' élu. Il fallait avoir des EPI spécifiques, mais encore fallait-il le savoir. Que ce serait-il passé si nous avions eu un accident du travail sur quelque chose que vous aviez obligation de nous présenter ici même ?

Une question par rapport à notre donateur : par qui est prise en charge la partie financière sur la reprise des travaux ? SNCF Réseau ou vous vous faites payer par les entreprises privées ? Les dernières lignes qui ont été faites remettent quand même pas mal en cause votre beau discours sur la qualité sécurité qui est demandée apparemment aux entreprises privées. Heureusement qu'à la SNCF nous avons des salariés compétents pour refaire tout ce qui a été mal fait. Mais pour quel coût, et qui va payer au final ?

Vous nous avez parlé d'équipe dédiée à l'externalisation, et il me semble que vous avez oublié l'infra log national.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je crois que cela a été dit.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Je n'ai pas entendu.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On recommandera ce point si nécessaire.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Vous voulez faire vite, mais nous en tant que cheminots c'est surtout le faire bien, et aujourd'hui les entreprises privées en sont totalement incapables.

Après vous dites que vous avez fait de belles réunions, alors certainement entre dirigeants. C'est pareil sur le terrain, quand il y a des choses qui sont commandées aux entreprises privées : heureusement que ce jour-là nous étions en tournée parce qu'ils ne savaient pas par exemple que dans la commande ils avaient les pistes à itinéraire à refaire.

Une seule chose que nous sommes heureux d'avoir vue dans votre document, c'est la création d'une CCR à Douai, et vous nous en promettez une en Picardie. Cela c'est la bonne nouvelle du jour, notre établissement va pouvoir porter cette bonne nouvelle. On réclamait d'avoir des postes à grand rayon d'action, et a priori c'est le choix que vous portez. Pour le moment voici un peu les questions, et surtout d'en venir à l'ordre du jour.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Le Secrétaire a parfaitement expliqué au Président ce qu'il attendait de l'ordre du jour, et je reviendrai tout à l'heure pour poser des questions.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : La plupart de nos questions ont déjà été soumises à votre sollicitation, on ne va pas y revenir. Ce que l'on trouve dommage dans ce genre de document c'est que c'est une présentation très scolaire, et on n'a jamais de comparatifs financiers.

M. Benoit THEVENARD BERGER (UNSA-Ferroviaire) : On a assisté à un bel exposé, on a eu des prises de parole très longues. Nous sommes surtout là pour défendre les salariés et vous rapporter leurs messages. On a bien entendu que c'était surtout une stratégie financière. On a bien compris qui commande la SNCF depuis longtemps, c'est l'État et c'est normal, nous sommes une entreprise publique. Force est de constater que la nouvelle réforme ferroviaire avait comme seul avantage de nous définir une stratégie financière. Force est de constater que la première année déjà il ne sera pas respecté, donc quel sera l'impact sur la ZdP-NEN ?

On avait dit que le grand message de la Direction c'était « plus d'injonction paradoxale » suite à Brétigny, et là on est en plein dedans. Parce que vous allez devoir faire des choix et les cheminots au dernier moment vont les assumer sur le terrain. On a bien compris que l'on partait sur l'effectif d'astreinte, et tout le reste on doit se débrouiller pour le faire faire ou le faire du mieux que l'on peut. Nous en tant que délégués du personnel on ne peut pas être d'accord avec cela, mais bon, vous êtes obligé de le faire.

Il y a aussi une question sur le contrat de performance avec l'État, vous auriez accepté une productivité à 2,8, c'est plus que dans la grosse industrie de masse. Pourtant on n'est pas une industrie qui fabrique des voitures ou des rails, pourtant vous avez accepté une productivité encore plus importante.

Monsieur DEUDON a dressé un beau portrait, sauf que quand vous avez dit qu'il fallait que l'on aide les entreprises à se payer des suites rapides, c'est quand même nous qui les payons à la fin.

Les cheminots en ont marre de reprendre les chantiers derrière les entreprises. Tout est bon pour sous-traiter, et finalement cela tombe toujours sur les cheminots. Quand on fait les titres du 20h parce qu'on n'a pas rendu la ligne à telle heure, c'est : « La SNCF ne sait pas travailler ». C'est à vous, en tant que Direction qu'il revient d'informer les agents et peut-être vis-à-vis de la presse, dire que ce sont nos partenaires industriels qui ne sont pas toujours à la hauteur. Je n'ai pas l'impression de voir beaucoup de communications sur le sujet. Ma principale question est quel est l'impact sur la ZdP-NEN pour 2020 ?

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Je vais abonder dans le sens du Secrétaire en disant que l'ordre du jour n'est pas vraiment respecté, vu que ce n'est pas du tout ce qui était demandé. Nous avons une petite chose à vous faire écouter.

Lecture d'une déclaration de la CGT :

« Monsieur le Président,

Les cheminots et cheminotes de votre ZdP-NEN et ceux de Réseau en particulier ne se situent pas en dehors des maux de notre société dans un contexte actuellement difficile comme une cinquième année de gel des salaires, des équipes ou des locaux en très mauvais état. Un réseau avec d'innombrables points de ralentissement.

Pour les cheminots et cheminotes de la ZdP-NEN, les conditions de travail se dégradent avec des RPS accrus et en augmentation malgré vos paroles policées et votre discours angélique. Nous n'avons de cesse que de vous le rappeler. La CGT n'est pas dupe de la supercherie malgré vos gages de communication et vos bonnes interventions face aux représentants dans l'instance CSE. Vos informations sont souvent tronquées ou écornées par une communication trop aléatoire et loin d'une information loyale, sincère et honnête malgré les demandes des élus.

La ZdP-NEN c'est une baisse des effectifs à hauteur de 674 agents depuis décembre 2018, selon les chiffres fournis par la Direction de la ZdP-NEN. C'est votre résultat, Monsieur le Directeur de la ZdP-NEN en termes d'emploi sur presque une année de fonctionnement comme directeur de la ZdP-NEN et comme président du CSE ZdP-NEN. Mais nous ferons les comptes de votre bilan après une année complète, car pour les résultats du second trimestre c'est encore 42 emplois de moins.

En termes d'accident du travail et de RPS les résultats sont du même acabit. Pas de véritable prise en compte du bien-être au travail, ni de véritable prévention pour la sécurité des cheminots et cheminotes de votre ZdP-NEN. Aucun véritable échange avec les représentants des cheminots et cheminotes pour une véritable prise en compte des améliorations à effectuer.

Vos réponses sont toujours les mêmes : "nous essayons, nous verrons, c'est un test". Les cheminots ne sont pour vous et la Direction que des variables d'ajustement, des souris de laboratoire pour vos tests. Un manque de sérieux et de professionnalisme dans vos projets, un manque de préparation trop souvent avéré. Si les élus n'intervenaient pas pour vous rappeler à vos obligations légales d'employeur, vos projets néfastes seraient déjà d'actualité. Gardez à l'esprit que la CGT sera toujours là pour les cheminots et cheminotes.

Prenons maintenant votre pseudo projet de recensement exhaustif de la sous-traitance. Force est de constater que vous avez oublié la définition d'exhaustif, car 16 pages pour parler de la sous-traitance et de l'avenir des cheminots et cheminotes, pour la CGT c'est loin d'être exhaustif. C'est plutôt une vision épistolaire digne d'une mascarade. C'est plutôt de l'amateurisme que vous nous démontrez à chaque CSE.

Passons à votre rapport de stage de niveau premier cycle pour un échange sur la sous-traitance, car vos documents ne valent guère mieux. Nous demandons et nous voulons le coût exact entre des travaux effectués par des cheminots et les coûts réalisés par la sous-traitance. Avec bien entendu tous les coûts cachés, par établissement, sur toute la ZdP-NEN.

Je vous remercie de votre écoute ».

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il est 15h33, nous allons prendre une petite pause, Monsieur le Président.

Pause de 15h33 à 15h57

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous allons reprendre.

REPILLET Thierry (CGT) : Vous avez expliqué qu'il y avait une baisse d'investissement dans les régénérations pour investissement dans les engins des trains-usine suite rapide. Je ne savais pas déjà que la SNCF investissait dans les trains-usines.

Vous avez également expliqué qu'il fallait remettre en responsabilité sur un aspect technique les entreprises privées, c'est complètement faux. On va reprendre le chantier de Reims 2018 où mon directeur quand il rentre du chantier il dit que c'est catastrophique, on rend la voie encore plus pourrie que ce qu'elle était avant. Pareil pour le perchage caténaire, la validation de l'entreprise privée est complètement défailante. Quand on voit que sur Rouen 2018 le plan de perchage n'a jamais été respecté, Nantes 2018, idem.

Vous expliquez que les bases arrière on ne peut pas s'en servir sur réseau exploité. Les agents des bases arrière, les trois quarts viennent du fret, le fret il n'y en a quasiment plus, on va donc les exploiter sur quoi ? Il faut quand même savoir que c'est leur métier de faire de la base arrière.

Le personnel SE, bravo, eux aussi on les monte en compétences. Quand on remonte les pédales à l'envers, et que les trains passent barrières ouvertes. 2017 je vous rappelle, cinq passages à niveau barrière ouverte.

On va parler aussi de l'annonce. Moi je suis sur RVB depuis 97. Avant sur un chantier RVB on utilisait 110 trompes. On a fait arriver les entreprises privées, entre autres SFERIS, qui se servait d'Autoprova, mais en plus on se servait de 150 trompes. Où est la diminution de coût ? Sachant également qu'en 2016 sur le chantier d'Orléans il a fallu détacher un agent des suites rapides pour aller vérifier le montage Autoprova sur le chantier d'Orléans, car ils étaient incapables de le faire eux-mêmes.

SLG proche de 0 sur suite rapide, vu que SNCF n'existera plus, cela c'est pour 2025. J'ai plus qu'à annoncer à tous les agents de suite rapide qu'en 2025 ils disent au revoir à leur travail, et vous me direz où vous allez les reclasser.

On doit leur fournir les documents clés. Je suis désolé, mais dans les documents SNCF il est noté « interne SNCF, ne pas dévoiler ». Alors, pourquoi leur donner les documents ?

Les agents quand ils vont voir leur travail qui s'en va, on parle des RPS, dans quelle situation ils se trouvent ? Cela on n'en parle pas, on s'en fiche comme de l'an 40.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur DEUDON n'aura pas forcément le détail de chacun des sujets, mais il va s'efforcer déjà de donner des réponses.

M. Dany DEUDON : Je voudrais m'excuser auprès du secrétaire, parce que l'objectif de l'exposé n'était pas de considérer que vous étiez nouveau à la SNCF, et j'ai compris que vous étiez du métier. Je pense que les 35 membres du CSE ne sont pas du métier, et l'idée de cette présentation était de mettre tout le monde au même niveau.

Sur les investissements industriels, Olivier BANCEL vous a dit que l'on investissait dans l'industriel. L'enveloppe d'investissements industriels depuis 2015 c'est 300 millions d'euros par an au niveau de Réseau. Je vous ai mis un document sur le budget MEC. Sur la ZP NEN nous avons reçu depuis 2014, 11 bourreuses qui coûtent entre 2 et 2,5 millions d'euros pièce. Ce n'est pas pour aller confier les prestations à l'entreprise, c'est bien pour que l'on puisse optimiser l'utilisation de nos engins et pouvoir faire le bourrage nous-mêmes. Cela veut dire que dans les marchés de bourrage à venir il y aura nécessairement une chute de l'externalisation.

En traitement des abords, la ZP NEN met 38 millions d'euros, nous avons investi 2 débroussailleuses à 300 000 euros pièce. Je rappelle qu'à la fin des années 2010 l'entreprise avait décidé de tout externaliser, et nous avons réinternalisé le débroussaillage pour le traitement des bandes de proximité.

C'est un peu le sens de ce que vous a dit Olivier BANCEL sur l'investissement dans l'outil industriel.

Vous avez évoqué la manutention de pièces lourdes à la main. C'est anormal et je ne peux pas souscrire à cela. Nous avons réinvesti dans des engins de manutention, et on doit se mettre en capacité de les utiliser. Sur la partie pièces d'appareils, j'ai milité par exemple pour que l'on garde les remorques de draisine.

Sur la suite rapide caténaire, c'est un engin industriel. Je n'ai pas dit qu'on investissait dans les suites rapides. J'ai dit simplement que si on investissait dans le développement d'un engin industriel, c'est autant d'argent que l'on mettrait en moins sur les investissements de l'année en cours.

Sur la maintenance vous n'êtes pas d'accord avec les chiffres, ceux que je vous donne là ce sont ceux de ZP NEN. Je vous ai dit d'entrée de jeu que ce sujet d'externalisation est un sujet récurrent, et qu'il y aura beaucoup de débats là-dessus. L'externalisation coûte plus cher, vous m'avez dit, oui effectivement. Le fait de faire monter des entreprises en compétences sur d'autres sujets, là effectivement cela coûte un peu plus cher parce qu'on est bien obligé de payer l'entreprise pour qu'elle développe le produit. L'idée étant d'élargir le marché.

Vous dites que la SNCF ne veut pas être en responsabilité sur l'entretien. Je considère que notre premier travail est de connaître l'état du patrimoine. Cela veut dire passer par la maintenance courante, faire les tournées, les mesures, etc. C'est comme cela qu'on demande de l'argent. Si on n'a pas la connaissance de l'état du patrimoine, on ne peut pas demander de l'argent. Je ne peux pas vous dire que je me désintéresse de l'état du réseau.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Là-dessus j'avais aussi tiqué, parce que nous n'avons pas le choix. Regardons ce que nous avons fait après les accidents dramatiques de Brétigny et de Denguin, ce que l'on appelle la remise à niveau de la maintenance, c'est justement parce que l'on considère que garantir à la collectivité l'état du réseau, c'est notre responsabilité et celle de personne d'autre.

Je pense que ce qui est derrière c'est la question des GIC où on confie une responsabilité à un prestataire qui lui-même est agréé par l'EPSF, etc.

M. Dany DEUDON : Je reviens sur le début d'externalisation, 2015 ce n'est pas ce que je vous ai dit, j'ai dit que les annonces ont démarré en 2011.

Sur le perchage j'ai bien entendu la compétence protection de l'intervention. Je rappelle que sur le perchage je confirme les déboires rencontrés avec INEO et également sur le chantier Haute-Picardie cet été. Je vous rappelle qu'aucune entreprise n'est qualifiée aujourd'hui, pour cette raison-là.

Sur le nombre de créations de postes d'encadrement, cela c'est assez surprenant. Depuis que je suis en poste, nous avons demandé à avoir des postes budgétaires encadrants pour accompagner la montée en charge des investissements et l'externalisation, et ces postes au budget on les a eus. La technique ferroviaire, cela ne s'apprend pas à l'école, cela ne s'apprend que chez nous dans les centres de formation agréés et nous avons besoin de recruter des gens qui soient en capacité d'absorber tout cela.

Sur les chantiers qui ne sont pas faits et qui sont payés, je reviens sur les fiches d'évaluation des entreprises. C'est vrai que le dispositif n'a pas toujours bien fonctionné, mais cela s'est considérablement amélioré depuis quelques années. Je suis prêt à communiquer en Commission économique, ou même ici, ce qui est fait de ces fiches d'évaluation. Comme vous raisonnez sur ce qui se passait dans le temps, c'est vrai que c'était un peu lâche. En revanche, on doit toujours intervenir auprès des établissements pour que ces fiches soient le plus proche possible de ce que l'on constate et qu'elles remontent, etc.

Je peux vous dire qu'en dehors de ces fiches j'ai des remontées de certains DPX sur de la qualité de prestation technique, et je peux vous dire que tout cela remonte à la Direction de la qualité des marchés, et c'est pris en compte. Il y a des réunions régulières avec les entreprises là-dessus.

Sur le montage SFERIS, qui est une filiale à 100 % de Réseau. Quand elle fait une bêtise, c'est comme une autre entreprise, ce n'est pas parce que c'est une filiale qu'on lui passe l'éponge.

Sur le mécène, il se trouve que les 450 millions d'euros que je mets sur la maintenance ne sortent pas de ma poche. En revanche comme c'est un budget qui m'est confié, j'ai tendance à être un peu passionné et je compte cet argent comme le mien.

Sur le plan de charge investissement, je pense que nous demanderons peut-être un petit effort de 10 millions d'euros sur 500 millions d'euros. L'idée n'est pas forcément de supprimer des chantiers dont j'ai besoin, notamment ceux qui lèvent les LTV, on regardera. Sur 2020 je n'ai pas l'intention de réduire ce qui est mis dans le budget et dans la liste des travaux prévus.

Sur BALT j'ai fait tourner l'expertise, et le rapport me conduit à décaler la sortie, car je considère que les travaux ne sont pas en qualité. Tant qu'on est en ligne fermée, c'est l'entreprise qui fait le travail.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La mission d'expertise, nous avons envoyé des experts de notre cellule d'expertise SES et de la DGII, et elle dit des choses nuancées. Par exemple que l'on n'est pas capable actuellement de reprendre rapidement le bloc manuel, etc. Elle a dit aussi que sur les passages à niveau on avait moins de problèmes que ce que l'on s'attendait à avoir.

M. Dany DEUDON : Vous disiez bonne nouvelle pour les CCR, elles ne sont pas nouvelles. Je vous ai dit tout à l'heure que la trajectoire signalisation des Hauts-de-France n'est pas aussi définie que celle du Grand Est.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On va rajouter pour être complet là-dessus un propos que ceux qui étaient au CE circulation m'ont malheureusement plusieurs fois entendu dire. C'est-à-dire que le projet CCR est le réceptacle de beaucoup de retards. Dès qu'on est limité en capacité d'investissement, on a tendance à retarder des phases de projet CCR. De ce fait, ce sont des projets qui n'avancent jamais, et qui reculent hélas trop souvent.

M. Dany DEUDON : Une intervention sur la présentation financière que vous avez qualifiée de scolaire. Elle était destinée à être compréhensible par tout le monde. Par rapport à ce que nous avions à la fin des années 2010, c'est 2 milliards d'euros de plus, ce qui est énorme. À cela s'ajoutent les CCR et la partie cofinancée. BALT, c'est 80 millions d'euros qui ont été investis pour une bonne partie par la région. Je n'ai pas parlé de tous les chantiers PMR que nous faisons en investissement dans les gares.

La productivité qui est annoncée c'est 1,8, c'est celle que nous avons mise dans le plan à trois ans de la ZP NEN.

Reprendre le chantier derrière les entreprises, je n'esquive pas cette question, mais autant passer derrière une entreprise signalisation pour un agent SE, le travail est nickel. En revanche les boîtes voies, on a toujours laissé aux KV le soin de s'assurer que tout cela était bien dans les normes. Ce que l'on voudrait c'est que les boîtes nous rendent quelque chose en qualité technique, et c'est cela que l'on accompagne. Les habilitations qui existent dans les entreprises de signalisation ne sont pas les mêmes pour les entreprises voies, il n'y en a pas d'ailleurs.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On a commenté déjà le chiffre des effectifs, mais on va le redire. Je rappelle que 674 rapportés à 10 000 qui est à peu près l'effectif de la ZP NEN cela voudrait dire qu'en six mois nous avons fait 7 % de productivité, cela n'existe pas.

Je rappelle que c'est simplement la comparaison entre deux lignes différentes d'un tableau. Cela donne 674, parce que les deux lignes sont elles-mêmes différentes de plusieurs centaines, parce qu'on ne compte pas les mêmes personnes.

M. Olivier MARTY : Oui sur la même ligne en effectif réel, on a 102 d'écart. En effectif à disposition pour la contribution à la production, on a 55,8 d'écart, avec les deux mêmes dates.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il y a effectivement une baisse, mais elle n'est pas du tout de l'ordre de grandeur indiqué.

M. Dany DEUDON : Je reviens sur les investissements suite rapide, l'objectif n'est pas d'investir dans cette affaire-là. Remettre l'entreprise en responsabilité technique, vous voyez bien que Transalp manifestement c'est un peu compliqué avec eux. Pour l'instant ils ont deux lots, et on n'est pas sûrs qu'ils puissent le tenir à long terme. Pour ce qui me concerne, je peux vous dire que quand les chantiers de suite rapide sont sur la ZP NEN je demande aux DET d'être à la manœuvre pour surveiller ce qui se passe d'un point de vue technique et sécurité. Quand on a des malfaçons, je peux vous dire que les entreprises finissent soit dans mon bureau, soit dans le bureau du DET. Tous les établissements qui sont chez moi, je leur demande de prévoir des zones fusibles, au cas où. Sur le territoire de la ZP NEN, c'est fait ainsi, tous les DET sont maîtrise d'ouvrage, c'est eux qui peuvent intervenir auprès des entreprises.

Ce que j'ai dit sur les bases arrière, c'est que l'on cherchait à externaliser les bases arrière, pour éviter de mettre des agents là-dessus que l'on pourrait mettre ailleurs. L'idée n'est pas de sortir les gens et de les laisser sans poste. Le sujet est d'avoir une utilisation industrielle de la base arrière, et cela nécessite un accompagnement des boîtes. Il y a toujours un superviseur à qui on demande de veiller à ce que tout se passe correctement.

Sur les suites rapides notre travail est de maintenir le réseau et de l'exploiter. Ce que l'on cherche à faire sur les suites rapides, c'est surtout du simultané, et il y en a plus aujourd'hui qu'il y a quelques années. On fait un maximum de travaux en simultané, et cela nous coûte moins cher. On est bien obligé en même temps de faire rouler les trains, parce que ce sont bien les clients qui nous rémunèrent.

Sur l'Autoprova j'étais pilote en 2005-2006. Le constat est que c'est très lourd à mettre en place, mais les agents qui étaient sur le chantier se sentaient beaucoup plus en sécurité avec un système Autoprova qu'avec une alerte à la trompe. Je pense que c'est plutôt un bel outil, maintenant effectivement il ne faut pas que cela coûte trop cher, et il ne faut pas qu'on y retourne deux fois pour aller vérifier ce que fait la boîte.

C'est un bel outil pour les chantiers linéaires, on évite de les sortir pour des petits chantiers, c'est plus compliqué.

Sur le SLG proche de zéro pour 2025, vous me dites : « je peux dire à tous mes gars... ». Cette vision du SLG à zéro c'est une perspective, mais personne n'est certain que ce soit en 2025. On est très attentifs sur le fait que quand on a des réorganisations, c'est le fait de replacer les agents et de veiller à ne laisser personne sur la route.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'interviens juste pour compléter et pour dire qu'un des sujets que nous avons sur les bases arrière, c'est que la présence d'un certain nombre d'agents issus du fret, qui ont essentiellement des compétences d'agent de manœuvre, qui n'ont pas forcément toutes les formations complètes d'AMV, etc., nous incite à ne pas aller plus loin forcément. À partir du moment où par ailleurs ces agents pourraient avoir des difficultés d'emploi ailleurs dans l'entreprise. C'est en permanence un compromis qui est fait. Je crois que le nouveau président parle beaucoup de solidarité emploi, nous y apportons notre part aussi à travers ce genre d'emploi.

M. Dany DEUDON : Sur les clauses sécurité, c'est normal que l'on vérifie que les exigences sont bien respectées. C'est normal qu'on aille faire des contrôles.

Sur les documents clés, je parlais de la mise à disposition de nos acteurs à nous, les protocoles, etc., qui sont mis à disposition des acteurs Réseau. On ne donne pas de documents confidentiels à une entreprise privée.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Moi je vais compléter par le point sur les accidents sur les bases arrière. Deux constats : cela a tendance à se concentrer sur le lot 2. Cela peut indiquer à la fois que l'organisation qui est mise en place sur ces bases présente des faiblesses peut-être, et que les entreprises en face, et notamment l'équipe du lot 2 de Transalp joue aussi son rôle.

Deuxième aspect, c'est quelque chose qui est assez complexe parce qu'il y a beaucoup d'acteurs. Nous avons l'infrapôle local, l'entreprise sous-traitante, la Direction du chantier, etc., cela fait beaucoup d'acteurs à mettre ensemble. Compte tenu de la série d'accidents que vous venez de rappeler, nous avons décidé de mettre en place une équipe d'enquête approfondie qui est portée par les chefs des pôles sécurité des deux ZP. La DGOP est allée sur place, elle a vu des choses, auditionné les agents, lu les REX des incidents survenus sur les différents chantiers, et de nous faire des recommandations pour les autres bases arrière des autres lots. Les conclusions vont m'être rendues rapidement et on va suivre de très près la mise en œuvre. Il est hors de question que l'on continue dans la séquence d'accidents que vous avez rappelés, qui aurait pu avoir des conséquences dramatiques pour les agents.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Déjà je vous écoute, je ne sais pas ce que les entreprises sous-traitantes font là-haut. Elles n'ont pas le droit, jusqu'à ce que vous ayez consulté les CSE.

Par ailleurs, ce qui est d'autant plus grave c'est qu'il faut venir sur un CSE extra pour entendre que vous avez missionné un certain nombre d'acteurs d'un établissement pour aller faire une enquête. Alors qu'en face de vous, vous avez des élus qui ont fait aussi des enquêtes suite à ces accidents répétés, et qui ont demandé à la Direction ce qu'elle mettait en œuvre pour que cela s'arrête : zéro réponse. Là, on apprend que vous, vous travaillez seul dans votre coin. C'est bien, Monsieur le Président. Il n'y a pas que vos pôles QSE qui existent, nous aussi nous sommes des préventeurs. Le manque de respect, cela commence à faire beaucoup.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : L'enquête n'est pas bouclée, et je ne comprends pas pourquoi sur ce sujet vous prenez cette position-là.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Parce que nous, nous ne sommes pas là pour faire de la décoration. Aujourd'hui on apprend à travers une discussion que vous avez fait cela. Pourquoi vous n'informez pas vos élus ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous informe, puisque je vous en parle ! Le rapport d'enquête n'est pas encore rendu. Si vous demandez ce que l'on met en face comme action, la réponse que l'on a apportée avec la Direction des suites rapides, c'est de dire que nous missionnons nos services. Je reconnais absolument le rôle des représentants du personnel dans la prévention, mais celle qui exerce l'autorité sur le chantier, c'est l'entreprise. Peut-être avez-vous raison de dire que vous n'avez pas senti à un certain moment la vigueur de la réaction, en tout cas l'entreprise réagit, il me semble, au niveau adapté pour être capable de donner des suites à ces accidents. Cela ne veut pas dire que l'on n'écouterait pas les représentants du personnel.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je me suis exprimé, vous allez entendre la rigueur du Secrétaire sur le sujet, vous allez voir.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai bien entendu, Monsieur le Secrétaire. En même temps, je suis content à ce moment-là de vous avoir donné cette information.

Je complète par des sujets sur lesquels vous m'avez tendu la perche. Plusieurs d'entre vous ont dit que le dossier ne correspond pas à la demande, qui est la liste exhaustive des chantiers. Cette liste nous considérons qu'elle ne fait pas partie des informations qui sont à donner de droit au CSE. Ce n'est pas pour autant que l'on ne vous explique pas de façon précise et en répondant à vos questions, comment on conçoit l'externalisation, et comment on la met en pratique.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : « Vous avez décidé », sauf qu'il y a un jugement qui vous oblige déjà à donner tous ces éléments. Le document n'a rien à voir avec ce qui vous est demandé, vous ne répondez pas à la question. Non seulement vous êtes déjà en violation vis-à-vis du jugement parce que vous ne voulez passer que les GIC et pas la sous-traitance en général, et en plus vous ne donnez qu'un certain nombre d'éléments, parce que vous voulez cacher des choses. On va aller quand même plus loin, parce que depuis le 5 septembre vous nous promenez. On y est, et vous nous donnez cela ? Vous vous moquez du monde. Cela, c'est aussi un manque de respect, je tenais à vous le dire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, je ne peux pas l'interpréter comme un manque de respect, ce n'est pas du tout l'esprit en tout cas. Je pense que les informations n'avaient pas été communiquées jusqu'à présent au CSE. Le débat que nous avons avec le directeur production permet, je pense, aux élus du CSE d'avoir réponse à beaucoup de questions.

La deuxième réponse c'est que nous considérons que l'arrêt de toutes les opérations externalisées est quelque chose qui désorganiserait profondément la maintenance du réseau. Sur le fond nous considérons que le jugement ne demande pas de ne pas externaliser, mais porte sur des questions de consultation. Sur les consultations des instances, nous sommes en désaccord et nous l'assumons. Nous considérons que l'entreprise a rempli ses obligations en matière d'information-consultation, notamment avec la consultation économique et financière du CE Maintenance & Travaux à l'époque. Nous ne sommes pas d'accord là-dessus, mais c'est la position de l'entreprise. De ce fait nous avons

interjeté appel du jugement du 1^{er} août du tribunal de Bobigny, et nous attendons de part et d'autre le jugement qui va résulter de cet appel. Nous avons fait valoir nos arguments que nous considérons solides et étayés. La partie adverse a fait valoir ses positions également, c'est maintenant au juge de nous dire s'il y a effectivement condamnation de la SNCF à devoir consulter sur tout son processus d'externalisation. Ce que nous considérons avoir fait dans le cadre d'une information-consultation.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Moi je m'inscris en faux dans ce que vous venez de dire, parce que ce n'est pas terminé. L'avocat doit encore donner des positions et nous ne sommes pas encore dans une phase où le juge doit rendre une réponse. Sur le jugement il est marqué que vous deviez arrêter toute sous-traitance jusqu'à ce que vous ayez consulté les instances. C'est vous qui interprétez les choses en espérant très fortement que l'appel soit rendu en votre faveur, comme ça c'est bouclé. On vous a demandé des éléments, vous ne nous les donnez pas.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On a vu aussi dans les documents qui ont été fournis le poids que cela représente. Là-dessus qu'on s'entende bien, j'espère que de part et d'autre on espère être jugé sur le poids de ces arguments, et non parce que le juge serait favorable à telle ou telle thèse. Sinon, on n'a pas les uns et les autres confiance dans la justice de ce pays.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Quand on sait qui est ministre de la Justice, je suis désolé, je n'ai pas confiance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous allez aussi en justice en espérant bien que les positions que vous défendez seront reprises. Et la preuve, dans un certain nombre de cas vous avez gain de cause. Je considère que l'on doit de part et d'autre respecter l'indépendance de la justice de notre pays, c'est en tout cas mon point de vue.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Merci, Monsieur le Président. J'ai quelques réactions par rapport aux propos de Monsieur DEUDON. Il nous a parlé des draisines, et je ne sais pas s'il est au courant, mais depuis de nombreuses années les draisines souvent n'étaient pas utilisées. Il fallait baisser le coût des UOP, et les DPX on leur disait : « ne sors pas les draisines, les gens porteront le matériel à l'épaule », et ça marchait comme cela. Il y avait plusieurs raisons, parce que c'est très compliqué de trouver les ressources. Je vous apprend que les draisines ne sont pas si utilisées que cela, par contre les conditions de travail des agents se dégradent. Non seulement ils portent le matériel, et comme ils travaillent de plus en plus souvent de nuit, il y a beaucoup de choses qui traînent dans les pistes, etc.

Les travaux, oui nous étions habitués effectivement à ce qu'il y ait des entreprises. Il y en a toujours eu, mais c'était pour les gros travaux, les travaux neufs ou les gros chantiers par exemple de réfection de caténaire parce qu'on ne savait pas faire, cela ne choquait personne.

Par contre depuis ces dernières années il y a surtout que vous vendez la maintenance aux entreprises privées. Au départ on nous avait bien dit que jamais on n'irait donner la maintenance, nos savoir-faire, et aussi la maîtrise de la sécurité. Sur le sujet tout à l'heure vous avez parlé des fins de travaux et vous avez cité la voie. Mais il n'y a pas que la voie, cela fait des années qu'aux caténaires nous n'avons pas les plans à la fin des travaux.

Vous souhaitez nous informer en Commission économique ou ici, mais c'est ce que l'on attendait. Je regrette qu'on soit obligé de vous le rappeler, et je ne comprends pas que nous n'avons pas eu les éléments là.

Vous nous parlez de la responsabilité des entreprises, moi je ne suis pas d'accord forcément avec vous. Nous avons vécu sur le terrain des incidents ou accidents graves dont l'origine était la coactivité. Déjà il fallait définir qui était responsable ou pas, et bien souvent on ne savait même pas qu'il y avait certains chantiers avec des entreprises privées. La responsabilité à la fin d'un chantier, on va bien chercher la responsabilité de l'employeur, mais on va aussi du côté de l'employeur, chercher le responsable. Si c'est l'entreprise privée, il y aura une bagarre d'avocats, et au final il n'y aura pas de responsable côté Direction. Ce sera encore le petit en bas qui aura surveillé ou accepté la remise des travaux qui va plonger.

SFERIS, filiale à 100 %, elle est tellement bien cette filiale qu'elle fait même les choux gras dans la presse vis-à-vis de son management. Ce n'est pas la CGT qui l'invente, et avec un taux de turnover phénoménal. Si vous voulez les faire monter en compétences les gens de SFERIS, accédez à une revendication de la CGT, faites les revenir à l'équipement et nous on va les former, et peut-être qu'il y aura moins de turnover.

Depuis le temps qu'on nous parle des pénalités en fin de chantier, les chefs d'entreprise qu'on rencontre sur le terrain ils s'en fichent, ils ont déjà anticipé.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne commenterai pas ce propos, il faut regarder chaque cas et chaque marché. Je signe des arrêtés de marchés avec des pénalités, et je peux vous assurer que cela ne plaît pas du tout aux entreprises.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : On va s'inscrire un peu en faux. Vous dites que si on dépensait des millions à acheter des machines on ne pourrait plus faire la maintenance. Force est de constater que SFERIS fait bien partie intégrante du Groupe SNCF, et vous êtes bien capable d'acheter des machines pour SFERIS pour qu'ils fassent votre travail. Comme d'habitude, vous êtes encore en train de nous vendre du rêve, parce que quelque part vous faites travailler le privé et pas les cheminots.

Dans l'étude que vous nous avez donnée, vous êtes complètement hors sujet.

Sur les emplois, je suis désolé, ce sont les chiffres que vous nous avez communiqués. Les chiffres, on leur fait dire ce que l'on veut, mais ce sont vos chiffres.

On voudrait l'étude économique, parce que vous ne nous avez rien donné. Nous ce que l'on veut c'est le coût, la comparaison entre une entreprise privée et le travail des cheminots.

Pour SFERIS on est capable d'acheter des machines, mais pas pour les cheminots. Il y a encore beaucoup de brigades où ils font tout à la main.

La Commission économique n'est pas là pour que vous ne donniez pas l'information à l'ensemble des élus, nous ne sommes pas tous dans la Commission économique. Nous aimerions un peu savoir où on va.

Si on prend la page 2, on vous demande l'étude économique sur la ZdP-NEN avec le surcoût exact de la sous-traitance. L'étude sur les malfaçons et leur nombre, le nombre d'accidents de sécurité et leur gravité. Le nombre d'accidents sur les bases arrière, etc. Nous remarquons

que bientôt le pilotage, le contrôle, l'évolution et les REX seront réalisés par la sous-traitance. Quoi de mieux que de se contrôler soi-même ?

Que signifie « réduire la sécurité logistique sur la partie investissement ? » L'objectif est de 0 % pour la voie et 50 % pour les autres spécialités. C'est 50 % de quoi et 0 % de quoi ? Quelle spécialité sera la plus externalisée, et une étude économique sur le bien-fondé et la faisabilité ? Quelle sera l'hécatombe en termes d'emploi pour les cheminots ?

Comment voulez-vous garder l'astreinte et la surveillance si en même temps à des gestionnaires conventionnés vous leur donnez l'astreinte et la surveillance ?

Vous voulez former tout le monde, mais vous fermez toutes les écoles. Vous nous vendez du rêve.

Vous avez des collectifs qui ne font que de la surveillance d'entreprises.

Avez-vous l'étude de faisabilité qui permet de conserver les gestes métier, et avez-vous un plan d'investissement pour améliorer les compétences des agents ?

Merci aussi de nous donner une explication détaillée sur la communication, mais sur le terrain ce n'est pas de la communication qu'ils font les gens, ils travaillent.

Quelle est l'émergence pour les cheminots en termes d'emploi, de sécurité, de management et de RPS, tout ce que vous êtes en train de nous faire, là ?

Nous voulons une étude sur les marchés et la sous-traitance, le plan de mise en place et de la veille, les REX, l'étude stratégique économique sur l'externalisation et la trajectoire cible avec l'étude de faisabilité.

Nous voulons le rapport des journées des partenaires, de l'externalisation et les solutions élaborées par la Direction de la ZdP-NEN. Merci de nous fournir votre enquête de satisfaction exhaustive où 84 % des agents sont satisfaits.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Une chose que nous avons du mal à cerner. Vous dites que les deux points à l'ordre du jour ne regardent pas les élus du CSE. Que fait-on depuis 13h30 ? Si vous vouliez faire un CSE extra pour nous présenter cela, vous aviez toute latitude pour le faire. Pourquoi avoir accepté ce CSE extra si ce n'est pas de notre compétence ?

Vous êtes responsable des salariés de la ZdP-NEN, responsable de la santé des agents de la ZdP-NEN, les élus en font partie. Si un élu, un membre CSSCT, un RPX venait à se blesser sur un chantier sur un domaine fermé parce qu'il n'a pas été avisé que des entreprises privées y travaillaient et que c'était un chantier interdit à tout agent SNCF de la ZdP-NEN, cela se passerait comment en termes de responsabilité ? Votre responsabilité sur le sujet.

Monsieur le directeur de la production, votre document parle de CCR Belfort, Douai, Picardie, elles vont être placées où ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Alors là je pense qu'il y a une ambiguïté.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est dans le document.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je commence à comprendre pourquoi il y a eu cet échange. Quand on dit CCR Thionville ou CCR Mulhouse, c'est traitement des secteurs circulation de Thionville et de Mulhouse dans le cadre de la CCR Lorraine.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Donc il faut appeler un chat, un chat.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Donc on a mal compris votre intervention, et au temps pour moi. Il s'agit de l'intégration progressive et sur une durée assez longue, des secteurs circulation de Douai, d'Arras, de Picardie – pas tous, mais certains – dans la CCR Hauts-de-France qui aura son Siège à Lille.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Après, vous dites qu'il y a des difficultés par rapport à certains secteurs comme dans l'Est, rassurez-vous, nous sommes bien contents que cela vous crée des difficultés. Plus c'est repoussé, moins vous nous supprimez. Vous avez en face de vous, au moins 6 élus autour de la table qui grâce à votre projet de CCR n'auront plus d'emploi demain.

Vous nous avez parlé de qualité et sécurité. On vous a parlé d'un chantier qui devait être rendu le 15 novembre, date à laquelle nous avons fait une tournée de chantier. Sauf que nous avons rencontré des responsables de certaines entreprises qui n'étaient pas au courant qu'il fallait mettre un passage chantier, qu'une hauteur est à respecter pour mettre une aiguille sur le terrain, etc. Ceci le jour où le chantier devait être rendu.

Vous avez des portes d'évacuation d'urgence des quais, qui sont montées à l'envers. Belle qualité ! Je pense qu'un cheminot SNCF ne les aurait pas montées à l'envers, parce qu'il savait à quoi cela servait.

Il y a eu en 2019 la création d'une cellule externalisation à l'infra-log national. Il est surprenant que vous nous présentiez cela comme si on devait le connaître. Cela ne nous a jamais été présenté ici.

Vous n'avez pas répondu à une question : le coût d'un chantier, les pénalités et le coût de la réhabilitation de la voie quand elle est rendue.

M. Dominique SENS (RS CGT) : Je vous ai entendu parler un peu de l'EPSF qui a sorti un rapport récent. Vous en avez parlé pour nous dire qu'il habilitait des entreprises sous-traitantes, et je crois que vous avez précisé qu'il n'habilitait pas les entreprises sous-traitantes voies. J'aimerais avoir plus de précision, savoir si ces entreprises sont habilitées à la sécurité et par qui.

Est-ce que le sous-traitant habilité sécurité est celui qui signe l'appel d'offres, et qu'en est-il des sous-traitances en cascade évoquées par mes camarades.

Effectivement vous ne répondez pas aux questions posées à l'ordre du jour. L'encadrement que nous rencontrons régulièrement nous donne aussi son avis sur votre politique d'externalisation. Ils nous disent que les contestations durent des mois et parfois n'aboutissent pas parce que ça se finit au tribunal.

Je pense que les élus de cette instance sont en droit de savoir où cela en est, avec qui on travaille, et pourquoi on ne travaillerait plus avec ces gens-là.

Une petite précision sur vos propos : quand les équipes interviennent derrière des chantiers sous-traités, ce n'est pas uniquement pour vérifier. Souvent ils interviennent aussi pour rectifier, ce qui ne leur permet plus de tenir leur plan de charge de maintenance et c'est du report d'année en année.

M. Bruno CATIAU (RS UNSA-Ferroviaire) : Je vais d'abord m'adresser à vous, Monsieur le Président, sur deux choses. La première, je vais réitérer une demande s'agissant de l'absence de réponse faite sur le sujet de l'externalisation. L'article 2312-8 stipule que le Comité est informé et consulté sur les questions intéressant l'organisation, la gestion, la marche générale de l'entreprise, et notamment la modification de son organisation économique.

Deuxième sujet, je voudrais pondérer votre sérénité s'agissant de l'expérimentation sur les GIC. Le 19 décembre la loi LOM a été votée, et je cite : « donner la possibilité aux régions volontaires de gérer les lignes ferroviaires à faible trafic. » Ce qui est valable aujourd'hui ne le sera plus demain, nous allons vers une généralisation. C'est un but affiché de l'État et surtout de Bercy d'abandonner un tiers de réseau, et surtout les lignes à desserte fine du territoire. Je m'inscris donc en faux sur la sérénité.

Maintenant je vais m'adresser à Monsieur DEUDON, nous avons à peu près la même ancienneté dans l'entreprise, je suis rentrée en 1980. Je voudrais vous poser la question sur les fameuses entreprises partenaires, s'agissant de leur attitude qui consiste à faire du pillage de matière grise parmi nos salariés. Votre positionnement sur le pillage effectué par certaines entreprises dites partenaires ?

D'autre part vous avez parlé des entreprises toujours partenaires, qui n'étaient pas très bonnes qualitativement. J'avais déjà évoqué plus particulièrement celles qui possèdent une très bonne image au national, mais en région sont extrêmement piètres. Sur la productivité pour 2020, nous avons rappelé les 2,8 % de productivité. Je ne sais pas d'où vous tenez vos certitudes, sachez que nous avons des administrateurs et je confirme le chiffre de +2,8 % de productivité exigé pour l'exercice 2020.

Je vous rappelle que nous sommes sous tutelle de Bercy, et nous sommes une administration publique, d'où ces chiffres inquiétants.

Un collègue a posé la question s'agissant de la fourniture de documents à diffusion restreinte. Quid de la stratégie d'externalisation avec le PGIC ? La plupart des salariés ont dû signer quelque part sous la contrainte ce document. Croyez-vous que l'externalisation soit conforme au PGIC ?

Puisque notre Président signe très fréquemment des contrats de sous-traitance, savez-vous que lorsque l'on pratique de la sous-traitance l'entreprise donneuse d'ordre doit s'assurer que l'entreprise sous-traitante a fait toutes les procédures ? Je voudrais savoir si le regard était aussi fin nous concernant vis-à-vis des entreprises et sous-traitants ? Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Juste une chose pour lever une ambiguïté : quand on dit domaine fermé, c'est fermé au sens du S9. C'est-à-dire que c'est un domaine sur lequel la SNCF ne peut plus introduire de trains. Vous parlez des conditions d'accès physique au chantier par des représentants du personnel, on va regarder ce point-là, je n'ai pas de certitude là-dessus.

M. Dany DEUDON : Donc je reviens sur l'intervention sur les machines, et vous me prêtez des propos que je n'ai pas tenus, je vais les rectifier. Je ne vous ai pas dit que l'on ne pouvait pas acheter des machines. Je vous ai dit que l'on avait acheté des machines pour la

maintenance (boureuses, débroussailleuses, etc.). On investit sur des machines pour faire de la maintenance.

Le travail que nous avons à faire, c'est de rentabiliser nos engins, et de faire en sorte qu'ils soient au maximum optimisés. Ce n'est pas encore le cas. Je vous disais que l'investissement des trains-usines ne se faisait pas avec nos fonds propres, cet investissement est supporté par les industriels qui développent les suites rapides.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je complète un peu pour SFERIS qui est une entreprise de plein exercice, c'est-à-dire qu'elle a une comptabilité. SFERIS porte ses investissements et SFERIS ne peut investir que s'il en a la rentabilité, comme toute entreprise. Mais SFERIS n'a aucun investissement de type train usine, SFERIS investit surtout dans l'outillage.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Je suis désolé, mais SFERIS vous investissez dedans, et vous investissez moins dans les brigades. Ne dites pas que ce n'est pas vrai, parce que sinon vous allez me sortir l'étude économique comme quoi vous mettez plus de moyens dans les brigades que sur SFERIS.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La notion d'investissement de SFERIS est relative, SFERIS n'a pas que la SNCF comme client. La maison mère met un capital et ensuite l'entreprise doit vivre sa vie et être saine financièrement, c'est le cas de SFERIS.

M. Dany DEUDON : Rapidement sur les heures, j'ai entendu qu'il y avait un débat sur les 10 millions d'heures. Je vous l'ai dit, les heures de main d'œuvre sur l'ensemble des budgets de la ZP NEN, c'est 6,5 millions d'heures.

Je ne dis pas que la Commission économique c'est pour réduire l'information, ce n'est pas mon intention. C'est un lieu où effectivement on peut préciser tout ce que vous souhaitez.

SLG, ce sont les prestations sécurité voie, c'est l'ex-SNCF entrepreneur. L'objectif qui était de mettre la voie à zéro à l'horizon 2025, ce n'est pas un couperet. On tend vers le minimum d'agents voies sur la suite rapide. En revanche, j'ai expliqué que l'on gardait de la compétence signalisation, caténaires avec nos ressources propres sur les suites rapides.

Je n'ai pas du tout l'intention de monter à 30 % sur la maintenance, pas du tout. Sur le budget maintenance que je vous ai transmis, vous avez les taux d'externalisation, le 13 % lié à la MEC. Je rappelle que ce budget est à 420 millions d'euros. Dans ce budget vous avez les ACE, la main d'œuvre, les engins et l'achat des matières.

Vous disiez tout à l'heure que l'on ferme les écoles, mais en fait le réseau crée trois campus formation.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Sur votre document en page 4 : « objectif du niveau de maintenance externalisé entre 25 % et 30 % », ce n'est pas moi qui l'ai inventé.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Là-dessus on va être clair : il y a différentes façons de compter, et suivant la façon dont vous comptez, vous vous situez à un niveau ou à un autre.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Donnez-nous de vrais chiffres, établissement par établissement. Nous on voudrait une étude économique : vous dites que tout ce qui est

sécurité on donne cela au privé. OK, on prend acte, mais on n'a pas d'étude économique qui dit que si c'était fait par les cheminots cela a tel coût, et par telle entreprise, c'est à tel coût, etc.

M. Dany DEUDON : Sur BALT, vous m'avez fait dire ce que je n'ai pas dit. Je vous ai dit que j'ai considéré que nous n'étions pas en capacité de passer en S 9 A n°1 et j'ai diligenté une expertise précisément pour aller voir ce qui se passait. Ne dites pas que cela me convient, que je suis content, etc., ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Quant à la date de réouverture, nous avons une réunion ce soir qui va déjà permettre de tirer les conséquences de l'expertise.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Ce n'est pas par rapport à ce chantier-là, c'est par rapport à votre présentation globale. Vous nous faites un beau discours sur la sous-traitance, sur la qualité, sur la sécurité, etc. Et comparativement nous sur le terrain on vous prend des contre-exemples qui sont à l'opposé de ce que vous évoquez.

M. Dany DEUDON : Ce que je veux dire par là c'est que l'on ne se contente pas de beaux discours. Ce n'est pas moi qui vais faire l'expertise, mais en tout cas on le fait faire. Moi j'utilise le mot CCR parce que c'est le nom du projet, mais effectivement on parle de circulation.

Quand vous dites que l'on n'est pas à 10 millions d'euros, ce n'est pas ce que je vous expliquais. Sur un budget de 450 millions d'euros, on me dit qu'il faut faire 10 millions d'euros, et j'enlève 10 millions d'euros de chantier. Soit je garde mes chantiers et ma capacité de production. Quand on est dans ces marges-là on se réserve la possibilité de ne pas sucrer à la production.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Tout à fait chose que je peux comprendre. C'est pour cela que le 5 décembre par rapport à nos retraites, on ne comprend pas non plus que sur un budget de 360 milliards d'euros on fasse tout un pataquès pour 10 milliards d'euros qui pourraient peut-être manquer.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On fera cette suggestion au gouvernement de votre part.

M. Dany DEUDON : Les pénalités sur les chantiers, je vous ai indiqué tout à l'heure que les fiches remontent. Je suis tout à fait disposé à ce que dans cette instance ou dans une autre on vous fasse une communication sur ce qui est fait de ces fiches EDMA.

Quand je citais l'EPSF, ce n'est pas celui qui habilite les entreprises, mais j'ai parlé d'EPSF pour les centres de formation agréés. Le pillage de matière grise, je vais peut-être laisser Olivier répondre là-dessus.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On l'a évoqué à un CSE récent. Il n'y a aucune solution miracle à partir du moment où plusieurs entreprises font des métiers analogues.

Quid des sujets où nous sommes en contestation avec des entreprises pendant des mois ? Je n'ai pas de réponse générale. Nous avons effectivement un certain nombre de désaccords sur des décomptes qui se règlent par voie amiable, et on a aussi des cas qui se règlent devant la justice.

Sur les GIC vous avez indiqué que la loi LOM comportait la possibilité pour les régions de reprendre les lignes à faible trafic. Il y aura sûrement un critère pour dire ce qu'est une ligne à faible trafic, et je pense que ce ne sera pas un tiers du réseau. Deuxièmement, il faudrait être certain que les régions aient envie de devenir gérant de domaine ferroviaire.

S'il vous plaît vous nous donnerez les chiffres auxquels vous vous référez pour dire qu'il y a 2,5 % de productivité dans le budget 2020.

M. Bruno CATIAU (RS UNSA-Ferroviaire) : Juste sur ce sujet-là, vous savez quand même que le Conseil d'administration pour la troisième fois est bloqué. Les tensions sont plus que fortes, et normalement nous devrions avoir la même oreille.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Oui, mais voilà, je veux savoir quels sont les chiffres dans le budget 2020 qui se traduiraient par une productivité supplémentaire de 2,8 %. Il faut que je sache de quoi il s'agit. Je n'ai pas compris la question relative au PGIC. Le PGIC c'est d'abord le fait de respecter l'égal accès au réseau en ne diffusant pas quand on en a connaissance des informations qui pourraient avantager untel ou untel.

M. Bruno CATIAU (RS UNSA-Ferroviaire) : Vous le savez parce que nous l'avons évoqué dans le mandat précédent : à l'infra Circulation nous avons une énumération de confidentialité à respecter, mais nos collègues Maintenance & Travaux sont confrontés à la même contrainte.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On va regarder cette question. Pour être clair, je pense que le PGIC s'exprime de manière totalement différente suivant le degré d'informations que l'on a.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, là vous êtes en train « d'amuser la galerie », on parle de tout sauf de ce qui nous amène. Aujourd'hui nous sommes bien dans le cadre d'un CSE extraordinaire où on vous a demandé les mesures prises par l'entreprise pour l'arrêt immédiat de toutes les opérations de sous-traitance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous confirme que l'entreprise a décidé qu'elle n'interromprait pas les opérations d'externalisation. Elle a dit aussi qu'elle consulterait sur les GIC sur la ZP NEN. Elle a dit également qu'elle paierait les droits auxquels elle est condamnée par le tribunal.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous connaissez la position du Secrétaire concernant les GIC, et je ne peux pas accepter cet ordre du jour dans l'état. Vos services ont fait part que vous allez appliquer le Code du travail pour mettre ce dossier de plein droit à l'initiative du président.

Je vous ai demandé au point 1 : « Recensement exhaustif et présentation de toutes les opérations de sous-traitance en cours et prévues sur le périmètre du CSE ». Vous confirmez bien que vous avez répondu tout à l'heure que l'entreprise a décidé de ne pas nous donner ces éléments ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il n'est pas prévu de donner ces éléments, considérant que le détail de ces contrats n'est pas à fournir de plein droit au CSE.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : D'accord, vous confirmez aussi que la démarche d'appel que vous avez faite n'est pas suspensive ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai pas de notion juridique là-dessus, je réserve ma réponse.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Moi je peux vous dire qu'elle n'est pas suspensive. Vous refusez de consulter le CSE dans le cadre de la sous-traitance en général et vous n'irez que sur les GIC, c'est bien cela ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : L'entreprise considère que sur le principe de l'externalisation elle a respecté ses obligations d'information et consultation, à travers les informations qui en leur temps en été données CE Maintenance & Travaux.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous rappelle que le CE Maintenance & Travaux au 1^{er} août lors du jugement de Bobigny n'existait plus. Je m'inscris en faux là-dessus puisqu'un jugement vous demande d'arrêter toute forme de sous-traitance tant que vous n'avez pas consulté les instances. Vous allez bien nous consulter uniquement sur les GIC et pas sur la sous-traitance ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je peux vous le confirmer, l'ordre du jour qui sera proposé sera une consultation sur les GIC qui ont été mis en place que la ZP NEN, considérant que c'est ce à quoi le jugement nous demande de nous conformer.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : D'accord, donc je considère que vous êtes en violation du jugement. Merci, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci à toute et à tous de votre attention sur un sujet, et je mesure bien ce que peut être la frustration de certains par rapport à ce qu'ils attendaient de cette séance. En même temps je pense que nous avons discuté de sujets sur lesquels nous n'avions pas pris le temps de discuter dans notre CSE jusqu'à présent.

La séance est levée à 17h58.