



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

Procès-verbal n°8

Réunion plénière du 21 mars 2019

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

Intervenants : Guy DUBAS et Pierre MERTEN.

Représentants titulaires du Personnel du Collège Exécution :

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

Représentants titulaires du Personnel du Collège Maîtrise :

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

Représentants titulaires du Personnel du Collège Cadre :

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Exécution :

Mme	DEQUEANT	Faustine	CGT	EIC NMD	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 Rhéna	Non convoqué
M.	PIERRE	Steve	CGT	IEE	Non convoqué
M.	MERLIN	Vincent	CGT	IP NPDC	Non convoqué
M.	CERVELLIN	Gilles	CGT	ILOG Lorraine	Non convoqué
M.	NOYELLE	Jean-Philippe	CGT	EIC HDF	Non convoqué
M.	HUVE	Julien	CGT	IP Normandie	Non convoqué
Mme	HERRMANN	Valérie	UNSA-Ferroviaire	IP Rhéna	Non convoquée

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Maîtrise :

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Cadre :

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

Représentants syndicaux :

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

Réunion plénière ordinaire du 21 mars 2019

1. DECLARATION CGT _____	6
2. DECLARATION UNSA-FERROVIAIRE _____	9
3. DECLARATION SUD-RAIL _____	11
4. DECLARATION CFDT _____	12
5. DECLARATION CGT _____	13
A – APPROBATION DES PV DU CSE DES 29 JANVIER, 13 FÉVRIER ET 21 FÉVRIER 2019 _____	38
B – CONSULTATION DU CSE _____	38
C – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE _____	38
D – INFORMATIONS À L’INITIATIVE DU SERVICE _____	39
D1 – LES EVENEMENTS DE SECURITE REMARQUABLES DE FEVRIER 2019	
1. DECLARATION CGT _____	41
D2 – INFORMATION SUR L’EXTENSION DU PERIMETRE D’ACTION DU CENTRE DE SUPERVISION NEN, AUX INFRAPOLES HAUTE-PICARDIE ET NORD-EUROPÉEN	48
1. DECLARATION CGT _____	49
2. DECLARATION CGT _____	50
D3 – INFORMATION SUR LE PROJET INFRAPOLE RHENAN 2020 _____	67
1. DECLARATION CGT _____	69
2. DECLARATION CFDT _____	70
E – QUESTIONS POSÉES PAR LES ÉLUS DU CSE ZDP NEN _____	93

La séance est ouverte à 9 h 09.

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

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Mesdames et messieurs, bonjour. J'ouvre notre séance du CSE du mois de mars. Avant toute chose, je voudrais vous partager une information que j'ai reçue du directeur de l'Infrapole Lorraine. Un agent de l'Infrapole a connu un drame familial cette nuit, puisque ses deux jeunes enfants sont décédés. On ne peut pas en dire plus actuellement. Je voudrais simplement vous dire que je m'associe à la douleur de notre collègue. Je pense que nous nous associons à la douleur de notre collègue. Le directeur d'établissement est très attentif à ce que tous les agents qui pourraient avoir besoin, dans ce contexte, d'un soutien psychologique puissent en bénéficier.

Avant d'entrer dans la séance à proprement parler, je voudrais que l'on fasse le point des suppléants présents à cette réunion, délégation par délégation.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, Shirley MAHIEU est remplacée par Sylvain WAVELET, Jean-Christophe FATOME est remplacé par Laurent LANSIAUX et Sébastien NEAU est remplacé par Antoine DI CARLO. Je vous informe aussi qu'Édouard LECLERC a un souci familial. Il a dû repartir chez lui, mais il nous rejoindra dans la journée.

M. Christophe THETIER (UNSA-Ferroviaire) : Bonjour. Pour l'UNSA-Ferroviaire, je remplace Bruno CATIAU. Madame MELONI et monsieur DAIME sont remplacés par messieurs MARQUISE et NOWICKI.

M. Pierre GENEAU (SUD-Rail) : Pour la délégation SUD-Rail, l'équipe est complète.

M. Pascal OZENNE : La délégation CFDT est complète.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Avant de vous passer la parole pour les déclarations, je voudrais qu'Olivier MARTY puisse vous donner une information sur deux petits points de fonctionnement de notre instance.

M. Olivier MARTY : Pour information, par rapport aux séances, nous vous informons que nous souhaitons de notre côté avoir aussi un enregistrement permettant de nous réécouter, afin de faciliter notre relecture des projets de procès-verbaux, et sans interférer bien sûr avec le fonctionnement normal du côté des élus et du secrétaire, en matière d'enregistrement. Il y a un petit dictaphone sur la table pour que l'on puisse avoir cette capacité de nous réécouter. Un autre point a aussi été évoqué avec le secrétaire. Pour faciliter les contacts pouvant être pris par les agents auprès de vous-mêmes, nous vous ferons circuler une petite feuille permettant de donner les moyens de contacts que vous souhaitez, pour préparer un affichage plus complet des membres des CSE qui sera fait dans les différents chantiers. On ne voulait pas mettre des numéros de téléphone sans que vous en soyez les initiateurs.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : En clair, j'ai demandé à la direction — comme il n'y a pas d'affichage avec les coordonnées de chacun — qu'elle fasse passer une feuille pour que vous puissiez mettre les éléments que vous voulez. Si vous ne voulez pas mettre votre numéro de téléphone ou votre adresse électronique, vous ne les mettez pas. Comme ça, il n'y a pas de souci et ce sera affiché. Par contre, je demande juste à la direction si elle

peut s'exprimer un peu plus fortement, parce qu'on n'a plus le système de micros et nous avons une ventilation qui fait du bruit. On a un peu du mal à vous entendre. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On va faire l'effort. Monsieur PINOT, si c'est sur le même sujet.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Sur le sujet que vous nous avez annoncé en début de séance, vous avez fait part de votre tristesse concernant le drame que subit cet agent ainsi que les agents qui pourraient être concernés. Nous sommes aussi touchés par ce fait-là et nous espérons qu'une grande aide sera apportée à cet agent. Peut-être que l'établissement pourrait ouvrir un nombre de congés, comme cela peut se faire, pour que l'agent puisse faire toutes ses démarches malheureuses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci de ces suggestions, monsieur PINOT. On les fera remonter, mais je peux vous assurer, pour avoir vu le directeur de l'établissement, que le sujet est pris en compte avec le plus grand sérieux. Je pense que l'entreprise met un point d'honneur, dans ces cas-là, à accompagner nos collègues qui sont dans des situations aussi difficiles.

M. Dominique SENS (CGT) : Oui, évidemment la CGT s'associe à la demande de SUD-Rail, d'autant plus que l'on a déjà connu des situations similaires pour lesquelles nous regrettons qu'il n'y ait pas eu cette prise en compte. Je pense pouvoir vous croire sur parole monsieur le directeur.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je demande juste aux élus, puisque la personne en charge d'enregistrer, de vraiment vous approcher du micro pour vous exprimer. Sinon, on va vraiment avoir des soucis. Il faudrait franchement demander à la Direction de l'Étoile du Nord de remettre un système de micros, parce que c'est difficile de travailler dans ces conditions.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On regardera cette question. On va faire, aujourd'hui, les efforts nécessaires pour nous exprimer. Ce n'est pas toujours évident. On m'a appris, dans des formations internes, que le fait de simplement poser le micro en appui sur le menton permet d'être à la bonne distance de façon très audible, alors que l'on a spontanément tendance à le tenir à distance.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Oui, c'est bien quand vous avez un micro personnalisé, monsieur le Président, mais pour le partage des microbes, ce n'est pas forcément le top de le poser sur son menton...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sujet difficile ! Je donne la parole aux délégations qui auraient des déclarations à faire.

1. Déclaration CGT

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

Monsieur le Président, mesdames et messieurs les assesseurs, mesdames et messieurs les élus et représentants syndicaux,

Depuis plusieurs semaines, les questions liées aux salaires et au recul des services publics sont clairement posées sous différentes formes. Les luttes menées par les cheminots portent les mêmes sujets. Leur présence dans les manifestations interprofessionnelles en témoigne. Avant-hier encore, à l'appel notamment de la CGT, ils étaient dans les nombreuses manifestations partout en France. Comment pourrait-il en être autrement, alors que les politiques menées par la GPF s'inscrivent dans la logique libérale de la politique gouvernementale ?

Depuis le vote de la loi Pacte ferroviaire en juin 2018, le processus de déréglementation, de casse sociale et d'affaiblissement du service public est à l'œuvre. Véritable porte-serviettes du gouvernement, la Direction du GPF ainsi que l'UTP, qui est le patronat du ferroviaire, s'activent pour les premiers en tentant de passer en force concernant les pactes d'entreprise, et ce sans négociations pour les seconds en bâclant la négociation de la Convention collective nationale de la branche ferroviaire. C'est bien le dogme de l'ouverture à la concurrence qui conduit à casser les repères métiers en introduisant une polyvalence qui n'a pour seul objectif que de supprimer des milliers d'emplois. C'est bien cette même concurrence qui pousse nos dirigeants à enfoncer des coins sérieux dans les droits liés à notre protection sociale, à notre statut et nos conditions de travail. C'est aussi cette fuite en avant vers la concurrence à tout prix qui génère l'externalisation des tâches, sous-traitance sans limite et recours aux contrats précaires.

Alors que tous les cheminots créent des richesses, elles ont été estimées, pour 2018, à 890 millions d'euros, malgré les jours de grève. Un an après l'apparition du rapport SPINETTA, nous ne pouvons pas accepter sans broncher que celles et ceux qui se sont nourris sur le dos du service public SNCF depuis des décennies soient les mêmes qui, sans scrupules, en sont les bourreaux. Combattre l'ouverture à la concurrence, c'est se battre pour conserver un service public en France. Cela est possible !

Ces politiques, dont on nous vante les bienfaits, alimentent la colère légitime de nos concitoyens. Dans son rapport annuel, publié récemment, le défenseur des droits dresse un constat sans appel. Les réductions des services publics, leur éloignement et leur accès de plus en plus complexe ont des effets dévastateurs sur la cohésion sociale. Il s'inquiète de la mauvaise implantation et des défaillances des services publics à l'échelle nationale, mais aussi locale. Il pointe, en particulier, la dématérialisation de plus en plus de démarches qui constitue un obstacle majeur. Alors qu'une stratégie de reconquête est d'une urgence absolue, ce gouvernement accélère de manière vertigineuse cette politique de casse des services publics et d'abandon de nos concitoyens. Pour combattre cela, la fédération CGT des cheminots porte un projet complet, ensemble pour le faire, toujours d'actualité, qui va dans ce sens. Nous exigeons, en autres, la réintégration des tâches sous-traitées, des embauches au statut répondant aux besoins de la production, des augmentations générales de salaires et de pensions pour les cheminots et cheminotes, actifs et retraités, le maintien et le développement des droits sociaux et syndicaux. Tous ces sujets sont d'actualité dans les établissements réseau en Nord-Est-Normandie.

Tous les mensonges du gouvernement et de la Direction de la SNCF doivent être dénoncés. Réforme ferroviaire, pacte d'entreprise, avenir de nos métiers, avenir de notre régime spécial, et système de retraite en général, salaires et pensions sont autant de sujets que la CGT appréhende de manière offensive. À la Circulation, alors que même que la charge Travaux explose, que les postes non tenus et les reports de congés ou de repos se multiplient faute d'effectifs, vous avez affiché un objectif de suppression de plus de 420 emplois en trois ans, avec une accélération de la commande centralisée que vous réalisez.

Les revisites des organisations du travail, les fermetures de lignes et les réductions de plan de transport. Plus de 12 000 kilomètres de lignes du réseau sont menacés par le défaut de financement inscrit dans les réformes du système ferroviaire de 2014 et 2018.

L'avenir des gares et des postes d'aiguillage est donc suspendu aux orientations du gouvernement et à vos objectifs de productivité. À l'Équipement, alors que des cheminots sont non utilisés au profit d'entreprises extérieures, vous faites appel à des volontaires dans d'autres régions pour renforcer ces mêmes collectifs, alors que vous confiez toujours plus de chantiers aux appétits du privé et toujours plus de malfaçons et de renoncement, des augmentations de coûts sont constatées. Alors que vous prétendez professionnaliser les cheminots de l'Équipement, vous fragilisez la formation et le transfert des savoirs en fragilisant la formation. Les cheminots de l'Équipement se voient, par des restructurations incessantes, trop souvent mis en difficulté pour assurer leurs missions. Nouvelle réglementation, nouvelle méthode, manque de moyens, manque de cohésion, font que jour après jour, les cheminots de tout collège ne se retrouvent pas dans cette politique. Ces avalanches d'annonces, plus néfastes les unes que les autres, font partie de votre stratégie. Vous essayez d'instaurer un climat de résignation, propice à terme à protestation. La CGT ne vous laissera pas faire !

Parallèlement à ça, depuis plus de quatre mois, forts de la confiance que nous ont renouvelée les cheminots lors des élections professionnelles de novembre 2018, la fédération CGT des cheminots a œuvré sans relâche pour qu'un accord permette de maintenir les activités sociales offertes aux cheminots et à leurs ayants droit. La CGT s'est donc engagée dans une bataille intense pour préserver les acquis des cheminots, notamment en faisant des propositions très concrètes pour reconstruire l'unicité entre les agents, quelles que soient leurs activités.

Hier, en plénière extraordinaire, nous avons voté à la majorité des présents trois résolutions, à la suite de l'accord national sur les ASC, signées par trois organisations syndicales et la Direction nationale.

Monsieur le Président, votre réponse à la question 83 portant sur vos obligations en matière d'égalité professionnelle ne peut pas nous satisfaire. Noyer l'indice « égalité homme-femme » au niveau du GPF ne vous permettra pas de décliner l'analyse dans les métiers qui vous concernent. Comment pouvez-vous laisser croire à la mise en œuvre des dispositions légales et d'une réelle recherche d'accès non discriminatoire envers les femmes, pour tous les métiers du CSE et dans tous les grades, quand, par exemple, vous présentez la journée du 12 mars dernier comme la fête des femmes ? Ni le 8 mars ni le 12 mars ne peuvent être comparés à la Saint-Valentin ou à la fête des Mères. Sachez que nous n'en resterons pas là et que nous ne sommes pas dupes des mesures de façade que

vous mettez en avant. Les exemples se multiplient d'ailleurs et viennent corroborer mes propos.

Monsieur le Président, je pourrais terminer cette liminaire en commentant la dernière sortie du président PEPY et ses états d'âme, mais je vous en laisse l'occasion. J'en profite simplement pour rappeler que nous sommes en pleine semaine de la francophonie, et pour vous demander de ne pas utiliser d'anglicisme dans nos échanges et dans les documents qui nous sont transmis. Non pas que je sois à ce point-là attaché à notre très belle langue, mais je trouve que nous abusons déjà beaucoup dans notre entreprise publique française d'acronymes et initiales pour ne pas en rajouter à la confusion par des termes non maîtrisés. Je ne vous pas demande cela seulement pour la plénière d'aujourd'hui, mais pour toutes les réunions à venir. Cette précaution de langage n'étant pas tenue à un rappel annuel, comme vous seriez tenté de le faire pour la journée internationale de lutte pour le droit des femmes ou pour celle contre les violences sexistes et sexuelles.

Je vous remercie de votre attention.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, monsieur SENS.

2. Déclaration UNSA-Ferroviaire

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

Monsieur le Président, mesdames et messieurs les membres du CSE,

« L'homme est le travailleur du printemps, de la vie, de graine semée et du sillon creusé, et non le créancier livide du passé », a écrit Victor HUGO.

La délégation UNSA-Ferroviaire ne peut que vous suggérer de vous en inspirer. Notre entreprise ne doit son prestige qu'au travail acharné et au professionnalisme des cheminots qu'ils soient au statut ou contractuels. Le matraquage public de notre entreprise n'est dû qu'aux mauvaises décisions de politiciens qui ne mesurent leur quotidien intellectuel qu'à la taille de leur porte-monnaie. C'est dire le niveau intellectuel des dirigeants de notre pays...

Nous allons citer très justement Coluche. « Le mois de l'année où le politicien dit le moins de conneries, c'est le mois de février, parce qu'il n'y a que 28 jours ».

Après le SNCF bashing, l'édition d'un livre intitulé Descente aux enfers, vie et mort de la SNCF écrit par des scribouillards a de quoi nous indigner. Selon eux, ce livre n'est que des témoignages de voyageurs, de cheminots, de cadres de l'entreprise, de syndicalistes, de parlementaires, d'anciens ministres, mais certainement censurés puis remodelés, façon Macron. Quoi qu'il en soit, plus de 21 euros pour acheter de quoi allumer la cheminée ou caler un meuble, c'est cher payé !

Fonctionnement de notre CSE

Vous pouvez constater que le fonctionnement actuel — ou devrais-je dire le dysfonctionnement — a un impact lourd sur notre santé physique et morale. Cela doit changer ! Nous ne pouvons pas non plus ignorer la souffrance et la surcharge de travail des pôles RH liées à ces dysfonctionnements. Mais nous ne sommes pas inquiets. Notre délégation a bon espoir que nous trouvions une issue favorable à ce qui semblait être mal parti. Il suffit d'un peu d'écoute, d'échanges constructifs et une volonté affirmée et partagée, d'avoir un dialogue social de qualité pour trouver le meilleur fonctionnement possible.

Concernant le lien avec les anciennes instances, notre délégation aimerait connaître la liste de tous les droits d'alerte en cours et déposés à l'époque des anciens CHSCT afin d'en assurer le suivi. En l'absence de CSSCT, n'est-il pas de notre prérogative d'élus CSE d'être les garants de la santé, de la sécurité au travail et des conditions de travail qui sont menacés pour l'ensemble des salariés de notre périmètre ? Nous vous saurons gré d'aller dans notre sens et de nous donner satisfaction. Nous vous en remercions.

Sur un autre registre, quand le gouvernement dit que les Français ne se soucient pas du ferroviaire, que nenni... Les Français sont attachés au maillage ferroviaire du territoire. Nous citons : il faut garantir, pour une majorité de Français, l'accès à la ligne ferroviaire pour les trajets du quotidien via le maintien ou la création de lignes. 35 % des Français sont tout à fait d'accord et 48 % plutôt d'accord avec cette proposition. Le fait de taxer plus lourdement que les entreprises ou institutions qui polluent le plus a également reçu un large soutien avec 83 % qui sont d'accord. Si nous nous référons à ces sondages, toutes les lignes ferroviaires doivent être maintenues, mais le budget alloué restera toujours insuffisant pour assurer leur maintenance.

Pour citer les propos de notre cher président, la ligne Saint-Dié – Épinal ouvrira et c'est un devoir de santé publique, parce j'en ai assez que les gens ne se sentent pas concernés par ce qui est dit, y compris quand le président dit les choses. Jusqu'à preuve du contraire, c'est le contribuable qui est l'actionnaire de la SNCF, et donc les engagements du président de la République sont aussi ceux des dirigeants de la société. Une fois n'est pas coutume, nous ne contrarierons pas ses propos.

Concernant les CASI, l'UNSA-Ferroviaire a fait le choix de signer un accord qui lui paraît juste et équitable. Pour assurer la pérennité des activités sociales et culturelles, malgré les évolutions du GPF en 2020, les organisations syndicales signataires s'engagent à faire tous les efforts nécessaires pour maintenir l'accès aux activités sociales et culturelles aux cheminots. La délégation UNSA-Ferroviaire du CSE ZP NEN veillera à ce que cet accord soit respecté au sein de notre périmètre, avec l'aide des camarades élus, des autres organisations syndicales signataires, pour le maintien des activités sociales et culturelles de qualité pour tous les cheminots.

Merci de votre attention.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, monsieur THETIER.

3. Déclaration SUD-Rail

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

Monsieur le Président,

Un mensonge paraît-il ? Alors que les citoyens et les lycéens se mobilisent de plus en plus pour le climat, et attendent donc davantage d'engagements de la part de nos élus pour développer les alternatives à la bagnole, certains décident de déstructurer le transport ferroviaire en éclatant, en privatisant, je vous passe les détails... sauf un : C'est une publicité à la télévision où l'on voit deux jeunes amoureux qui ont du mal à se quitter sur le quai d'une gare. Le contrôleur se pointe et vous savez quoi ? Il leur dit qu'ils feraient mieux d'aller aux journées portes ouvertes d'une marque automobile bien connue. Un comble tout de même... On vit une époque formidable !

Période formidable aussi dans notre CSE. Installé depuis le 1^{er} janvier, nous sommes le 21 mars et nous n'avons toujours pas de règlement intérieur. L'absence de règlement intérieur est plus que pénalisant pour une institution de représentation du personnel aussi importante que la nôtre, couvrant un territoire de plusieurs régions et gérant près de 11 500 agents.

Monsieur le Président, vous savez très bien que le Code du travail n'est absolument pas adapté à la situation. Pourtant, les élus vous ont fait des propositions il y a maintenant deux mois. Sous notre pression, vous avez finalement annoncé les vôtres, qui franchement restent à deux doigts du Code du travail. Vous feignez avoir des contraintes provenant de vos supérieurs. Or, notre petit doigt nous dit qu'en fait vous avez les coudées franches. C'est un peu trop facile de laisser pourrir la situation en laissant croire qu'on n'y est pour rien... Vous feignez avoir un planning contraignant pour reculer les dates de négociation. Or, notre petit doigt, toujours le même, nous dit que vous avez déjà des dates pour les tables rondes pour enfin discuter de ce règlement intérieur. C'est un peu trop facile de laisser pourrir la situation en laissant croire que l'on n'a pas de temps... Aussi, nous sommes très désireux, monsieur le Président, que vous nous fassiez part de votre entretien avec l'inspection du travail et de son constat sur la situation.

Dans notre CSE, il y a aussi des expressions formidables, des expressions du genre « nous sommes en attente d'une stabilisation », « c'est en cours d'assemblage » ou « c'est collectivement porteur de projet de l'entreprise », mais le plus formidable est la régularité dans l'absence de réponse. Si l'on recensait le nombre de questions sans réponses, l'on serait sûrement surpris. Tenez, un exemple. Lors de la dernière séance, le DRH a annoncé, après insistance des élus, qu'il donnerait les chiffres des remplacements autres que qualification par qualification. Alors, un petit défi, sauriez-vous, Monsieur le DRH nous les fournir aujourd'hui ?

Merci de votre écoute.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, monsieur GENEAU.

4. Déclaration CFDT

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

Monsieur le Président, mesdames, messieurs,

Nous avons bien compris, par ses récentes déclarations, la volonté du président de la région Grand-Est, monsieur Jean ROTTNER, de vouloir être le précurseur de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire en France. Son ambition est d'être le premier président de région à instaurer la concurrence sur son territoire. Sa vision et ses ambitions comportent deux phases. La première est sur un axe vosgien et la seconde sur des zones transfrontalières. Nous vous parlerons aujourd'hui que du premier projet concernant notamment la ligne Nancy — Vittel — Contrexéville, expérimentation qui touchera donc directement le périmètre de notre CSE ZP NEN, et plus particulièrement les agents de maintenance et travaux des postes d'aiguillage de Vittel et Contrexéville. Son projet est de moderniser le modèle d'exploitation, de maintenance et de rénovation des lignes de dessertes pour générer, soi-disant, des économies qui permettront la réouverture de cette ligne. La région Grand-Est souhaite ainsi lancer l'appel d'offres dès 2020 pour une attribution au plus tôt en 2021 et une exploitation à partir de 2022. Cette ligne est actuellement sur route pour le transport des voyageurs. La volonté de la SNCF n'était certainement pas innocente en 2016 en gardant uniquement l'exploitation du transport des marchandises. Il paraît même que SNCF Réseau a mené une étude d'infrastructures selon les principes constructifs innovants, permettant d'optimiser la ligne ferroviaire que ce soit en temps de parcours, mais aussi en coût de régénération et de maintenance. Ainsi, alors que le coût de régénération selon les référentiels SNCF Réseau classiques était estimé à 100 millions d'euros, la mise en place de ces principes innovants laisse entrevoir la possibilité de diminuer les coûts d'investissement d'un tiers environ, soit un besoin ramené à 66 millions d'euros. Pour cette ligne, l'appel d'offres comprendrait à la fois la régénération de l'infrastructure et son financement sur la section au sud de Pont-Saint-Vincent, la maintenance des voies ainsi que l'exploitation ferroviaire afférente. Pouvez-vous nous expliquer, monsieur le Président, la définition des principes innovations ? Pouvez-vous aussi nous expliquer qui s'occupera de l'entretien des voies et qui s'occupera de la gestion des circulations sur cette ligne ? Je souhaite également savoir si SNCF Réseau et Mobilités répondront à l'appel d'offres. La date prévisionnelle de démarrage de l'exploitation est fixée au premier trimestre de 2022. Comme c'est le cas actuellement, une compensation financière pourra être accordée à la région Grand-Est, à l'exploitant, en contrepartie de l'exploitation du service public de transport.

En parallèle, le lot Bruche – Piémont des Vosges serait proposé à l'expérimentation sur un modèle classique, limité à la seule exploitation des services. Le lot proposé comprend la ligne ferroviaire Strasbourg – Molsheim, la ligne ferroviaire Strasbourg – Molsheim – Obernai Barr Sélestat, la ligne ferroviaire Strasbourg – Molsheim – Saales – Saint-Dié-des-Vosges, la ligne routière Épinal – Saint-Dié-des-Vosges qui deviendrait une ligne ferroviaire à la suite de la déclaration du président de la République, les lignes intégralement routières TER Sélestat – Sainte-Marie-aux-Mines – Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Ribeauvillé,

les lignes routières TER en complémentarité de l'offre ferrée Strasbourg – Molsheim, Strasbourg – Rothau, Strasbourg – Barr, Molsheim – Barr, Molsheim – Sélestat, Strasbourg – Entzheim-Aéroport et Strasbourg – Saales.

La CFDT souhaite également aborder d'autres sujets. En premier lieu, un dossier de la plus haute importance pour notre planète. La délégation CFDT souhaite avoir un éclairage sur la politique de désherbage à SNCF Réseau. Pour mémoire, à la suite de vos réponses lors du dernier CSE, nous avons bien noté une diminution de 27,7 % par rapport au prévisionnel de 2018. Pourriez-vous nous donner un explicatif sur la diminution significative en 2019 et la stratégie mise en place alors même que les problèmes de végétation entrent dans les causes d'irrégularité ? La CFDT vous demande, dans l'intérêt collectif, l'arrêt immédiat du Glyphosate et de ne pas attendre une interdiction législative sur le sujet. Nous souhaitons également revenir sur nos débats des deux derniers CSE concernant l'événement hautes visibilités. Nous vous rappelons que les tenues datant de 2013 ne sont pas adaptées aux exigences et conditions de travail. De plus, elles ne seront bientôt plus lavées dans des conditions d'hygiène acceptables par l'échéance du contrat ENIS. La CFDT vous demande le renouvellement complet des dotations et de résoudre, dans les plus brefs délais, la problématique du nettoyage. En parallèle, nous souhaitons connaître les modalités d'accès aux alertes CSSCT via le logiciel OKAPI pour les roulants de l'Équipement.

Pour conclure, monsieur le Président, nous sommes toujours en attente de votre part et de vos services d'une proposition acceptable pour le fonctionnement de cette instance, avec des déclinaisons pour l'ensemble des établissements. Le CSE extraordinaire d'hier, comme l'information sur les évolutions de mars 2019 reçues tardivement et particulièrement les modifications horaires pour les agents des gares de Lunéville et d'Étival-Clairefontaine, prouve bien l'inefficacité de la mouture actuelle.

En vous remerciant pour vos réponses. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur MUTEL, vous souhaitez prendre la parole pour une autre déclaration.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Oui, une autre déclaration concernant votre gestion des accidents du travail.

5. Déclaration CGT

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

Monsieur le Président,

Nous sommes maintenant au troisième mois d'exercice et malheureusement du dysfonctionnement du CSE ZP NEN. Rodage, période d'installation, adaptation, ajustement, vous n'êtes pas à court de locutions verbales pour justifier vos graves manquements. Vous avez noté beaucoup de choses, mais un trimestre ne vous a pas suffi pour vous organiser. Aujourd'hui, force est de constater que vous n'êtes pas en capacité

d'honorer vos obligations d'employeur en matière de santé au travail. Vous n'êtes pourtant pas sans savoir que vous avez obligation de résultats sur ce sujet. Vous avez mis deux mois à nommer un médecin de travail référent. Il est d'ailleurs absent aujourd'hui. Il paraît même qu'un COSEC vient d'être nommé, mais nous ne l'avons jamais vu. Pour vous aider à y voir plus clair, ou tout du mois pour que vous puissiez mesurer vos errements, voici quelques exemples d'accidents du travail pour lesquels vous êtes défaillant, et qui illustre bien vos manquements ou vos insuffisances.

Le 23 janvier, un agent a le genou écrasé entre deux véhicules. Vous préconisez de faire les papiers dans les bureaux. Pour les élus CGT du CSE, faire les chantiers en restant dans les bureaux va être compliqué pour réaliser la production. L'organisation des chantiers, les moyens attribués, les personnels en nombre suffisant, voilà des exemples de sujets à ne pas ignorer pour analyser un accident, celui-ci comme beaucoup d'autres.

Le 8 janvier, un agent heurte un pont avec un camion-grue. Le CSE n'est pas avisé. Les élus CGT découvrent l'accident sur le site de la plateforme de prévention pour ceux qui réussissent à y accéder, ce qui constitue en soi un délit d'entrave. Il n'existe aucun repérage, aucune affichette qui permettait de connaître la hauteur de l'engin. La cabine est mal conçue et le voyant indiquant que la grue n'est pas totalement rempliée n'est pas visible du poste de conduite. Par conséquent, vous nous donnerez l'assurance que vous avez remédié au problème, et dans le cas contraire vous immobiliserez immédiatement toutes les grues de ce type.

Le 10 janvier, un agent chute à cause d'un trou dans la piste. Vous avez procédé à un repérage. Monsieur le Président, quand il y a un trou, c'est bien de le signaler, mais c'est encore mieux de le boucher. Quand il y a un risque, vous devez supprimer le risque.

Le 14 janvier, un agent chute dans un local temporaire lui servant de vestiaire. Vous ne proposez pas de mesures particulières. Les membres CGT du CSE se demandent pourquoi le vestiaire de l'agent se situe dans un local temporaire. Pour combien de temps, d'autres agents seront-ils concernés ? Cet accident pose la problématique des locaux qui sont parfois vétustes ou peu adaptés. Vous nous direz comment sont désormais traités les comptes-rendus des conseils d'ateliers et vous nous direz comment vous les prenez en compte sans instance de proximité. Vous nous ferez également un point sur l'avancement des programmes de prévention, d'amélioration des conditions de travail pour l'année 2019.

Le 15 janvier, un pneu d'un engin éclate alors que l'agent le regonfle. Les élus CGT du CSE sont en désaccord. Vous prônez comme mesure de s'éloigner pour effectuer le gonflage. Les élus CGT du CSE sont en désaccord, car il est possible d'installer un carter de protection. Du temps des défunts CHSCT, une enquête aurait sans doute été réalisée.

Le 21 janvier, un agent se coupe le pouce à cause d'une bague de repérage de câble non conforme. Une fois de plus, l'entreprise privée n'a pas respecté les normes lors de la pose des câbles. En plus d'être plus cher, le travail effectué par la sous-traitance est souvent mal fait, et nécessite que les cheminots repassent derrière elle. Pour les élus CGT du CSE, il s'agit d'un accident du travail très grave, puisque l'agent a été envoyé à la clinique de la main.

Le 22 janvier, un agent manœuvre manuellement un sectionneur caténaire. Il se produit une boule de feu. L'agent a peur et s'écarte rapidement, se blesse en tombant à cause du matériel d'un ancien chantier qui n'avait pas été ramassé. Les élus CGT du CSE se demandent pourquoi le sectionneur a été manœuvré en charge, pourquoi la commande à distance du sectionneur ne fonctionnait pas, pourquoi le matériel n'était pas ramassé après le chantier. Les élus CGT demandent du personnel suffisant pour effectuer la fin des chantiers, le nettoyage nécessaire, ainsi que la remise en état des pistes et itinéraires trop souvent laissés en champ de bataille après le passage des entreprises extérieures.

Le 24 janvier, choc émotionnel. L'agent considère que son manager a eu envers elle des propos qu'elle juge menaçants. Il s'agit d'un accident de travail très grave pour lequel l'avis du CSE a été différé de plus de sept jours. Quid des RPS ? Quid de la souffrance au travail sur le ZP NEN ?

Le 31 janvier, un agent se fait écraser le pied en manipulant un rail. La direction dit mettre en place un plan d'action. Nous l'attendons toujours...

Le 7 février, de nuit, un agent fait un malaise et est emmené à l'hôpital par les pompiers. Comme mesure, la direction écrit que l'agent va prendre du repos. Pour les élus CGT du CSE, il faut mettre en place des actions fortes pour limiter le travail de nuit. Un agent qui est victime d'un accident de travail, et qui n'est plus en état de travailler doit être en arrêt en travail, et non prendre des congés.

Le 15 février, un agent chute en voulant arrêter un train qui est en train de dériver. Pour la CGT, une dérive d'un train est un accident très grave. Vous nous présenterez rapidement vos explications.

Le 14 février, tonneau en voiture et appel des pompiers. Les élus du CSE sont avisés 10 jours après l'accident. D'une manière générale, quid du risque routier sur le ZP NEN ? Pour la CGT, il faut revenir à des collectifs de travail en proximité, revenir à des parcours à taille humaine, et arrêter de mettre les gens sur les routes.

Après ces quelques exemples ou réflexions, voici une analyse plus globale des accidents du travail sur les deux premiers mois de l'année. Nous avons déploré beaucoup d'accidents de trajet. Vous nous direz l'analyse que vous en tirez et qu'elles sont les mesures que vous avez mises en place. Nous avons déploré beaucoup de malaises. Pour les élus CGT du CSE, ces malaises pourraient avoir un lien avec le travail, surcharge de travail, planning, horaires, postes occupés, vous nous fournirez également des explications sur ces sujets. Nous avons déploré beaucoup d'accidents de plain-pied. Vous nous présenterez votre programme d'entretien et de rénovation des pistes, votre programme de lutte contre la végétation et vous nous donnerez l'utilisation des trains « desherbeurs » prévus cette année. Plutôt que de vouloir supprimer les trains-parcs, par exemple en Normandie, vous donnerez suite à la proposition des anciens CHSCT normands et vous l'affecterez à l'entretien des pistes. Nous avons déploré beaucoup d'accidents de manutention. Vous présenterez aux élus votre programme de formation « gestes et postures ». Beaucoup d'exemples viennent de vous être donnés. Beaucoup de remarques vous ont été faites. Pourtant, vous avez classé seulement deux accidents du travail comme étant graves. Sur les deux premiers mois de l'année 2019, il y a eu 85 accidents du travail, dont 46 avec

arrêt. À ce rythme, nous pourrions avoir à traiter 500 accidents du travail cette année, mais pour l'instant nous n'en avons traité aucun...

Pourtant, vous vous permettez de nous envoyer des demandes de validation. Vous nous relancez, vous nous harcelez par mails pour que nous validions des décisions que vous avez prises et qui n'engagent que vous. Lassé de ne pas avoir de réponses, vous avez clos au moins six accidents du travail, sans aucun avis des membres du CSE, ce qui constitue un délit d'entrave. Vous seriez bien inspiré de rouvrir ces dossiers et de demander l'avis des commissions Santé que vous allez mettre en place, et dans chaque établissement dans les délais les plus brefs.

Vous n'avez pas avisé le CSE de tous les accidents du travail. Quand nous sommes avisés, c'est parfois dans des délais allant de quatre, cinq, six, sept et jusqu'à onze jours. Vous allez vous attacher, dorénavant, à aviser les élus du CSE dans les 24 heures sauf à commettre un autre délit d'entrave.

Nous espérons que ces quelques exemples précis vous feront prendre conscience que vous avez des choses à faire, un rôle et surtout des responsabilités, mais aussi surtout des devoirs et des obligations. L'article L. 4121-2 du Code du travail existe toujours. Vous devez respecter les neuf principes de prévention, par exemple évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités ou encore combattre le risque à la source.

Par cette déclaration, nous espérons que vous vous rendrez compte que vous vous passez de l'expérience, du vécu de l'analyse des représentants du terrain, et que cela est en sorte une ineptie. Vous remédieriez donc rapidement à vos manquements, car depuis trois mois vous les cumulez ! Tout comme vous faites cumuler des risques aux cheminots.

Merci de votre attention.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, monsieur MUTEL. Je vais répondre aux points principaux de ces différentes déclarations. Je consacrerai une partie importante de ma réponse importante au fonctionnement du CSE, et spécifiquement à la question de la santé, de la sécurité et des conditions de travail que vous venez d'aborder monsieur MUTEL, et qui a été abordée dans plusieurs autres déclarations.

Sur les questions de politique générale, très rapidement sur la politique d'entreprise, je ne commenterai évidemment pas les déclarations récentes du président du directoire de la SNCF via le journal *Les Échos* et diffusées en interne. Il lui appartient de donner les informations qui lui semblent utiles sur l'évolution de la gouvernance de l'entreprise.

Une question a été posée sur un ouvrage qui vient de paraître sur la SNCF. C'est très clair, la SNCF ne commente pas ce type d'ouvrages qui sont des compilations de faits qui, pour ce que j'en ai appris pour les derniers ouvrages, sont tous connus. C'est une compilation qui a pour but d'être un portrait à charge de la SNCF. Ça ne mérite franchement pas d'attention et ça ne mérite, en tout cas, pas que l'entreprise fasse de la publicité de ce type d'ouvrages. Soyons conscients qu'il en sort périodiquement et quasiment tous les ans avec à peu près toujours les mêmes thèmes. Pas plus de commentaires là-dessus...

Il y a une question qui a été abordée sous différents angles. Les risques portant sur les lignes capillaires, et de façon plus précise les perspectives de la région Grand-Est en ce qui concerne la maintenance et l'exploitation d'un certain nombre de lignes. On peut dire là-

dessus aujourd'hui, c'est qu'il y a plusieurs démarches en cours. À la date à laquelle je vous parle, aucune n'est aboutie. Elles peuvent apporter un certain nombre de conséquences sur le réseau des lignes de dessertes du territoire. Il y a premièrement la mission du préfet PHILIZOT qui, à ma connaissance, n'a pas encore publié ses conclusions. Peut-être est-ce qu'il y a une phase d'élaboration avec les pouvoirs publics, mais nous n'avons pas connaissance publique de ses conclusions. Je comprends qu'il est probable que ce rapport attirera l'attention sur le besoin de financement de ce réseau capillaire, et ça, c'est quelque chose qui nous paraît tout à fait important. Clairement, nous attendons que le rapport du préfet PHILIZOT attire l'attention sur le fait qu'il y a aujourd'hui un besoin de financement du réseau capillaire qui est non satisfait. On ne peut pas en dire plus.

Ensuite, il y a la question des intentions des régions. Vous avez cité la région Grand-Est et vous avez raison, parce qu'elle concerne directement un certain nombre d'agents de notre CSE. Elle ne concerne pas que notre CSE, puisqu'il s'agirait aussi de mettre — pour ce que nous en comprenons — en concurrence l'exploitation des lignes côté entreprise ferroviaire, exploitation assurée aujourd'hui ou assurée quand les lignes étaient ouvertes par SNCF Mobilités, et mises en appels d'offres demain. Là-dessus, comme vous, nous avons des informations sur ce que la région dit de ses intentions. Aujourd'hui, il faut savoir que le dispositif de la loi en France ne lui permet pas de mettre en concurrence l'exploitation et la maintenance de ses lignes. Si demain il devait y avoir une mise en concurrence qui concernerait les agents de ce CSE, ça passerait d'abord par un dispositif législatif ou réglementaire — je n'ai pas étudié le détail de ce qui serait nécessaire — qui permettrait cette mise en concurrence. Il y a des intentions affichées par la région et il n'y a pas aujourd'hui le dispositif lui permettant de la mettre en œuvre. Ça ne veut pas dire qu'il n'y aura jamais ce dispositif. Je pense que l'on doit être extrêmement prudents là-dessus. Pour nous, la vigilance porte sur les raisons avancées par la région. La région a une vision de SNCF Réseau, proposant sur les lignes des travaux qui sont chers, avec des entreprises qui lui donnent des informations lui laissant penser, que dans d'autres conditions elles savaient faire des travaux moins chers. Elle a également des informations visiblement sur le fait que la maintenance exercée par SNCF Réseau est une maintenance chère, d'autres lui expliquant qu'ils seraient capables de faire une maintenance moins chère. Sur l'exploitation, je n'ai pas d'informations, notamment sur la partie relative à la circulation dans les gares. Je n'ai jamais entendu beaucoup de comparaisons entre les coûts de SNCF Réseau et des coûts d'entreprises externes. On a, c'est vrai, très peu de cas de figure. Quand on a eu l'occasion de comparer les choses, je pense à l'exploitation du port du Havre où l'EIC de Normandie s'est présenté dans l'appel d'offres du port. Il a été retenu, ce qui laisse à penser que le rapport entre les coûts et la qualité était comparable ou meilleur à ceux présentés par au moins une entreprise concurrente.

Aujourd'hui, on peut donc dire que cette intention de la région Grand-Est doit évidemment nous interroger sur notre capacité à proposer, pour ces lignes de dessertes fines du territoire, des schémas de remises en état qui soient bien adaptés économiquement aux besoins et aux ressources des régions, et demain si ça devait être le cas, qu'il y a une mise en concurrence de la maintenance qui soit permise par un dispositif qui n'existe pas encore aujourd'hui. Ce serait, pour nous, l'occasion de montrer que nos coûts de maintenance ne sont pas des coûts exagérés. Là-dessus, il faut bien voir que la difficulté porte assez souvent sur la définition de ce qui est attendu. Suivant les normes que vous prenez pour, par exemple, évaluer des travaux de rénovation, vous savez encore mieux que moi que l'on peut aboutir à des résultats de coûts très différents. Ça peut vous obliger à mettre un niveau d'armement de la voie, ça peut vous obliger dans certains cas à mettre des installations de

signalisation d'un certain niveau ou d'un niveau plus élevé. Ce qui sera donc extrêmement important, le moment venu, si des comparaisons doivent être faites, et si nous devons concourir, mais je répète qu'aujourd'hui c'est prématuré de dire ça, le point qui sera extrêmement important, c'est de le faire à armes égales, c'est-à-dire sur un cahier des charges clairement exprimé. Nous avons eu, dans les années passées, l'occasion de comparer sur un certain nombre de lignes — vous notez que je n'ai pas employé le terme de benchmark, puisque j'ai noté votre demande. Quand les anglicismes ne sont pas nécessaires, je pense qu'ensemble nous devons défendre notre langue française. Je vais m'y efforcer et vous me ferez les rappels nécessaires — et l'étalonnage concurrentiel qui est la traduction du terme anglais que je viens de ne pas employer ont montré, sur un certain nombre de cas de lignes, que quand on travaillait exactement dans le même cahier des charges qui porte notamment sur deux points essentiels que sont la nature du trafic à assurer — masse, fréquence des trains, vitesse, etc. — et la durée de pérennité de la ligne — est-ce que l'on refait la ligne pour cinq ans ? Pour 10 ans ? Pour 30 ans ? — et une fois que ces deux paramètres sont bien définis, il est rare que les coûts proposés par la SNCF s'écartent fortement de ceux proposés par d'autres entreprises, et ce pour une bonne raison. Aujourd'hui, vous savez que pour ces travaux de rénovation et d'investissement, la SNCF considère que ce n'est pas son cœur de métiers. Son cœur de métiers consiste à être capable d'en assurer la maîtrise d'ouvrage, à en assurer l'encadrement si nécessaire, mais elle considère que l'essentiel de la production — essentiellement variable avec des pics qui se déplacent sur le territoire — de ces rénovations et de développement doit être sous-traité. C'est un sujet sur lequel j'estime que la politique est claire depuis quelques années. Il est possible que nous ayons là-dessus des avis divergents, mais la SNCF a une politique claire. Cette politique a un avantage. Finalement, les coûts ne peuvent pas être fondamentalement très différents de ceux que proposerait une entreprise autre que la SNCF, puisque dans les deux cas elles auraient recours sensiblement aux mêmes entreprises ou aux mêmes secteurs de travaux sur les voies ferrées. Voilà ce que l'on peut dire aujourd'hui sur les intentions de la région Grand-Est. Je voudrais vous confirmer que l'on suit ça évidemment avec le plus grand intérêt et de près, parce que comme vous l'avez noté, c'est possible que demain ça vienne impacter, en fonction des décisions qui seront prises, le travail des agents de ce CSE.

Les questions d'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes ont été évoquées. Je précise qu'autant la réponse à la question 83 ne pouvait être en un sens que déceptive, dans la mesure où le document auquel la SNCF est légalement tenue est un document très agrégé au niveau du GPF. Évidemment, ce n'est pas ce document qui va répondre aux attentes des élus de ce CSE en ce qui concerne la politique d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes sur ce CSE. Pour autant, nous sommes capables de discuter ces questions dans la commission que nous mettrons en place à ce titre, et dont vous avez désigné les membres et dans les débats ultérieurs à ce CSE, sur des bases beaucoup plus précises que ce document, dont le cadre légal est aujourd'hui très global et agrégé, je le répète.

Il y a des questions plus précises sur lesquelles je n'ai pas plus d'éléments de réponses aujourd'hui. Je n'ai pas plus de réponses sur OCAP, je pense qu'il faudra revoir la question des tenues haute visibilité. Je voudrais consacrer un temps de réponse suffisant aux questions touchant le fonctionnement de notre CSE et notamment les questions touchant l'hygiène, la sécurité et les conditions de travail. On dit aujourd'hui la santé, la sécurité et les conditions de travail.

Première chose. Vous avez été plusieurs à souligner avec satisfaction la conclusion d'un accord sur les activités sociales et culturelles. Je m'associe évidemment à cette satisfaction. Je pense que c'est une très bonne chose pour les agents en droit de bénéficier de ces activités sociales et culturelles. Ils vont trouver beaucoup plus de simplicité. Je pense notamment à l'accès aux cantines, je pense à la continuité, à travers les CASI, d'un certain nombre d'activités mutualisées. Je crois que ce sont de très bonnes choses. Je me félicite aussi du vote qui a été réalisé dans cette instance hier, et qui va permettre à notre CSE de s'inscrire dans ce mouvement global de mutualisation adaptée à chaque type d'activités des activités sociales et culturelles au bénéfice des cheminots. On pourrait aussi, je pense, se dire que c'est quelque chose de très favorable pour les salariés actuels des CE, dont certains étaient dans des situations difficiles. Je pense que beaucoup de salariés étaient dans l'expectative voire l'inquiétude sur ce qui allait advenir de leur emploi. Deux bonnes raisons de se féliciter de cet accord.

Sur notre CSE, vous avez, je pense, avec raison mis l'accent sur le fait que cette phase de mise en œuvre du CSE – que je qualifie moi aussi de laborieuse, j'en suis parfaitement conscient – ne doit pas faire que nous n'ayons pas de politique de santé, sécurité et conditions de travail, et ne peut pas exonérer l'employeur, je suis d'accord, de ses obligations en matière de santé, sécurité et conditions de travail. Je ne referai pas ici le point cité à propos du nombre assez élevé d'accidents du travail sur lesquels vous dites que ces accidents appellent tel ou tel type de réponses ou d'analyse. Je ne referai pas ici l'analyse détaillée de ces accidents de travail. Je vous indique qu'il est prévu, dans tous les cas par la loi, que le CSE consacre, je crois sous le contrôle d'Olivier MARTY, quatre réunions par an à l'examen de ces questions. Je proposerai, lors du prochain ordre du jour, par la voie de la DRH, à notre Secrétaire que le CSE d'avril soit le premier de ces CSE plus spécialement consacrés à l'examen des questions de santé, sécurité et des conditions de travail. Je pense que les questions que vous posez, sur l'analyse des accidents du travail et sur un certain nombre de sujets de prévention, doivent pouvoir trouver déjà des réponses par ce biais. Ensuite, je suis bien conscient que ma réponse est totalement partielle. Nous avons eu l'occasion de nous le dire dans d'autres circonstances un peu moins formelles, qui n'ont pas fait l'objet d'un PV, mais je le redis ici. Il faut bien articuler deux choses. La prévention est d'abord du ressort de l'employeur. Quand je dis d'abord, je ne dis évidemment pas exclusivement. La prévention est d'abord du ressort de l'employeur, parce que la prévention doit être totalement intégrée à l'organisation du travail, à l'équipement des personnels, au management, etc. De la même façon, dans un autre domaine, la sécurité des circulations doit être totalement intégrée à l'organisation du travail, à l'équipement de nos agents, aux procédures, etc. Si l'on ne prend pas ça déjà en compte du côté de l'entreprise, dans l'organisation du travail, dans l'équipement des agents, dans la formation, dans le management, à la base, le bas de la pyramide n'est pas solide et qu'il est fragile. Vous attirez l'attention sur un point qui est lui aussi important. Le rôle dans ces questions de santé, de sécurité et des conditions de travail des représentants du personnel est un rôle important, un rôle essentiel. Je considère aussi que l'entreprise ne peut pas effectuer seule ce travail de prévention, et d'ailleurs la loi prévoit qu'un certain nombre de sujets soient traités dans les instances en charge de la santé, de la sécurité et des conditions de travail avec les représentants du personnel. Il nous revient donc de mettre en place les CSSCT qui permettront de traiter mieux que nous ne le faisons dans la période actuelle les sujets, et qui permettront de répondre à un certain nombre des questions qui ont été posées dans la déclaration de monsieur MUTEL, mais aussi dans d'autres déclarations aujourd'hui. Pour cela, il y a eu la question sous-jacente de savoir pourquoi les choses n'allaient pas plus vite

sur la conclusion d'un accord. Je donne aujourd'hui les éléments suivants. Nous proposerons une table ronde à vos quatre organisations syndicales en amont du prochain CSE, de façon à travailler sur un projet d'accord, avec l'espoir de conclure. Évidemment, l'objectif est que nous puissions, à partir de ce projet d'accord, adopter ici un règlement intérieur qui satisfera toutes les parties, et qui permettra la mise en place concrète des CSSCT sur notre périmètre.

Voilà ce que je voulais vous dire sur l'ensemble des déclarations. Je n'ai peut-être pas répondu à tel ou tel point, mais je voulais consacrer un temps suffisant aux questions touchant au fonctionnement de notre CSE, spécialement sous l'angle de la santé, de la sécurité et des conditions de travail. Monsieur le Secrétaire a demandé la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais juste revenir sur quelques points concernant la région Grand-Est. Je ne vais pas rentrer dans les détails, mais ce que vous ne dites pas aujourd'hui, c'est que la SNCF ne veut pas entretenir cette ligne, parce qu'elle veut donner au privé cet entretien et tout ce qui va bien avec. Je vais quand même vous rappeler qu'on a déjà donné trois lignes du réseau capillaire FRET, dans le cadre de l'entretien et de l'astreinte, à une entreprise privée qui fait d'ailleurs l'objet d'une contestation actuellement au tribunal par l'ancien M&T et deux CHSCT qui dépendent de notre CSE. On a quand même des informations qui indiquent que lors de l'appel d'offres, les entreprises étaient très chères. Elles ont dû revoir leurs prix pour pouvoir obtenir le marché. Aujourd'hui, effectivement elles vont travailler au rabais. Vous oubliez de dire dans tout ça, c'est que, selon un rapport d'expertise, les entreprises coûtent 10 % plus cher que les cheminots. C'est une réalité ! C'est marqué dans un document d'expertise et l'entreprise répond elle-même qu'elle coûte plus cher, mais elle fait un pari sur l'avenir. Si ce n'est pas sacrifier les cheminots aujourd'hui et leur travail demain, je ne vois pas bien de quoi il s'agit... Aujourd'hui, on sait où veut arriver la SNCF dans le cadre de l'entretien. Vous parlez de concurrence, nous on parle de dumping social, puisque les salariés ne sont pas égaux socialement et au niveau de leur qualité de vie au travail. C'est pour ça que dans le cadre d'une CCN, on s'est battu pour un décret socle pour éviter ce dumping social. Bien entendu, on vous voit arriver. Il va peut-être falloir revoir l'organisation du travail pour être peut-être moins cher et, demain, tenter de remporter un marché. On voit où vous voulez nous ramener... On reste la tête haute ! Les cheminots aujourd'hui sont professionnels et vous faites une grosse erreur. À force de confier aux entreprises privées notre travail, vous avez juste oublié que les compétences des cheminots partent avec eux en retraite. Le savoir-faire des cheminots ne va plus exister et l'on va se retrouver dans une situation compliquée.

Concernant les CASI, j'ai entendu notre président s'associer au vote d'hier qui était satisfait pour l'intérêt des cheminots et des salariés. Effectivement, on est dans ce même état d'esprit. Par contre, quand vous dites que ça va simplifier l'accès aux installations, aux cantines de tous les cheminots. Je vous rappelle quand même que la politique d'entreprise en 2014 qui a créé trois ÉPICS et qui a créé des CE nationaux, ce sont eux qui nous ont amenés à cette situation. Ce n'est pas une situation qui existe depuis toujours puisqu'elle existe depuis 2014 par rapport à la politique d'entreprise.

Ensuite, j'entends que vous allez faire des réunions sur l'examen des questions concernant la prévention, la SST. Avant de faire un CSE qui serait consacré à ça, monsieur le Président, il faudrait déjà régler les questions de tous les jours. On attend des réponses. Vous savez le 27 février, on en a parlé hier, il y a eu une réunion sur l'amiante. Vous vous

étiez engagé à nous répondre très rapidement. Ça va faire un mois... On n'a toujours pas de réponse de votre part sur le sujet. On entend qu'aujourd'hui vous avez classé des dossiers d'accidents du travail de façon unilatérale, sans en faire part aux élus, et sans attendre le retour des élus. C'est une situation qui est quand même très grave, surtout que l'on sait que pour les accidents graves ou ayant eu des conséquences graves, vous devez réunir les instances, chose qui n'est pas faite. Il y a un tas de choses comme ça, je ne vais pas les répéter puisque l'on fait à chaque séance les mêmes observations. Vous nous dites toujours que ça va aller, on va regarder, mais il n'y a rien qui vient... Je vous informe, que je vais donc saisir l'inspection du travail sur tous les manquements en ce qui concerne la SST.

Lorsque vous dites que la prévention est d'abord du ressort de l'employeur, je vais vous dire que c'est d'abord votre obligation de résultat en matière de sécurité qui est de votre ressort, parce que la prévention concerne peut-être l'employeur, mais elle concerne autant les représentants du personnel. Dois-je vous rappeler que demain, si nous n'avons pas pris les mesures nécessaires dans le cadre de la prévention, et qu'il survient un accident, nous avons autant de responsabilités que vous ? D'où la lettre préventive que j'ai adressée à l'inspection du travail pour dégager la responsabilité des élus autour de la table, puisque nous n'avons pas aujourd'hui les conditions qui sont réunies pour travailler correctement. Quand on vous dit de mettre des représentants de proximité en nombre nécessaire et des CSSCT dans chaque établissement, ce n'est pas pour faire de la surenchère, c'est parce qu'on ne va pas pouvoir travailler quatre ans comme ça... Je crois que ça a été dit tout à l'heure dans une déclaration, il y a aussi la santé morale des élus ici. Il y a aussi la vôtre, parce qu'à faire des réunions toutes les cinq minutes, à essayer de donner des réponses, effectivement les élus sont moralement fatigués. Je pense que vos services aussi... Il va falloir trouver une solution à un moment donné, si la DRH nationale bloque tout ça, il va falloir la raisonner. J'en ai fini.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous répondrai monsieur le Secrétaire.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je reviens sur votre petit commentaire. Ça doit vraiment être dur de commenter les écrits de monsieur PEPY concernant les cheminots vu les deux seules lignes qu'il consacre aux cheminots... Il nous parle beaucoup de ses projets, de ce qu'il a fait, de lui, mais en conclusion, il n'y a que deux lignes sur les cheminots. Et là, il se rappelle bizarrement que la SNCF existait, que ce n'est pas une marque. C'est assez cocasse...

Sur les coûts de maintenance et de travaux, il y a quand même un rappel à faire. On vous oppose très souvent les histoires de coûts du travail. À la CGT, on est une confédération, vous savez très bien qu'on prend beaucoup de précautions sur les conditions de travail des salariés des autres entreprises que la nôtre, mais qui travaillent dans le ferroviaire, et sur ces sujets-là, sur les coûts qu'on nous oppose tout le temps, mon camarade l'a rappelé, il y a quand même des choses qui apparaissent et qui sont connues. Quand on pose des questions, notamment à l'occasion de colloques, sur les conventions TER, bizarrement quand on leur pose la question de savoir comment dans leurs négociations ils font pour expliquer que le président de région veut que la convention coûte moins cher, alors qu'à Réseau, par exemple, du fait de notre organisation de travail – de nuit, de weekend, on fait travailler des entreprises privées qui coûtent plus cher – et comment il peut exiger que la convention coûte moins cher. On nous répond sur ces sujets-là. En face de nous, souvent

le représentant de région botte en touche. Bien sûr, ce sont des négociations et il ne veut pas en parler. C'est tellement facile...

Sur les conditions de travail des entreprises privées, il y a notamment leur rémunération. Monsieur PEPY vous dit depuis des années que les cheminots coûtent plus cher de 30 %. Oui, mais il faut déjà voir les conditions de rémunération et surtout les conditions de travail des salariés du privé. On a de quoi s'inquiéter aux vues des déclarations de monsieur PEPY au mois de novembre. Il nous expliquait qu'il n'y aurait pas de SNCF à deux vitesses. C'était tellement facile, alors que les cheminots s'étaient battus pendant trois mois l'année passée pour défendre leur statut et leurs conditions de travail, et pendant cette période nos dirigeants, et ça continue d'ailleurs, nous expliquent que le statut est protégé, qu'il n'y aura pas de conséquences, qu'on ne perdra pas d'argent, que nos conditions sociales seront toujours les mêmes, mais ce n'est pas ce qu'il a dit en fin d'année. En parlant de RPS, les cheminots de l'Équipement et de toute la SNCF ont obligatoirement de grosses inquiétudes. Il y en a beaucoup qui pensent que l'objectif de monsieur PEPY, alors c'est peut-être pour ça qu'il s'en va, est de casser le statut pour l'année prochaine, on ne va pas se cacher... On a beaucoup de questions dans ce sens-là.

On a parlé des accidents de travail. Je tenais à vous signaler des choses qui sont quand même effarantes. On a un camarade, qui fait partie de la délégation, c'est un suppléant qui a eu un accident de travail le 1^{er} mars, et qui m'a signalé lundi que depuis ce temps il n'avait pas obtenu son imprimé lui permettant de ne pas avancer les frais médicaux. Pendant 18 jours, il a dû avancer les frais médicaux, alors que c'est un AT, en plus qui a été considéré grave de mémoire. Il a eu des soins depuis, et apparemment le DPX n'avait pas d'imprimé et n'avait même connaissance qu'il fallait lui remettre un imprimé. Il a fallu que je lui conseille d'aller directement voir la DRH de l'établissement pour obtenir ce papier, ce qu'il a bizarrement obtenu. En matière de formation des DPX, il y a peut-être des choses à faire monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bien, je répondrai.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Monsieur le Président, on a bien noté que l'on aura une table ronde avant le CSE d'avril. On espère qu'il y aura des modifications dans votre projet, parce que si c'est juste pour négocier la virgule, la table ronde risque d'être très compliquée. Vous parlez de la santé au travail dans le cadre d'une plénière de CSE, c'est effectivement son rôle, mais ce n'est pas son rôle premier. C'est le manque de structuration de notre CSE qui vous amène à en parler lors d'une séance plénière.

Concernant OKAPI, on espère avoir des réponses prochainement. Par contre, pour les tenues de haute visibilité, on ne peut pas être satisfait de votre réponse, parce que ça fait des années que cette problématique est source d'irritants dans de nombreuses brigades et vous le savez très bien. À un moment donné, il faut régler le problème définitivement et c'est largement dans vos possibilités.

Pour revenir sur notre déclaration, sur l'ouverture à la concurrence, on sait que le dispositif législatif ne le permet pas encore et vous le savez très bien. C'est pour ça qu'on a parlé de volonté du président de la région Grand-Est. Vu l'avancement du dossier, et vous le savez aussi, il a les assurances que la partie législative ira dans son sens. Ensuite, soit vous ne connaissez pas vos services, soit vous ne dites pas tout, parce que l'étude d'infrastructure

de la ligne, c'est SNCF Réseau qui l'a. On s'autodétruit et le projet est clair, net et précis. C'est bien la régénération de la ligne, la maintenance de la ligne, l'exploitation de la ligne qui sera mise à l'ouverture à la concurrence. On sait très bien que s'il y a un tel dossier, ce n'est pas pour faire gagner SNCF Réseau. Sinon, c'est une perte de temps. Sur le coût, on sait très bien que les jeux sont tronqués d'avance et que SNCF Réseau est complètement complice de ça. On espère, on verra, on saura bientôt dans quelques jours les vraies évolutions. On espère que serez acteur dans le dossier et que vous nous répondrez avec justesse. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Plusieurs mains se sont levées.

M. Pascal GUELUY (CGT) quitte la séance à 10 h 30 pour revenir à 10 h 39.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Monsieur le Président, je voudrais revenir un peu sur la privatisation des lignes, parce qu'aujourd'hui on parle de privatisation et d'ouverture à la concurrence, notamment sur la région Grand-Est. Je vous renvoie aux déclarations du président de la région Grand-Est des transports, monsieur VALENCE, où il parle de laboratoire national de privatisation et de gestion de lignes que ce soit au niveau de la circulation ferroviaire, de la maintenance ou des astreintes.

Ensuite, vous parlez de coûts. Hier, quand vous avez voulu faire entrer les entreprises extérieures pour la maintenance des lignes, vous avez expliqué qu'elles étaient moins chères. Vous faites rentrer le loup dans la bergerie et aujourd'hui vous êtes en train de vous dire que finalement elles coûtent plus cher. Vous voulez faire croire aux cheminots que vous êtes en train de défendre leur emploi. La scène de théâtre que nous avons eue entre monsieur MACRON et monsieur PEPY parce que c'est bien une scène de théâtre, et on est habitué, on a la même dans les COREST avec les politiques qui souhaitent la destruction du service public ferroviaire. Cela nous prouve bien encore aujourd'hui que vous travaillez main dans la main avec le gouvernement pour détruire l'emploi des cheminots, leurs conditions de travail et favoriser l'arrivée des entreprises extérieures privées. Vous êtes donc bien main dans la main pour accompagner la destruction du statut des cheminots de l'ensemble de la zone de production du Nord-Est Normandie.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Je pense qu'on est encore à des lustres entre votre façon d'imaginer les IRP, leur utilité et ce que vous voulez en faire, monsieur le Président.

Vous voulez faire un CSE spécifique CSSCT comme la loi vous l'oblige courant avril, mais c'est pour parler de quoi, monsieur le Président... Sur le terrain, aucune prévention, aucune enquête, rien n'a pu être fait par les élus. Si c'est juste pour nous présenter les dossiers que vous avez eu l'occasion de travailler, alors que nous n'avons pas pu les travailler, où est l'intérêt ? C'est votre obligation depuis le 1^{er} janvier de faire certaines choses. On a su le 13 mars, par la Direction de Réseau que vous aviez les coudées franches, monsieur le Président, vous attendez quoi... Vos services attendent quoi pour mettre en place une table ronde. On nous a dit le 13 mars que vous aviez une date, que Réseau avait une date de table ronde, mais entre les deux il y a juste les élus, juste les organisations syndicales qui n'ont pas ces dates. Qu'est-ce que vous attendez, monsieur le Président ? On est juste des balles de ping-pong ?

Ensuite, on vous envoie des sujets concernant l'hygiène et la sécurité des agents. En ce moment, c'est vous le président. Nous n'avons pas les délégations de pouvoir. On ne sait pas qui a ces délégations de pouvoir. On a réclamé ces délégations, mais on ne les a pas encore. On aimerait savoir qui a délégation de pouvoir et dans quel cadre. En attendant, c'est à vous d'y répondre monsieur le Président et vous ne pouvez pas simplement renvoyer un mail pour dire que c'est telle personne qui gère. Sachez que sur l'Infralog national, je vous ai interpellé monsieur le Président, c'est à vous d'y répondre. Cette nuit encore les plombs ont sauté. En ce moment, à Bordeaux, il y a deux ou trois degrés la nuit dans des bungalows qui ne sont pas prévus pour les quatre saisons, ce n'est pas toutes les nuits que les plombs vont sauter, ça fait deux nuits d'affilé qu'ils sautent. Il va falloir, comme je vous l'ai indiqué, héberger les salariés comme ceux qu'on nous demande d'appeler des collègues, si vous voyez ce que je veux dire... C'est une égalité pour tous ! Si nous sommes tous collègues, tout le monde doit avoir les mêmes hébergements, et non d'un côté bénéficiaire d'hôtels et de l'autre bénéficiaire d'hébergements qui ne respectent pas la charte de l'Infralog national, c'est-à-dire un hébergement quatre saisons. On vous demande, la délégation SUD-Rail vous demande d'agir en tant que président de la CSSCT de la zone de production NEN très rapidement envers ces salariés.

Ensuite, on vous a interpellé sur la venue de l'inspecteur du travail. On aimerait bien savoir ce qui s'est dit et ce que vous avez pu proposer sur le domaine où vous aviez été interpellé.

Après, vous dites que les entreprises privées coûtent moins cher, mais derrière est-ce que vous analysez les coûts du dérangement à la suite, par exemple, d'une installation qui a été mal faite ? Il y a aussi les coûts engendrés pour défaut de bonne installation. Il serait peut-être intéressant d'y jeter un œil aussi ainsi que les conséquences que ça peut avoir en matière de retards, de suppressions de trains ou d'interventions des agents SNCF pour réparer ou tout simplement faire ce qui n'a pas été fait par les entreprises. Votre direction nous a bien spécifié que vous aviez entièrement les mains libres pour mettre en place ce que vous avez à mettre en place en matière d'IRP. Vous ne pouvez plus avoir de fausses excuses dans les futures réunions. Il ressort de votre propre volonté de faire ou de ne pas faire. Avant de parler du prochain CSE et de faire un point SST, il serait bien de mettre en place les moyens nécessaires pour qu'on puisse travailler sur le terrain, et d'avoir lors de cette réunion-là quelque chose, une vision partagée des choses.

M. Benoît THEVENARD BERGER (UNSA-Ferroviaire) : Monsieur le Président, je voulais revenir sur deux points. Le premier de ces deux points, c'est les lignes Grand-Est avec les GIC qui seront peut-être mises en concurrence. Beaucoup de choses ont déjà été dites, mais je vais quand même ajouter deux ou trois petits points. Vous avez dressé un portrait avec bienveillance de la Direction en disant que vous surveillez ça de près. Comme un collègue l'a dit, on peut en douter, parce qu'on a l'impression que vous êtes déjà à la manœuvre. J'ai déjà cité le nom ici du directeur territorial Grand-Est Réseau qui est plutôt quelqu'un qui veut appliquer la politique vraiment le doigt sur la couture et peut-être avec bienveillance avec monsieur JEANTET, parce qu'il est à la manœuvre et que l'on est la région qui est la plus touchée. Vous avez quand même réussi à faire entrer dans les mœurs que les entreprises privées étaient moins chères de 30 %. Pour preuve, l'article parle de 100 millions pour les cheminots et de 67 millions d'euros pour les entreprises privées. Ils confondent tout. Il parle de coûts de trains, de coûts de régénération, de coûts d'entretien du réseau. Tout est mélangé là-dessus, on se demande si ce n'est pas fait

exprès... Je rappelle quand même que les cheminots des Vosges, notamment, vivent très mal cette situation, parce qu'on a l'impression qu'ils coûtent cher, qu'ils travaillent mal. En plus, deux lignes des trois lignes données à des entreprises privées en maintenance ont été remises à niveau juste avant. Alors pour comparer les prix entre des lignes qui étaient en très mauvais état et des lignes remises en état où la maintenance a été donnée à des entreprises privées, vous comprenez bien que tout est pipé d'avance et que tout est faussé. Si l'on se base sur les chiffres, on se demande si vous n'étiez pas à la manœuvre pour que ces chiffres soient faussés. Après, il y a une distorsion de concurrence et une compréhension qui nous est très défavorable. Je vais m'arrêter là, parce que tout le reste a été dit.

Seconde chose. Je voulais intervenir sur les droits d'alerte. Dans notre déclaration liminaire, on vous a demandé les droits d'alerte qui étaient en cours dans les anciens CHSCT qui ne sont pas encore clos. On voudrait avoir la liste. Je vous remercie monsieur le Président.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) quitte la séance à 10 h 33 pour revenir à 10 h 36.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'avais pas entendu ce dernier point. On note.

M. Pierre BERTRAND (UNSA-Ferroviaire) : Vous dites que vous avez prévu une réunion au mois d'avril sur les CSSCT, mais à la fin du mois de mars, ça fera trois mois et nous avons les inspections trimestrielles. Elles arrivent à grands pas et je vous demande ce que vous avez prévu de faire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien. Je vais m'efforcer de répondre aux différentes interventions. Il y a eu plusieurs interventions sur la question des coûts et la comparaison des coûts entre les interventions des entreprises privées et les interventions de la SNCF. Il y a plusieurs sujets là-dedans. Le rapport d'expertise du CE M&T a été évoqué à propos de l'externalisation. Il n'est pas contradictoire de dire qu'à un moment donné certaines prestations peuvent être plus chères que celles de la SNCF, et que l'on pense à terme elles peuvent être devenir comparables ou moins chères. C'est un pari raisonné sur le fait que la phase d'apprentissage par les entreprises d'un certain nombre de compétences et d'acquisition des compétences est une phase avec des surcoûts importants. Nous sommes les premiers, et vous le savez d'ailleurs, à exiger de ces entreprises qu'elles fassent une acquisition effective des compétences. Là-dessus, il y a eu de grands débats au CE M&T. Je ne pense pas qu'aujourd'hui je vais nous mettre d'accord sur ce point qui avait amené des débats importants. Vous avez rappelé, monsieur le Secrétaire, le fait que l'entreprise faisait un pari sur l'avenir, je prends vos mots. Je vous le confirme que c'est l'idée, mais en même temps ce pari, dans la phase de montée en charge des entreprises, est très exigeant vis-à-vis de ces entreprises, et il est de nature à générer des surcoûts.

Plusieurs interventions ont porté sur l'idée qu'on ne serait pas à armes égales. Les dés sont pipés, les coûts sont mélangés ou biaisés. Je n'ai pas toutes les études. Vous parlez d'un article. Je ne l'ai pas en tête. Sur l'étude que vous citez avec 100 et 66 millions, je n'ai pas exactement l'étude en tête, donc je me renseignerai. Je veux dire la chose suivante. Le fait que des entreprises expliquent à des élus qu'elles seront moins chères que la SNCF ne date pas d'aujourd'hui. Ça fait au moins 10 ans que les entreprises expliquent aux élus

qu'elles seront moins chères que la SNCF. C'est vrai dans le domaine de l'exploitation ferroviaire et c'est plus récemment vrai dans le domaine de la maintenance. Il arrive que des études, par exemple faites par les services de la SNCF sur de la régénération de lignes, soient contestées par des autorités organisatrices qui seront en charge, le moment venu, de payer les investissements correspondants et qu'elles demandent des contre-études. Ce n'est pas un cas unique et rare. Dans ce cadre, je redis que la plupart du temps on se rend compte que les pré-supposés ne sont pas forcément les mêmes. Quelqu'un a cité le fait qu'on ne pouvait pas comparer des coûts de prestations suivant que l'on travaillait de jour ou de nuit. Je suis absolument d'accord. Pour une rénovation, c'est pareil. Pour une rénovation de ligne, c'est essentiel de savoir comment s'effectuera le chantier. Vous savez que l'on peut arriver à des coûts beaucoup plus intéressants si l'on ferme la ligne et si les entreprises ont toute la quiétude pour travailler. Si, à contrario — pardonnez-moi l'expression — on rénove à la petite cuillère, comme ça se fait parfois dans des intervalles de temps limités, ça augmente mécaniquement beaucoup les coûts. Sur ces questions, là encore, on ne peut pas pouvoir traiter de façon générique le problème aujourd'hui. Il faudra, le moment venu, voir des dossiers qui concerneraient plus spécifiquement ce CSE. Il est très important pour tout le monde, et spécialement pour la SNCF, que la lutte se fasse à armes égales, c'est-à-dire sur la base d'un même cahier des charges et sur des prestations, une pérennité et je rajoute, puisque vous me l'avez un peu suggéré, dans des conditions de chantiers comparables. À partir du moment où ces trois conditions sont réunies, je redis que je serais étonné si l'on trouve des écarts vraiment élevés entre ce qu'est capable de proposer la SNCF et ce sont capables de proposer d'autres entreprises.

Sur le cas particulier de la ligne Épinal — Saint-Dié-des-Vosges, je ne vais pas ajouter grand-chose. Si l'on travaillait main dans la main, il n'y aurait pas eu une interpellation de la SNCF par la plus haute autorité de l'État. C'est une situation compliquée dans laquelle la circulation a été suspendue sur cette ligne, avec discussions avec la région Grand-Est, et sur laquelle visiblement un certain nombre de circonstances politiques font que nous avons aujourd'hui la demande de rouvrir cette ligne, et demande à laquelle nous sommes en train de répondre. Ce sont des circonstances politiques particulières et qui me paraissent, je le répète, particulièrement complexes.

Je vais terminer par les questions CSSCT et CSE, parce qu'elles sont importantes. Il y a des questions sur lesquelles je n'irai pas plus loin dans la réponse. Il revient aux établissements, le moment venu, de renouveler les THV. On aura l'occasion de revoir ça. Ça a été répondu par écrit. Je me tourne vers la DRH. On s'assurera que ce message a été bien compris.

Monsieur PINOT, je note que la délégation que je donne au DET ne vous paraît pas un sujet clair. Là-dessus, je vais le clarifier verbalement et l'on verra avec la DRH s'il convient de produire un écrit. Très clairement, les directeurs d'établissements ont, comme ils l'avaient avant le CSE, une délégation très large pour organiser la production à l'intérieur de leur établissement. Pour ça, ils ont des moyens en ressources humaines et en budgets, budget de fonctionnement et budget de structure d'établissement. De ce fait, ce sont eux qui sont capables de traiter la production pour que les conditions de santé, de sécurité et des conditions de travail, et tous les autres sujets qui font partie de la responsabilité globale du manager soient bien exécutés. J'entends qu'il y a un problème d'hébergement sur lequel vous avez effectivement attiré mon attention. Dans cette logique, j'ai évidemment demandé au directeur d'établissement de traiter ce sujet et de vous faire un retour. Je note

que c'est difficile et que l'on n'a pas encore visiblement complètement résolu un sujet que l'on pensait avoir résolu sur l'hébergement de ces agents. Je n'ai pas en tête le nombre de prestations d'hébergement que gère chaque année l'Infraclog national. Je crois qu'il a mis en place une cellule spécialisée, justement parce que c'est un sujet difficile. Il doit y en avoir des milliers. Il peut arriver qu'on ait, avec un lieu d'hébergement, une difficulté. On la travaille localement et l'on ne baisse pas bras si elle n'est pas résolue du jour au lendemain. Je conçois que dans ce genre d'hébergements qui correspondent à des chantiers, dans des zones qui ne sont pas forcément très denses en matière d'hôtellerie, on essaye de trouver localement l'hébergement qui convient aux souhaits des agents. Il faut évidemment que ça ne traduise pas par le fait que cet hébergement ne fonctionne pas du point des conditions de confort qu'ils sont en droit d'attendre. Voilà ce que je voulais vous dire, mais là encore, je redis que c'est un sujet sur lequel l'établissement a délégation, sur lequel il doit trouver des solutions, et sur lequel je n'ai pas de valeur ajoutée.

Des questions ont été posées sur la santé, la sécurité et les conditions de travail. Je note bien qu'il y a un certain nombre de sujets qui sont à régler jour après jour et l'on s'y efforce. Je vais passer la parole. Il y avait aussi une question sur la rencontre avec l'inspectrice du travail. Je vais demander à Olivier MARTY de nous dire quelques mots sur des questions de fonctionnement en matière de santé, de sécurité et de conditions de travail, mais aussi sur la rencontre avec l'inspectrice du travail.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : J'avais attendu que vous terminiez. Je ne pensais pas que vous alliez donner la main à Olivier MARTY. J'aimerais répondre sur trois points.

Vous parlez de pari raisonné pour les entreprises qui vont être formées. Encore faut-il rappeler ici que la SNCF a formé les entreprises privées et les filiales avec ses propres moyens. On a formé notre concurrence... Pour reprendre quelque chose de très proche concernant le RVB de Merrey, avec 6 agents SFERIS sur le chantier, deux formés, les quatre autres avaient été formés par l'Infracpole de Lorraine. On appelle ça les coûts cachés, puisqu'on utilise nos ressources pour aller former des entreprises. Le pôle QSE est dépêché tous les jours sur le chantier, parce qu'au niveau de la sécurité, il n'y a rien qui tournait. En attendant, ça ne s'applique pas pour nos cheminots. Il fallait quand même le rappeler. Oui, un pari raisonné pour former des entreprises privées avec l'argent de la SNCF... Il faut aussi le dire...

Ensuite, quand vous faites un pari sur l'avenir, j'aimerais quand même que vous fassiez un pari sur la pérennité des cheminots. Là, vous avez parlé d'un pari d'avenir sur les entreprises privées. On représente les cheminots aujourd'hui ici et non les entreprises privées, je tenais à vous le rappeler.

Pour terminer, n'oubliez pas que je vais aussi demander il y a très longtemps de fournir les plans annuels de prévention des CHSCT. Il serait quand même grand temps de nous donner ce qui était prévu cette année en matière de prévention, parce qu'on est complètement aveugles.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur la question du pari sur l'avenir des cheminots, on en reparlera, mais on va parler dans ce CSE de GPEC. J'ai une vision très claire de la pérennité de l'activité de SNCF Réseau et de ses ressources humaines. Ça ne veut pas dire que les ressources humaines ne vont pas évoluer au fil des progrès techniques et

d'organisation. J'ai une vision très claire que je veux vous partager de la pérennité de SNCF Réseau et de ses ressources. On n'est pas dans une logique d'une entreprise qui verrait son marché disparaître et qui se préparerait à la fermeture. On est sur l'entretien, sur la maintenance et les travaux du réseau ferré national avec des conditions et un contexte qui peuvent évoluer, mais nous sommes sur une activité pérenne. Je le redis ici et l'on aura l'occasion de voir un certain nombre de preuves importantes par la suite.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Une activité pérenne avec des cheminots...

Encore un point. Quand vous répondez aux collègues, par rapport aux locaux, que les DET sont dotés d'un budget de fonctionnement et de personnels, encore faut-il rappeler qu'il faudrait arrêter de réduire les CO, de mettre le personnel nécessaire pour faire son travail et arrêter d'amputer les budgets. Si l'on revient sur le parking où le responsable territorial de Réseau, monsieur BIZIEN, prend une décision de donner notre parking à Gares et Connexions pour le gérer et que ça coûte je ne sais plus combien de milliers d'euros, vous n'avez pas augmenté le budget de l'établissement. Ça a été amputé sur le budget de l'établissement, donc quelque part vous leur retirez aussi les moyens. Il faut aussi le dire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je passe la parole à Olivier MARTY pour quelques points techniques concernant la CSSCT et la rencontre avec l'inspection du travail.

M. Olivier MARTY : En complément sur les sujets évoqués, le dernier assemblage pour vous permettre d'avoir la connaissance de la compilation des plans de prévention. C'est en train de se boucler. C'est quasiment terminé. Ça ne tardera plus.

Sur les autres sujets liés aux prérogatives de l'instance par rapport au sujet de la CSSCT, je reprends l'échange que nous avons pu avoir tout à l'heure sur la nécessité de pouvoir aboutir sur l'installation de commissions, vu que l'ensemble ne peut pas être réalisé en plénière. C'est dans le cadre des élus ou des membres de commissions qui peuvent en avoir l'attribution que seront vues les visites qui doivent être faites sur le terrain au nombre de quatre par an.

Par rapport à l'inspection du travail, nous avons effectivement une rencontre avec l'inspection du travail. Ça nous a permis de faire un tour d'horizon de présentation mutuelle, et de donner un descriptif ainsi que de répondre aux questions qui peuvent être posées sur la zone de production NEN à propos de son contour, ses missions et son organisation. Ça nous a aussi permis de donner un éclairage à l'inspection du travail sur le point à date du traitement des sujets qui sont de notre prérogative, par rapport aux interrogations posées qui sont les mêmes et qui ont émergé de nos débats. On n'a évidemment pas fait de réponses différentes à l'inspection du travail que celles que l'on peut faire quand on a nos échanges. Le fil conducteur était bien entendu la situation particulière d'une installation d'instance qui n'est pas achevée et sur laquelle on a aussi un volet encore en chantier et en négociation sur l'architecture des commissions. On a aussi eu un échange autour de ce point. Le rappel bien sûr de la vigilance nécessaire sur les sujets a été fait par l'inspection du travail, ce qui est son rôle, et elle a rappelé les responsabilités de chacun.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je rajoute juste un point. Par rapport à l'ensemble des déclarations précédentes, il n'y a pas contradiction entre le fait que le Code du travail

dit que quatre séances par an doivent être plus spécialement consacrées aux questions de SSCT - c'est ce à quoi l'on va s'employer – et le fait qu'il faut mettre en place évidemment une ou plusieurs CSSCT. Elles permettront d'approfondir les questions. Dans la situation où nous sommes, là encore en espérant que l'on aura, d'ici le prochain CSE, trouvé un accord, on peut quand même prévoir de commencer à parler plus spécifiquement. Il y a beaucoup de questions qui ont été posées. Je pense notamment à la déclaration de monsieur MUTEL. On peut vous fournir des éléments statistiques sur l'accidentologie sur la zone, sur les plans d'action qui vont derrière, etc., et des réponses. Il n'y a donc pas d'opposition entre le fait de parler de santé, de sécurité et des conditions de travail en CSE — c'est ce qui est prévu par le Code du travail — et le fait de mettre le plus vite possible en place des CSSCT qui permettront d'approfondir et de répartir, je l'espère, ce travail sur le terrain.

M. Nicolas VUILLAUME (CGT) : Je voulais juste vous reparler. Vous nous informez sur le fait que vous alliez donner tout pouvoir de délégation à vos directeurs sur les établissements. Ça, on l'a très bien remarqué... En plénière, en janvier, on avait parlé des THV. Normalement, les agents devaient les laver eux-mêmes. C'est arrivé à Lille. Vous nous avez bien dit en séance que rien n'est programmé. Entre la plénière et ce moment-là, une nouvelle charte est sortie sur l'établissement de l'Infralog de Lorraine. Elle n'a pas été présentée aux élus du CSE sur le fait que les agents devaient laver eux-mêmes leur tenue. Je trouve ça inadmissible. Vous dites en plénière de janvier que ça ne changera pas, et le directeur de l'Infralog de Lorraine, entre-temps, prend ses propres initiatives.

Je vais aussi revenir sur le sujet de la CSSCT. Je vous ai parlé en janvier des CREQ aussi au niveau des THV. Pour le nettoyage, il y a des problèmes. Apparemment, ils doivent obligatoirement porter leur tenue complète. On se demandait comment ils faisaient pour se changer. Vous avez dit que les agents devaient faire remonter leurs doléances auprès du DU. Une enquête devait normalement être finie fin janvier. J'aurais pensé que vous auriez donné la position de l'entreprise et la solution. Ils n'ont pas de vestiaires. Vous avez parlé d'une tente Quechua. J'aimerais bien savoir comment ça se passe et avoir des réponses. Je vous remercie.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Tout d'abord, la délégation Sud-Rail vous remercie de ne pas avoir apporté de réponses à notre intervention. On préfère vous annoncer quand même que le prochain CSE d'avril, il va peut-être falloir l'étirer en matière de date. Vous nous parlez de négociations. Non, il n'y a pas de négociations. Pour l'instant, c'est à l'arrêt. On vous a demandé une date de table ronde pour que l'on puisse la préparer. Il y a plusieurs dates de CSE. On attend également des dates confirmées. On a besoin de les travailler, sauf si vous montrez un total irrespect envers les IRP. On nous dit ici qu'il n'y a pas de date de table ronde qui sont programmées, mais quand on va chez Réseau, on nous dit qu'il y a des tables rondes qui sont programmées. On se fait presque passer pour des menteurs lors de la DCI quand on a dit qu'on n'avait pas de date de table ronde. Vous pouvez passer un coup de fil à vos chefs si vous ne me croyez pas suffisamment honnête. Vous verrez s'ils répondent la même chose. Si vous avez des dates de tables rondes, merci de nous les communiquer, même si vous devez envoyer un mail aux organisations syndicales pour l'informer des dates, mais qu'on arrête de nous mener en bateau. On n'est pas des jouets, monsieur MARTY. On essaye, tant bien que mal, de ne pas vous manquer de respect, mais ne nous manquez pas de respect non plus. Quand vous envoyez votre DET de l'Infralog national à Bordeaux, si vous constatez des températures... Quand on mène une enquête,

c'est jusqu'au bout... Quand on mène une enquête, la nuit on reste dans les bungalows pour constater les températures, et voir si c'est réellement gérable ou pas. Ce n'est pas dans la journée, en plein après-midi, à 20 degrés sous le soleil que l'on peut juger si l'hébergement est tenable ou pas. Vous avez imposé une charte sur l'hébergement non signée par les organisations syndicales, mais vous avez imposé que les agents signent cette charte. Quand vous imposez une telle charte où l'on n'a pas eu notre mot à dire, à minima, quand elle vient de vous, respectez-la... C'est un minimum. C'est un hébergement quatre saisons. Un hébergement quatre saisons ne devient pas quatre saisons quand on ajoute trois chauffages électriques par bungalow qui font sauter les plombs du camping chaque nuit. Comme le camping n'est pas surveillé, il n'est pas possible de joindre quelqu'un. Se pose aussi le problème de la sécurité des installations électriques. Je suppose que vous n'êtes pas expert, je suppose que le DET de l'Infralog national n'est pas non plus expert sur le risque d'incendie. Alors, recevoir un mail un matin en disant que tout est bon et que vous avez été voir, puis recevoir un second mail en disant que finalement que tout n'est pas bon puisque ça saute, c'est là que je vous mets en cause, monsieur le Président. Je vous ai envoyé un mail pour vous alerter de la situation. Vous en êtes, monsieur le Président, totalement responsable. Si un incendie se déclare dans les prochaines nuits dans un bungalow, parce que les fils électriques auront fondu, vous en serez, monsieur le Président, responsable.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous m'avez interpellé, monsieur PINOT, et exceptionnellement je vais vous répondre directement. À l'heure où je vous parle, et c'était le cas quand vous avez vu la DRH dans le cadre d'une DCI posée par votre organisation syndicale, il n'y a pas de date pour la table ronde. Il n'y a rien dans mon agenda. Je ne sais pas à l'heure qu'il est quand nous allons l'organiser. Par contre, je vous garantis que je ferai les aménagements nécessaires pour qu'elle soit organisée. Il n'y avait pas de date au moment où vous avez rencontré la DRH. Je ne sais pas exactement ce qui a été dit. Je reviendrai vers la DRH de Réseau pour qu'on s'entende bien là-dessus, mais si nous avons eu une date, évidemment nous vous l'aurions donnée pour que chacun puisse s'organiser. À l'heure où je vous parle, il n'y a pas date et il n'y en avait pas quand vous avez rencontré la DRH de Réseau. On clarifiera évidemment ce point. Par contre, que la DRH de Réseau ait dit que dans le principe il y aurait des tables rondes, elle a raison et c'est son rôle.

Sur la question de l'hébergement, je note ce que vous m'avez dit, mais ce que j'ai dit reste valable. Si le directeur d'établissement se rend sur place et vous tient au courant des actions prises, si localement on fait un certain nombre d'interventions pour que les sujets soient résolus, c'est bien qu'il s'en occupe à son niveau. Je crois que ce que je vous ai dit est valable. Vous attirez l'attention sur ma responsabilité, OK. Ma responsabilité globale, en matière de sécurité, qu'il s'agisse de sécurité ferroviaire, de santé, de sécurité et de conditions de travail, au sens le plus large, est évidemment engagée de façon très large. Elle fait l'objet de délégations au directeur d'établissement sans changement avec le CSE. J'entends bien ce que vous me dites et je suis conscient, je le dis très solennellement, de mes responsabilités dans ce domaine. Je suis conscient du fait qu'un certain nombre de ces responsabilités sont déléguées avec les moyens qui conviennent. On continue.

M. Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Oui, donc j'aimerais revenir sur les droits d'alerte. On vous a posé la question dans l'ordre du jour. La réponse n'est pas satisfaisante. On vous en a parlé dans la déclaration liminaire de la délégation et l'on vous a reposé la

question. Vous ne voulez pas nous répondre et vous nous le dites. Notre question porte sur les droits d'alerte en cours des anciens CHSCT.

Pour le CSE, les sujets CSSCT sont au moins de quatre fois par an. Effectivement, vous y êtes à minima quatre fois. Il me semble que le droit du travail parle d'au moins quatre fois. Là, vous êtes au minimum.

Sur les inspections trimestrielles, comme leur nom l'indique, c'est trimestriel. Vous n'avez pas répondu aux collègues, vous avez dit que vous en feriez quatre dans l'année, mais ce n'est pas quatre la même semaine. Pareil, le droit du travail est précis. Pour les caractéristiques des inspections, c'est une veille de terrain régulière des représentants du personnel. La fréquence des inspections est aux moins trimestrielles, au moins tous les trois mois, c'est l'article R. 2312-4 du Code du travail. Ce n'est pas les quatre la même semaine. C'est très clair... Vous n'avez donc pas répondu. On est mi-mars, qu'en est-il pour l'inspection trimestrielle de ce début d'année ? Quatre, c'est au moins quatre, c'est le minimum. Encore une fois, on parle de sécurité et vous êtes encore au minimum. Merci.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : On ne va pas revenir sur l'ouverture à la concurrence, parce qu'on ne parle pas trop de la même chose, donc c'est un peu compliqué. Par contre, sur les THV, vous nous renvoyez en établissement, mais en établissement il n'y a pas d'instance pour parler de ce type de sujets, donc on en parle ici. Ensuite, c'est un problème national. C'est un problème sur le périmètre de notre CSE, donc il faut que ce dossier soit tranché ici. On ne peut pas avoir dans chaque établissement, en fonction de la bonne volonté ou de la sensibilité du DET, différentes mesures.

Concernant le lavage, vous n'avez pas répondu. Il y a différentes propositions dans différents établissements, alors ça ne va pas. Il faut la même chose partout. On espère vous entendre sur ce sujet et que vous trouviez rapidement une solution sur le lavage. Ce sont des tenues de sécurité et il faut les laver d'une certaine façon et pas chacun dans son coin.

Ensuite, on vous a parlé de la politique de désherbage dans notre déclaration initiale. On n'a pas eu de réponse sur la diminution du budget en 2019 et la politique d'entreprise actuelle et à venir sur la toxicité des désherbants utilisés. Merci.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le Président, comme vous êtes décidé à parler un peu des conditions de travail et de sécurité, je vais vous faire quelques rappels. J'attends toujours des réponses de votre part concernant l'agent seul, l'agent isolé, notamment dans les sorties d'astreinte. Je vous rappelle que je n'ai pas particulièrement apprécié votre comportement quand nous sommes venus vous voir en l'absence de réponses de monsieur MARTY. Sur ce sujet, j'étais encore intervenu trois fois. Je vous l'ai expliqué dans le couloir. Quand vous me dites, un peu excédé, que c'est bien appliqué sur la ZP NEN, j'aimerais bien l'entendre en séance, parce que le dire dans un couloir alors que ce n'est pas enregistré, c'est quand même assez fort...

Sur les THV, c'est très bien que d'autres élus vous interpellent là-dessus. Je vous rappelle quand même qu'on a échangé notamment à la suite du droit d'alerte lors de notre première déclaration du premier CSE. Il y a un droit d'alerte qui a été déposé par moi-même et monsieur TRUFFIN au mois de novembre. Il y a eu une enquête immédiate. On a déjà échangé là-dessus. Je vous rappelle quand même qu'à la sortie de l'enquête immédiate, il était prévu par le président qu'il y aurait une présentation d'un CERFA lors du CHSCT

normal suivant, donc le 6 décembre. S'il y avait désaccord, il y aurait déclenchement d'une réunion extraordinaire. Le temps de parution des PV, tout ça, j'ai vu ce qui était marqué dans le PV, et dans le PV il est marqué qu'il y avait un désaccord, mais il n'y a jamais eu de déclenchement de CHSCT extraordinaire. C'était le comportement des présidents de CHSCT. Je pense que ça ne s'améliore pas vu le fonctionnement et tout ce que l'on vous reproche sur le fonctionnement de cette nouvelle instance. Encore plus cocasse, l'ancien président de CHSCT, le RDET de l'établissement a reçu un courrier de l'inspection du travail du 25 février 2019 vu qu'il le sollicitait pour qu'il se positionne pour faire lever le droit d'alerte pour danger grave et imminent. Ce qui est assez cocasse, encore une fois, c'est que l'inspecteur du travail lui rappelle que ce n'est pas à lui de se prononcer, mais bien le TGI. Vos présidents de CHSCT ne connaissaient même pas les procédures, c'est quand même fabuleux... Toujours pour dire, sur ce sujet, on n'a toujours pas d'avancées. Ça ne concerne pas que l'Infrapole. Vous êtes bien au courant qu'il se passe des choses dans tous les établissements de la ZP NEN. Ce qui m'interpelle le plus, c'est qu'apparemment, cette fameuse note de l'époque qui n'était qu'un projet a été présentée dans une instance qui s'appelait CHSCT et non pas un CHSCT extraordinaire. On annonçait que ce serait mis en application le 1^{er} avril, donc c'est très proche. On n'a toujours pas de réponse, par contre le risque est toujours là... C'est un sujet national ! Si l'on n'obtient pas d'engagement de votre part sur ces sujets, vous comprendrez bien que les élus CGT n'en resteront pas là.

Concernant la date urgente de la table ronde que tout le monde réclame, je peux comprendre que pour vous, ça soit compliqué, parce que si j'ai bien retenu ce que vous avez dit dans le couloir la dernière fois, annuler 14 réunions journalières peut être compliqué... Oui, ça, c'est certain...

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Pour revenir sur notre déclaration lue tout à l'heure, on vous a donné du concret. On vous a mis face à vos responsabilités, mais nous n'avez toujours pas répondu. Sans réaction de votre part, sans rectification, à partir de maintenant, toutes les déclarations d'accident du travail, tous les avis qui seront supérieurs à 24 heures feront l'objet d'un signalement à l'inspection du travail. On ne peut plus admettre d'avoir des avis à cinq jours, six jours, dix jours... Maintenant, ce sera 24 heures et pas plus.

Si vous continuez à nous envoyer des mails pour qu'on valide des accidents du travail, alors qu'on n'y a pas jeté le moindre regard, ça sera avis immédiat à l'inspection du travail. Si vous clôturez des accidents du travail sans en avoir discuté, ça sera également un signalement immédiat à l'inspectrice du travail. Merci.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, j'aimerais bien que l'on fasse une petite pause. Il est déjà passé 11 heures. Un petit quart d'heure.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai quand même deux ou trois éléments de réponse sur les dernières interventions.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, bien entendu, répondez.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de m'efforcer de répondre le mieux possible aux dernières interventions qui ont été faites. Monsieur RAWOLLE, je vais passer la parole dans un instant à Olivier MARTY pour qu'il vous dise ce que l'on peut vous répondre, puisque vous avez posé et reposé la question sur les droits d'alerte en cours dans les anciens CHSCT.

Sur le dossier THV, personnellement je crois qu'il y a sujet sur lequel on ne voit pas les choses de la même manière. Il y a un sujet sur lequel on est certainement d'accord. S'agissant d'équipements de protection individuelle avec un caractère sécuritaire qui n'échappe à personne ici, évidemment les conditions d'entretien doivent respecter le caractère sécuritaire, et doivent donc permettre de maintenir les qualités du vêtement. Là-dessus, je ne connais pas le détail des aspects techniques qui ont pu être regardés notamment quand les marchés sont passés, mais il y a certainement un certain nombre de normes. Je comprends qu'il y a notamment un nombre de lavages maximum des tenues. À côté de ça, j'entends dire qu'il y a de très gros motifs d'insatisfaction sur le marché dans sa forme actuelle. Je n'en déduis pas ce qu'on vient de dire-là que la solution pour les THV est nécessairement uniforme entre les établissements de la ZP NEN. Je n'arrive pas à faire cette conclusion. Tous les établissements de la ZP NEN doivent avoir un système de nettoyage des THV qui respecte le caractère sécuritaire de ces vêtements. S'il est prouvé qu'il n'y en a qu'un seul possible, que ça doit être le même pour tous, on se rangera à cet avis. S'il est envisageable qu'il y ait différentes organisations et que certaines correspondent mieux à ce que les établissements souhaitent faire, je n'exclus pas qu'il puisse y avoir demain plusieurs sujets. Je vais donc reformuler la demande aux services compétents afin de savoir si l'on peut formuler les normes d'entretien des THV vis-à-vis des établissements. À ce stade, pour moi, il n'y a pas forcément obligatoirement un seul mode de gestion. Je ne vois pas pourquoi il y aurait sur ce sujet un seul mode de gestion, s'il y a plusieurs façons de laver les tenues en respectant leur caractère d'ÉPI.

Sur le désherbage, je ne fais pas de réponse du tac au tac. C'est une politique très lourde. La SNCF s'est mise en configuration pour l'interdiction du glyphosate. Vous savez comme moi que l'on ne peut pas du jour au lendemain changer de processus. Oui, il y a un projet qui intègre l'extinction de l'utilisation du glyphosate. Il y a un chef de projet national. Il y a un certain nombre de sujets qui avancent dans ce domaine, et donc je proposerai, le moment venu, que l'on regarde sous quelle forme une information à ce CSE pourrait être donnée sur les questions de désherbage et plus globalement sur la politique de désherbage.

Monsieur GUELUY, il me semble, mais nous vérifions dans les PV, avoir dit dans une de ces réunions enregistrées, pour lesquelles le PV fait foi, que les deux courriers signés à l'époque de Matthieu CHABANEL avaient traité des questions d'interventions pour l'astreinte, agents isolés, etc., étaient appliqués sur la ZP. Si ce n'est pas le cas, je le redis, et j'indique que s'il y avait des difficultés d'application, il faudrait évidemment qu'on puisse les évoquer.

Je note les indications données par monsieur MUTEL et je passe la parole à Olivier MARTY sur quelques points techniques, après quoi nous ferons la pause.

M. Olivier MARTY : On l'avait déjà évoqué, mais nous aurons un panorama des sujets HSCT de 2018 au travers de bilans qui ne sont pas encore publiés, y compris l'existence des droits d'alerte. C'est un point que l'on avait effectivement évoqué. Bien sûr, localement, les sujets qui ont été la source d'un droit d'alerte sont toujours suivis par les directions d'établissements.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de faire une pause jusqu'à 11 h 30. Est-ce bien ça monsieur le Secrétaire ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : C'est ça, monsieur le Président.

La séance est suspendue à 11 h 14 jusqu'à 11 h 36.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous reprenons notre séance. J'inviterai à ce que l'on puisse passer, pour limiter les échanges si c'est possible qui portent sur la suite de la première partie des déclarations, puisque nous ne sommes pas encore entrés à proprement parler dans notre ordre du jour, qui est copieux aujourd'hui.

M. Nicolas VUILLAUME (CGT) : J'ai demandé à monsieur MARTY, hier, de prendre mon adresse personnelle pour la diffusion des ICP, etc., pour que je puisse avoir le même niveau d'information des autres élus. On m'a informé hier que j'avais la tablette, et donc que ça devait passer par ma boîte professionnelle. Je vous redemande encore une fois d'utiliser ma boîte personnelle, et non professionnelle. Si l'on me dit que c'est parce que j'ai la tablette, et que ça doit se passer sur la boîte SNCF, je tiens à vous informer que je vous redonnerai la tablette en main propre pour la prochaine réunion, comme ça, vous prendrez mon adresse mail personnelle pour que je sois au même niveau que tous les autres élus puisque je n'aurais plus d'accès. Vous pourrez ensuite prendre mon adresse mail personnelle pour m'envoyer les informations. J'attends juste une réponse de votre part pour savoir si je la range déjà dans un carton.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Non, je note la question et on l'examinera également.

M. Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : J'ai entendu la réponse de monsieur MARTY sur les droits d'alerte qui étaient suivis dans les établissements. Je pense qu'il n'y a pas de souci comme ils sont suivis par les établissements, les élus autour de cette table doivent en prendre connaissances. Premier point. Sur les inspections trimestrielles, il me semble ou je suis sourd, mais il ne semble pas avoir eu de réponse.

M. Olivier MARTY : On a un bouclage à terminer avec les établissements par rapport aux anciens droits d'alerte, parce que pour certains, l'état d'amortissement n'est pas forcément très clair, donc c'est un point que l'on compte éclaircir pour le donner clairement la prochaine fois. Par rapport au rythme que vous avez évoqué, c'est bien quatre par an. C'est comme ça que c'est pris et ce n'est pas trimestriel.

M. Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) : Est-ce que je peux rebondir ? Merci. Pour l'inspection trimestrielle, c'est l'article R. 2312-4. C'est trimestriel. C'est au minimum quatre par an, mais inspection trimestrielle, comme son nom l'indique.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On regardera ce point précis. Monsieur SENS, vous avez demandé la parole.

M. Dominique SENS (CGT) : Oui, monsieur le Président. Premier constat, c'est votre positionnement par rapport aux alertes quant aux effets de la concurrence, des décrets et ordonnances sur la mise en œuvre de la réforme ferroviaire. Je constate une évolution de votre positionnement par rapport à celui de la plénière de fin janvier. Je suis tenté de dire que c'est tant mieux, mais je pourrais conclure peut-être trop rapidement. Il faut dire la vérité aux cheminots et le plus vite sera le mieux. Je lis aussi le positionnement de plusieurs régions de France et celui de leurs associations des régions de France. Je parle de celle que je connais le mieux où son président, Xavier BERTRAND, ne veut plus discuter avec les dirigeants de Réseau ou Mobilités régionaux. Au sujet de la propriété des lignes qui entreraient dans le giron de l'autorité organisatrice qu'est le conseil régional, c'était peut-être moins compliqué avec les régions et leur président du temps où l'entreprise était

publique. Elle est toujours publique, mais elle n'était pas séparée en plusieurs activités qui travaillent chacune de leur côté, et parfois en concurrence. Vous avez répondu en partie à des questions, mais il faudrait être bien clair avec tous les cheminots sur votre positionnement par rapport aux AO quand ils lanceront des appels d'offres, y compris en tant que gérant d'infrastructure.

Second point, c'est sur le fonctionnement de notre instance. Nous connaissons les règlements intérieurs et accords d'autres CSE, surtout ceux qui ont été signés par une organisation syndicale. Il est temps de mettre quelque chose de correct en place. Vous nous annoncez une table ronde avant la plénière du 18 avril. Je crois que ça va être très compliqué de se voir, d'autant qu'on est en vacances scolaires et qu'il y a déjà deux plénières extraordinaires et beaucoup d'autres réunions, y compris de votre côté, mais je ne désespère pas qu'on y arrive.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur le dernier point, monsieur SENS, c'est sûr qu'il faudra faire des efforts de chaque côté, mais je pense que le sujet est considéré comme très important par tout le monde. Sur le premier point, j'ai compris, dans l'épisode récent avec le président de la région Hauts-de-France, qu'il y a une période de brouille. À mon avis, les choses ont évolué. À ma connaissance, il n'y a plus interdiction à ce service de parler à la SNCF et la période de brouille était liée à l'évolution de la desserte des villes des Hauts-de-France, du Nord-Pas-de-Calais notamment par les TGV. C'est un sujet quelque part de Mobilités, mais dans lequel le président de région a souhaité y associer Réseau pour dire son insatisfaction à propos du schéma de dessertes qui était envisagé à ce moment-là. Vous savez que de ce côté-là les choses évoluent. Je ne crois pas que l'on puisse en dire beaucoup plus dans ce CSE.

M. Dominique SENS (CGT) : Je ne veux pas alourdir, mais pour ne pas disculper la responsabilité de la Direction Réseau et du CSE NEN, Xavier BERTRAND s'en prenait aussi à Réseau. Je cite deux raisons : le financement de la régénération de l'étoile ferroviaire de Saint-Paul sous-estimé et réévalué, ce qui l'a fait sortir de ses gonds et s'exprimer dans de nombreux médias ; récemment, la gestion des intempéries depuis les épisodes neigeux jusqu'aux dernières tempêtes. Ça rejoint un peu les débats de tout à l'heure.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais le dire différemment. Sur les deux points, vous avez formellement raison. Il a exprimé, effectivement, il y a quelque temps, de la colère ou en tout cas de l'insatisfaction sur le fait que des évaluations de remises en état avaient fortement évolué. C'est problématique. De ce point de vue, nous savons que nous ne sommes pas parfaits et que nous avons, en interne, des efforts à faire pour que ne sortent, vis-à-vis des régions, que des chiffres parfaitement assumés que nous sommes capables de tenir et de justifier dans la durée.

Sur le côté des intempéries, on s'en dit juste un mot. La région Hauts-de-France, les deux anciennes régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, a connu une journée exceptionnelle en matière d'intempéries. Le vent a soufflé à près de 130 km/h à Arras. La Voix du Nord n'a pas ouvert sur les trains, elle a ouvert sur des voitures abîmées par des chutes d'arbres sur les routes. Il y a eu là aussi un blocage très fort du réseau routier. Il se trouve, que dans le contexte que je vous ai exprimé de récriminations diverses vis-à-vis de la SNCF, que la région s'est interrogée sur les chutes d'arbres sur les voies. Là-dessus, il y a eu un courrier adressé à la SNCF, et à ma connaissance la réponse est en cours pour dire qu'à situation exceptionnelle, mesures exceptionnelles, et donc à un moment donné, arrêt du trafic TER,

mesure tout à fait responsable et qui a fait que nous n'avons déploré aucun train naufragé, contrairement au blocage de nombreuses routes. Nous avons aussi une politique d'entretien de la végétation qui engage sur la région des Hauts-de-France des moyens absolument considérables, ça dépasse les 10 millions d'euros par an en dépenses des deux établissements. Nous avons une politique d'abattage d'arbres dangereux qui là aussi donne des effets extrêmement importants. Je crois que nous n'avons pas à rougir de notre politique d'entretien de la végétation. Face à une tempête exceptionnelle, évidemment ça révèle les situations qui dans d'autres cas de figure peuvent passer au-dessous des radars. Monsieur PINOT a demandé la parole.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Monsieur le Président, j'en ai informé la RS, mais pour le 10 avril, sachez qu'il y a déjà des choses prévues pour certains élus du CSE. Ils sont convoqués à une autre réunion, commission emploi Réseau. En tout début de mandat, il a été demandé de ne pas inscrire de CSE sur des commissions nationales, donc on vous demande de respecter le calendrier.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté et l'on s'y efforcera. Je crois que ça a été dit. Nous avons un exercice assez contraint dans le calendrier.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Concernant la région Hauts-de-France, concernant les cheminots, quand ils lisent les articles et les déclarations de monsieur Xavier BERTRAND dans la région, ils sont quand même plus qu'offusqués. Monsieur BERTRAND se permet de leur taper dessus à boulet rouge quand il y a une tempête, mais on est quand même sur le sujet de la continuité du service public. Il me semble qu'aux vues de ses responsabilités et sur sa volonté de faire une convention toujours moins chère, pourquoi pas... Tant qu'il demandera à la SNCF d'économiser des coûts pour entretenir le réseau ou pour assurer la continuité du service public... Les tours d'astreinte, si vous continuez à les supprimer, ce sera toujours des usagers qui attendront de plus en plus longtemps sur leur quai ou bloqués dans des trains. Je rappelle qu'il n'y a pas besoin d'une tempête pour qu'il y ait des problèmes pour assurer la continuité du service public... Tous les ans, on se rappelle qu'en automne il y a des feuilles qui tombent... Tous les étés, comme il fait chaud, il y a des ralentissements à cause des caténaires... Ces politiques, et notamment monsieur BERTRAND — nous y'a bien longtemps qu'on a compris, les cheminots du Nord-Pas-de-Calais, qu'il est en concurrence avec monsieur MUSELIER, parce qu'ils ont certainement l'idée d'avoir des destins nationaux — c'est un peu facile d'attaquer les cheminots quand on demande de couper les moyens pour assurer la continuité du service public.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je répondrai. Monsieur ROBERT...

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Oui, monsieur le Président, je vais continuer sur les intempéries, mais sur d'autres régions qui sont régulières et non pas exceptionnelles comme vous pouvez l'entendre, en particulier sur la région Lorraine. La SNCF a carrément décidé d'interrompre la circulation entre 10 heures et 15 heures pour éviter les chutes d'arbres, mais si l'on avait une politique d'entretien de la végétation avec des investissements cohérents et utiles sur la région Lorraine, ça permettrait d'assurer un service public de qualité, et pas de supprimer des trains entre 10 heures et 15 heures sur des lignes données.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Question difficile. Dans ce cas-là, on travaille avec les alertes météo qui ne sont pas parfaites. En l'occurrence, la même alerte portant sur toute la bande nord-est... La tempête a eu le mauvais goût, pour le coup, de cibler notre

CSE, il faut être clair... Elle a commencé en Normandie, elle s'est déployée sur le Nord-Pas-de-Calais pour continuer vers l'est, et elle a apporté des effets plus forts localement en Hauts-de-France que dans les autres secteurs. Il y a eu quand même des chutes d'arbres. Face à ça, clairement, ça devait être un dimanche, dans la tranche entre 10 heures et 15 heures qui n'est pas encore la pointe du dimanche. Vous savez comme moi que le dimanche, le trafic est assez irrégulier dans la journée...

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Je vous coupe tout de suite, parce que c'était un lundi...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Excusez-moi, donc là je suis à côté de la plaque. Je n'ai pas exactement le cas en tête. Je peux dire que les décisions d'arrêt de la circulation sont des décisions prises à priori. J'appuie ces décisions. Quand on a des alertes météo qui nous laissent penser, par rapport à des situations comparables, on va avoir des chutes d'arbres multiples sur les voies, il vaut mieux être, vis-à-vis des clients, dans notre situation claire, plutôt que d'avoir ensuite des naufragés du rail par centaines sur les voies.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Il faut surtout une politique d'entretien convenable qui permettrait d'assurer le service public, parce que l'objectif numéro un de la SNCF est quand même d'assurer un service public de qualité aux usagers peu importe le temps et le jour.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On est là aussi d'accord. Quand on aura l'occasion de parler de l'entretien de la végétation, il faudra voir comment se mettent en place sur tous les secteurs de notre CSE les politiques d'entretien de la végétation. Sur le fond qui consiste à dire que ça doit d'abord être une politique préventive, je ne peux être que d'accord.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Pas de bol, le seul arbre qui tombe de la journée ne tombe pas sur les lignes qui sont fermées...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense que personne n'a l'intention de faire tomber l'arbre... Quant à vos prises de positions politiques, monsieur GUELUY, on ne va pas les commenter ici. Chacun a sa stratégie et fait parfois — vous me pardonnerez l'expression — feu de tout bois. Je ne sais pas si le jeu de mots est bon... Je vous propose, monsieur le Secrétaire, de passer à l'examen de notre ordre du jour. Le premier point, je crois, est l'approbation du PV.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Attendez, avant de passer à ce point-là, j'ai aussi quelque chose à dire. Vous avez été interpellé par un élu sur l'histoire de la boîte mail. Effectivement, cet élu est comme moi, il n'utilise pas la boîte professionnelle de la SNCF. Vous nous aviez indiqué, au début de ce mandat, qu'il y avait une possibilité technique de faire basculer tous les mails vers une boîte personnelle. Je vais vous demander, simplement, de mettre en place cette mesure pour que demain monsieur VUILLAUME soit au même niveau d'information que les autres élus. Je pense qu'on peut le faire techniquement, donc on va éviter d'avoir une situation conflictuelle sur ce sujet, parce que sinon ça ne va pas continuer à fonctionner.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Si je n'ai pas répondu en séance, monsieur le Secrétaire, j'ai par contre dit qu'on regarderait la question en aval de cette séance, avec les aspects techniques. Je vous propose de passer à notre ordre du jour qui comporte l'approbation des PV de CSE précédents. Monsieur le Secrétaire.

A – APPROBATION DES PV DU CSE DES 29 JANVIER, 13 FÉVRIER ET 21 FÉVRIER 2019

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, monsieur le Président, il n'aura échappé à personne que le PV du 13 février est apparu avant celui du 29 janvier. J'en prends la responsabilité. J'ai précipité le 13 février avant le 29 janvier, donc vous avez eu celui du 29 après. Il n'est pas terminé puisque j'attends encore quelques réponses sur les écritures. Vous conviendrez que je l'ai envoyé très tard, hier soir, pour la relecture en sachant que j'ai pris en compte bien entendu les observations de chacun et de chacune. Aujourd'hui, le seul PV qui peut être approuvé est celui du 13 février.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bien, compte tenu des explications qui viennent d'être données par le Secrétaire et compte tenu du projet de PV qui vous a été envoyé, je mets au vote l'approbation du PV du 13 février.

Auparavant, on prend une minute pour regarder — pour éviter un incident — combien de votants nous avons. Est-ce que l'on est d'accord pour dire que nous avons 34 votants ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Toutes les délégations sont au complet sauf la CGT pour laquelle quelqu'un est parti d'urgence.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Oui, pour la raison expliquée au début. Je mets au vote l'approbation du PV. Je précise que le Président approuvera le PV ce qui fera 35 votants. Qui approuve le PV du 13 février ?

Le procès-verbal en date du 13 février 2019 est approuvé à l'unanimité.

B – CONSULTATION DU CSE

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il n'y a pas aujourd'hui de dossier en consultation.

C – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Avez-vous monsieur le Secrétaire des informations à nous donner ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Aucune information, monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il y a donc plusieurs dossiers en information à l'initiative du service. Le premier de ces dossiers porte sur les événements de sécurité remarquables du mois de février. Je vais vous les commenter dans un instant. Ensuite, nous avons deux dossiers qui sont présentés en information à ce CSE. L'une de ces dossiers porte sur l'extension du périmètre d'action du centre de supervision NEN, aux Infrapoles Haute-Picardie, Nord Européen et j'ajoute verbalement à l'Infralog Nord-Pas-de-Calais, qui est un petit défaut de la formulation du titre que nous avons donné à cette

information, mais vous avez vu que le dossier comportait des informations correspondant aussi à l'extension à l'Infralog Nord-Pas-de-Calais. Nous aurons ensuite l'information sur le projet d'Infrapole RHENAN 2020.

D – INFORMATIONS À L'INITIATIVE DU SERVICE

D1 – Les événements de sécurité remarquables de février 2019

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je rajoute simplement que sur le point D.2 vous avez effectivement voulu ajouter des établissements supplémentaires dans la modification de l'ordre du jour. Je m'adresse à madame RAULT. Est-ce que vous pouvez me rappeler ce que nous devons modifier normalement dans le titre ?

M. Olivier MARTY : Oui, c'est juste pour vous préciser que nous avons souhaité la plus grande clarté possible à la lecture du titre en ajoutant l'établissement qui vient d'être cité, et qui figure dans le dossier, mais qui ne figurait pas dans le titre de l'ordre du jour. C'est une modification que vous n'avez pas acceptée.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Exactement, donc vous avez ajouté un dossier alors qu'il n'était pas prévu dans le titre. Je tenais à le préciser. Ce n'est pas de l'idéologie, mais comme en ce moment, la direction ne fait pas d'efforts pour assurer un bon fonctionnement, on ne voyait pas pourquoi on devait accéder à votre demande. Bien entendu, ce n'est pas une décision unilatérale puisque j'ai demandé le ressenti de tout le monde. On ne souhaitait pas le modifier. Je pense que quand vous aurez réalisé la table ronde et que nous aurons mis en place un CSSCT par établissement et un certain nombre de représentants de proximité, ça se passera beaucoup mieux par la suite, monsieur le Président. Je tenais à vous le dire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous laisse la paternité des propos concernant l'issue de la table ronde, monsieur le Secrétaire. Pour arriver à un accord, il faut être deux et donc il est prématuré de dire aujourd'hui quel sera le point de sortie touchant par exemple les CSSCT et leur nombre.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : On ne sera pas deux, on sera plusieurs...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Quand je dis deux, c'est évidemment simplifié...

Premier sujet. Événements de sécurité remarquables de février 2019. On a deux événements de sécurité remarquables. Premier événement, c'est un événement de sécurité des circulations. Les agents de l'Infralog national interviennent sur une GOP en région sud, c'est-à-dire l'ancienne région PACA, sur la ligne Marseille — Toulon – Nice. Ils interviennent comme vérificateurs SE et la pose de cibles de limitation temporaire de vitesse est prévue par l'entreprise MECCOLI. Cet événement survient le 16 février et il y a plusieurs anomalies qui aboutissent au résultat qui vous est expliqué ici. Il est prévu de poser dans un sens une LTV 60 avec un TIV à distance 60, suivi normalement d'un TIV d'exécution 60. Il est adossé sur le même emplacement à un TIV d'exécution 100 pour l'autre sens de circulation. Les conducteurs qui passent sur le terrain rencontrent une signalisation anormale avec le TIV à distance 60 et le TIV d'exécution 100. Ils ont leur

documentation pour les aviser d'une LTV à 60, donc il n'y a pas de conséquence. Les trains ne sont pas en survitesse. Néanmoins, compte tenu de la gravité d'un fait touchant la signalisation, compte tenu du fait que l'écart entre 100 et 60 est de 40 km/h qui est le seuil pour décider qu'il y a survitesse d'un train qui déclenche un ESR, cet événement est classé ESR. Je ne rentre pas dans la discussion. Par principe, nous souhaitons que les sujets de sécurité ne soient pas sous-estimés et minimisés, et nous ne contestons pas ce classement d'ESR. On aurait pu avoir une autre lecture technique, sachant que la vitesse de fond de la ligne dans ce sens était de 80 km/h et qu'il n'y a pas eu de survitesse. Dans le sens où se présente la signalisation, le KVB ne couvre plus le train par rapport à la vitesse de 60 s'il rencontre un TIV d'exécution à 100. Derrière une telle interversion de cibles, il y a des dysfonctionnements qui doivent être analysés et qui sont vraiment l'objet du travail à faire pour vérifier que l'on ne risque pas le retour d'un tel incident.

Si l'on regarde rapidement ce qui a pu être dit, je ne refais pas ici l'enquête, mais c'est pour vous dire en gros les éléments qui ont été recueillis sur cet incident, il s'agit essentiellement d'un mélange des rôles entre les deux équipes, avec une organisation du travail défectueuse entre les deux équipes, celle des vérificateurs SE et celle de l'entreprise MECCOLI. La défektivité a été facilitée quelque part par des plans d'exécution sur lesquels l'usage des couleurs, notamment le jaune, n'était pas aussi clair qu'il aurait fallu dans un cas pareil. En pratique, les deux vérificateurs arrivent sur les lieux avant l'entreprise MECCOLI chargée de poser les cibles. Ils identifient la cible 60 qui était déjà en place pour le sens pair et ils inversent le sens en pensant qu'elle s'adresse aux trains de sens impair. L'équipe MECOLI arrive à son tour. Elle voit la cible 60. Elle sait qu'elle doit poser, au dos de cette cible 60, une cible 100 et elle la pose, elle aussi dans le mauvais sens. Une fois les cibles mal posées, les balises KVB sont posées et codées conformément aux cibles, c'est-à-dire mal codées. Les vérificateurs SE -étaient déjà acteurs de la situation qui venait de se passer, et là c'est vraiment une anomalie. On ne peut pas être à la fois opérateur et vérificateur sur une opération pareille. Ils effectuent les vérifications qui leur incombent, pointent leur fiche de vérifications, et une fois l'opération effectuée, le responsable LTV est avisé. Le premier train circulant en sens pair sur la voie MV2 rencontre l'anomalie de signalisation, c'est-à-dire TIV à distance 60 et TIV d'exécution 100. Il identifie la séquence comme une anomalie. Il avise le COGC et il franchit la zone sans dépasser les 60. On voit clairement un incident heureusement sans aucune conséquence. Par contre, les dysfonctionnements qui sont mis en évidence dans cet événement font l'objet d'un travail qui doit être fait.

Si je pointe rapidement les dysfonctionnements. Les deux vérificateurs qui arrivent, dans l'esprit de faciliter le travail et d'aider les collègues de l'entreprise MECOLI, effectuent le travail à leur place. On a des aspects de facteurs humains qui ne sont pas simples. Les agents arrivent sur le chantier par une route différente de celle qu'ils prennent habituellement. Ils sont désorientés par rapport au sens de circulation des voies. Ils estiment à tort que la cible 60 déjà en place est orientée dans le mauvais sens et ils la modifient. À son arrivée, l'entreprise MECCOLI se repose non pas sur les plans, mais sur la situation déjà réalisée sur le terrain, autre anomalie. Elle n'identifie pas l'erreur d'orientation, et clairement les sujets identifiés sur cette phase mettent en évidence que l'agent qui monte les installations ne peut pas être vérificateur. L'entreprise MECCOLI n'a pas travaillé avec une organisation rationnelle qui aurait dû être de travailler à partir de plans, de préparer son matériel à partir des plans, ce qui aurait permis de détecter l'anomalie.

Je ne vais pas plus commenter cet incident. J'ai donné les éléments essentiels, mais il pose évidemment des questions assez fondamentales sur l'organisation du travail dans ces phases de chantier. Nous savons que la pose de LTV est toujours un point d'attention extrême pour les équipes qui interviennent sur les chantiers. En l'occurrence, on a pointé des dysfonctionnements.

Second ESR de nature totalement différente. Qui a demandé la parole ?

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Vous nous relatez les faits, c'est très bien monsieur le Président. Maintenant, on aimerait bien aussi bénéficier... Vous dites qu'il y a apparemment un souci dans le cadre de l'organisation du travail. On aimerait bien, pour regarder le cadre et comment c'était prévu, d'avoir les plans de prévention concernant ce chantier qui prévoient justement l'organisation du travail. Si l'on pouvait avoir ça en complément du dossier pour nous faire un réel avis de ce qui a pu se produire. On veut bien croire que ce que vous relatez est bien vrai, mais si l'on veut regarder et creuser un peu, ce serait bien de vérifier ce point-là.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On est bien d'accord, monsieur PINOT, que l'incident décrit n'est pas un incident de santé et de sécurité au travail. C'est vraiment une procédure de sécurité ferroviaire qui n'a pas été respectée par des équipes SNCF et MECCOLI. On est d'accord là-dessus.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Tout à fait, mais c'est un événement de sécurité remarquable qui peut avoir des conséquences. Il faut donc regarder à la source pour éviter que de telles erreurs puissent se reproduire. Là, il ne s'est rien passé, mais il pourrait se passer des événements sur la santé des agents. C'est comme ce qu'on explique depuis ce matin, vous faites appel de plus en plus à des entreprises privées, OK, mais il y a un tout un système à mettre en place, de plans de prévention, d'explicatifs, etc. et tout ça doit être repris dans les plans de prévention, donc permettez-nous d'avoir un regard quand il y a un événement comme ça remarquables.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous répondrai. Monsieur MUTEL.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Pour la CGT, on a une déclaration à faire concernant les ESR du mois de février, mais avant une remarque. Vous citez dans votre ESR l'équipe chargée du montage. Vous nous dites en séance qu'il s'agit de MECOLI, donc c'est une information qu'on n'avait pas, puisque nous n'étions pas au courant que l'anomalie LTV que vous venez de classer en niveau de gravité 4, en fait est due à une erreur d'une entreprise sous-traitante, encore une fois, et c'est une information que vous n'avez pas donnée, encore une fois aux membres du CSE, puisque vous écrivez « l'équipe chargée du montage ».

1. Déclaration CGT

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) procède à la lecture de la déclaration suivante :

Monsieur le Président,

Vous portez à notre connaissance deux ESR pour le mois de février 2019. Dans votre document, vous avez pris la peine de répondre aux interrogations des élus exprimées lors

de la plénière du 21 février. En effet, vous avez expliqué les six critères de l'échelle de gravité pour les ESR de l'EPSF, et vous avez également clarifié la grille à deux niveaux en ce qui concerne les accidents graves applicables aux personnels de la SNCF et de ses sous-traitants. Comme quoi, répondre aux interrogations des élus, aux questions légitimes des représentants des salariés, voilà quelque chose qui n'est fait que rarement depuis que vous présidez cette nouvelle instance. La délégation CGT souhaite donc que vous continuiez ce chemin et que cela devienne la norme, car les ESR, comme un grand nombre de sujets traités ici nécessitent une prise en compte sérieuse et quotidienne. C'est ce que les élus tentent de faire malgré le peu de moyens que vous nous donnez et l'absence d'un sens de proximité et de commissions santé.

L'enquête ouverte par les élus du CSE concernant l'ESR du mois de janvier à Lisieux a commencé. Malgré la bonne volonté des uns et des autres, il paraît déjà évident que quelque chose nous fait défaut : une instance de proximité à l'EIC de Normandie. En effet, les élus du CSE ne peuvent pas se couper en deux : siéger à Paris et enquêter en région. Néanmoins, l'enquête se poursuivra les 28 et 29 mars soit plus de deux mois après l'événement. Sans préjuger des conclusions de cette enquête, un élément doit vous faire réfléchir et vous alerter. Travailler seul est dangereux que ce soit à l'EIC ou à l'Équipement. C'est pourquoi les élus CGT ont rappelé une fois de plus, lors du CSE du 13 mars, les engagements pris par monsieur CHABANEL, en ce qui concerne l'interdiction du travail pour l'agent seul. Nous exigeons que cette note soit appliquée partout.

Le premier ESR de février concerne une anomalie sur une LTV. Concernant cet ESR, il faudrait étudier plus précisément les circonstances. Est-ce que les agents avaient suffisamment de temps pour réaliser leur travail ? Connaissaient-ils le parcours ? Là, visiblement, on n'avait pas l'information. Il s'agissait d'une boîte privée, MECOLI. Sur ce sujet, la formation, trop souvent, n'est pas adaptée et que les conditions dans lesquelles celle-ci est dispensée ne permettent pas d'assimiler pleinement les connaissances. Pas de moyens mis en place pour la formation. Peu d'écoles en proximité, car souvent vous les avez fermées.

Sur l'ESR du 21 février, avant d'aborder le fond du problème, une remarque concernant les barrières utilisées. Pour une question de coût, vous faites souvent le choix de la clôture limitative. Il serait pourtant opportun à installer, dans certaines conditions, des barrières défensives. En effet, il est préférable de supprimer le risque que de le limiter. Mais, la question centrale de cet ESR est la sous-traitance, sous-traitance que vous semblez, si l'on en croit les dernières annonces, vouloir encore augmenter de 10 % en 2019, pour la porter à 30 %. Pour les élus de la CGT, il est grand temps d'en finir avec la sous-traitance, car elle coûte plus cher, elle génère des accidents, elle contribue à la perte des savoir-faire et des connaissances de nos agents, mais ce n'est pas ce que vous avez choisi... Bien encouragé par le gouvernement, qui a été fait paraître fin 2018 des décrets et ordonnances permettant de mettre en place des gestionnaires d'infrastructures privées et de leur confier la maintenance et l'exploitation du réseau. Pour la CGT, c'est tout l'inverse qu'il faut faire. Il faut d'urgence réinternaliser les tâches sous-traitées en recrutant massivement des cheminots à statut, seule garantie pour avoir un service public ferroviaire de qualité et une sécurité de haut niveau.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous remercie, monsieur MUTEL. Monsieur NOEL. Je répondrai bien évidemment, je commenterai d'abord le second incident.

M. Maurice NOEL (UNSA-Ferroviaire) : Monsieur le Président, dans votre information, il manque la charge de travail subie par cette équipe cette nuit-là, car on ne connaît pas le

temps qu'ils ont eu pour faire le basculement. Je suppose que c'est la voie à côté du chantier où lors du chantier, il a peut-être fallu faire vite. C'est ce problème que j'ai déjà rencontré sur certaines GOP où j'ai participé à ce changement de LTV, où l'entreprise a sous-dimensionné le travail à faire, parce que la LTV varie d'une nuit à l'autre, ça dépend de l'avancement du chantier et de beaucoup d'autres conditions. On aimerait avoir ce genre d'informations : la charge de travail de l'entreprise ; combien de temps les gens travaillent dans cette entreprise. Comme vous l'avez dit, il y a peut-être une connivence entre l'équipe MECOLI et l'équipe de la SNCF vérificatrice, à force que les gens travaillent ensemble, il y a une sorte d'amitié qui se met en place et le souci porte sur le fait d'aider ses amis que l'agent s'est fait ou de les contrôler voire les sanctionner. Le problème est là...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense que je ne pourrais pas mieux le dire. L'étude met évidemment en évidence ce type de fonctionnement qui est très humain. Un chantier c'est aussi des équipes de différents horizons. C'est même le cas sur des chantiers SNCF où il y a des participations de différents établissements. Ce genre de phénomènes peut exister. Sur cet événement, je voulais dire deux choses. Premièrement, monsieur MUTEL, vous avez raison quelque part. Nous serons plus attentifs dans la rédaction des prochaines descriptions d'événements à mettre en évidence des éléments qui peuvent être importants, comme le fait qu'en l'occurrence la pose des cibles était à la charge de l'entreprise MECCOLI. Deuxièmement, vous voyez que quand on fait l'analyse, ce n'est pas certain que ça change grand-chose. La première entorse à ce qui devait être fait étant commise, pour le coup, par une équipe SNCF. À aucun moment, je n'ai cherché à vous le cacher, puisque j'ai évoqué ça très clairement dans mon exposé.

Monsieur PINOT, je ne vois pas d'obstacles à fournir le plan de prévention. On regardera la forme sous laquelle il faut le faire, mais il n'y a pas d'obstacle à fournir le plan de prévention, bien que je pense qu'il y a un sujet de prévention au sens SSCT et là en l'occurrence des procédures de sécurité ferroviaire qui n'ont pas été appliquées. Monsieur CHERIFI, si c'est le même incident. Après, je passerai au second incident.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Vous disiez que le district avait été avisé, concernant la mise en service de la LTV. Est-ce qu'il était sur place ou non ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne saurais pas vous dire, mais ce qui est certain c'est que la situation lui a été décrite comme conforme.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Je pense que s'il avait été sur place, l'anomalie aurait pu être détectée.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Probablement, mais je n'ai pas cette précision. Toujours est-il que la situation lui a été présentée comme conforme.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous décris le second événement de sécurité remarquable. J'explique la situation très rapidement. On a un chantier « Plan fibre » avec deux entreprises qui travaillent. On a l'entreprise INEO qui travaille à l'extérieur de la voie, à l'extérieur de la zone dangereuse pour un travail de pose de caniveaux, et qui utilise une micropelle. Le personnel et l'engin sont situés derrière la clôture limitative. J'ai entendu ce qui a été dit, mais la solution retenue sur ce chantier a été la clôture limitative. Il n'y a pas d'interception de voie. C'est un point important. Le personnel n'est pas censé, et il le sait, et la clôture limitative est là pour ça, aller dans la zone dangereuse. Par contre, c'est une procédure de redondance en matière de sécurité. Il y a un dispositif d'annonces qui est mis

en place. Il est confié à l'entreprise SECURAIL, entreprise avec laquelle l'on travaille régulièrement en annonces, et dont les résultats — je le précise, basés sur l'accidentologie et les contrôles que nous faisons régulièrement — sont considérés comme satisfaisants dans ce domaine. On n'a pas eu, dans la période récente sur l'Infralog Lorraine, de difficultés avec SECURAIL dans le domaine des annonces. Il y a deux annonceurs. Un annonceur est à une distance qui excède la distance d'annonce réglementaire. Un annonceur est en situation de rappel à 200 mètres pour répéter l'annonce délivrée par le premier annonceur et qui est avec l'agent de sécurité SECURAIL. Pour une raison qui est en cours d'investigation au sein de l'entreprise et sur laquelle c'est à elle de nous proposer les conclusions de son enquête, le premier annonceur n'annonce pas une circulation, et la circulation est annoncée à 200 mètres de son passage par le second annonceur, qui quelque part récupère le loupé de son collègue. À aucun moment, la sécurité des agents de l'entreprise INEO n'a été mise en danger. Ceci étant, vous savez comme moi que les sujets d'annonces sont des sujets qui sont pris tout à fait au sérieux et sur lesquels nous avons une très forte exigence, qu'il s'agisse de l'annonce faite comme ici par des entreprises extérieures ou de l'annonce faite par des agents de la SNCF. Nous savons que ce sujet est un sujet de sécurité délicat avec des risques de dysfonctionnements dans les deux cas. Pour cet incident, il a été fait le choix, par la DSSR, de le classer en ESR et de le classer au niveau 2. Vous regarderez les définitions. J'avoue que je n'ai pas compris avec certitude le critère qui a amené à le classer en niveau 2, sachant qu'il n'y avait eu aucune situation dangereuse. Je suis, de ce point de vue, un peu interloqué, je le dis, que l'événement de Lisieux a été classé au niveau 1, alors que notre collègue a dégagé la zone dangereuse à l'approche de la circulation, et que cet événement, où la zone dangereuse n'a été engagée à aucun moment, est classé en niveau 2. Voilà simplement un motif d'étonnement. Je comprends, pour avoir eu des discussions, que les critères de classement en niveau des ESR sont encore dans une phase où il arrive qu'ils fluctuent selon la personne qui fait le classement. Voilà ce que je voulais dire.

La procédure qui a été suivie a consisté évidemment à demander... J'indique que l'événement est remonté par les entreprises présentes sur le chantier. L'entreprise SECURAIL a été immédiatement sommée de mettre en œuvre des mesures conservatoires qui ont été prises en retirant cet agent de ses activités. L'Infralog Lorraine a diligenté un contrôle des activités de SECURAIL qui n'a pas montré d'anomalie. Une réunion J+1 a été faite et nous attendons une enquête complète de SECURAIL avec les facteurs qui ont pu causer ce défaut d'annonce ainsi que les mesures de fond proposées par SECURAIL pour la réunion J+30. Voilà ce que je voulais dire sur ce second ESR. Il y a beaucoup de mains qui se lèvent.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je n'ai qu'un questionnement. Au regard de l'instance dans laquelle nous siégeons, je pense que le plus important — c'est tout à fait normal que vous expliquiez ce qu'il s'est passé — porte sur les plans d'action que l'entreprise décide en matière de prévention pour que ce risque ne se représente pas. Qu'est-ce que c'est exactement ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je peux vous répondre tout de suite. J'ai été sensible à ce qu'a dit tout à l'heure monsieur MUTEL sur le fait que nous avons progressé sur certains aspects. Dans le climat actuel, je note que vous ne prendrez pas ça en mauvaise meilleure part, les compliments que nous recevons de vos différentes délégations sont quand même relativement rares. D'abord, je m'en réjouis, mais je veux surtout vous dire une chose. Je vous demande de noter plusieurs aspects sur ce type d'ESR : la transparence que nous avons sur des faits qui n'ont entraîné aucune conséquence

humaine ou matérielle ; le fait que nous classons ESR des dysfonctionnements d'entreprises sous-traitantes. Quelque part, l'entreprise SNCF assume le fait que sa responsabilité de gestionnaire du réseau porte aussi sur la garantie de sécurité des interventions des entreprises sous-traitantes. Pour répondre, la réponse complète ne pourra venir qu'après la réunion J+30, mais d'ores et déjà on s'est reposé la question de tout le dispositif de surveillance de la prestation de l'entreprise SECURAIL. Tous les contrôles qui sont réalisés dans le cadre du protocole ont été relus. Nous avons vérifié que nous avons réalisé le nombre de contrôles prévus dans les délais prévus. Relire le qualitatif de ces contrôles pour constater qu'effectivement cette entreprise avait des résultats satisfaisants en matière d'annonce. Sur-le-champ, rajouter les contrôles nécessaires et demander à cette entreprise un plan d'action. Il y a un véritable pilotage de la sécurité de cette entreprise sous-traitante.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Ce qui est sûr, c'est qu'avec le petit tacle que vous venez de nous faire, la délégation SUD-Rail n'est pas près de vous féliciter sur quoi que ce soit...

Par rapport à votre analyse, on ne veut pas que lampiste trinque, la question est de savoir ce que le REX va apporter dans tout ça, parce que c'est un peu la solution de facilité de toute entreprise de taper sur le lampiste alors qu'on ne sait pas exactement la formation qu'il a eue, la charge de travail qu'il avait, etc.

Vous dites que c'est un ESR que vous n'auriez même pas placé niveau 2 et que vous n'auriez pas porté à notre connaissance. Il est quand même important, parce que là il n'y a pas de personnel dans la zone dangereuse, mais ça aurait pu. C'est peut-être pour ça que ça a été considéré comme ESR, parce que ça aurait pu. Imaginons que ce soient les mêmes agents qui assurent la sécurité et que des personnes se trouvent dans la zone dangereuse... Oui, en effet, il n'y avait pas de danger cette fois, mais il aurait pu y en avoir avec cette même entreprise dans la manière dont elle forme ses agents. Je ne m'en prendrais pas au lampiste. On ne sait pas comment il a été formé par cette entreprise, depuis combien de temps il travaillait, etc., pourquoi il a peut-être manqué de vigilance. On n'en sait rien, on ne travaille pas dans cette entreprise. C'est SNCF Réseau qui sous-traite... Attention à la sous-traitance et à la façon dont elle est faite. Heureusement que l'on peut voir ce genre d'événements dits de sécurité remarquable.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT, je vais être très précis. J'ai dû très mal m'exprimer, parce qu'il me semble avoir dit à peu près le contraire de ce que vous avez dit. J'ai un doute sur le critère de classement entre le niveau 1 et le niveau 2. Comme vous avez maintenant la liste, vous pouvez vous-mêmes regarder. En dehors de ça, je me suis félicité du fait de la connaissance de cet incident et qu'il ne soit pas traité en fonction des conséquences, en l'occurrence qui sont nulles sur les plans matériels et humains, je le répète, mais en fonction de sa gravité potentielle. Si nous avons eu un défaut d'annonce dans un cas, et je reprends presque vos mots, où des agents auraient été dans la zone dangereuse, les conséquences auraient pu être beaucoup plus tragiques. On est donc d'accord. On travaille sur ce type d'événements qui en fait — quand on prend les termes techniques est plus un précurseur qu'un incident — est pris comme précurseur éventuel d'un incident qui pourrait être grave. On travaille à partir de cette compréhension sur les causes et sur son élimination.

Sur la question du lampiste, je ne peux dire qu'une seule chose. Il appartient à l'entreprise de déterminer en interne les responsabilités, puis de nous présenter sa compréhension et son plan d'action, mais nous sommes très attentifs avec les entreprises prestataires, comme avec les services SNCF, à rappeler de plus en plus que dans FOH, il y a H, certes,

qui est généralement le dernier maillon qui cède, il y a généralement une erreur humaine, un oubli, une confusion, etc., mais il y a O. Assez souvent, le facteur humain qui intervient comme dernier maillon de défaillance est favorisé par un certain nombre de questions qui touchent plus à l'organisation. Aujourd'hui, on ne satisfait pas dans les analyses des incidents de dire — pour reprendre l'expression — que le lampiste a failli. Le défaut du lampiste ne suffit pas aujourd'hui à expliquer ou à dire ce que l'on fait sur le fond dans le traitement des incidents de sécurité. Voilà ce que je voulais vous dire.

M. Régis RAWOLLE (UNSA-Ferroviaire) quitte la séance à 12 h 29.

M. Nicolas VUILLAUME (CGT) : Vous avez parlé que c'était un chantier avec une pelle, j'aimerais déjà bien savoir si la pelle avait accès le long de la piste ou si elle a pu traverser les voies. Après, vous avez dit que l'entreprise n'avait toujours pas rendu son enquête à l'ESR du 21 février. Ça fait un mois et l'entreprise privée n'a toujours rien redonné. Au niveau de la pelle, est-ce que c'est une pelle rail-route ou une pelle de chenilles ? Il y a quand même un gros risque au niveau des TER. Ce n'est pas un petit grillage limitatif avec un bout de ferraille en haut qui va arrêter le bras d'une pelle, surtout qu'il y a un loupé d'annonce, donc si le TER était venu à ce moment-là, ça aurait pu faire mal.

Je vais aussi vous rappeler tous les petits problèmes qu'il y a à l'Infralog Lorraine avec les entreprises privées, etc. En l'espace de cinq ans, il y a une broyeuse qui a tapé une pelle. Elles se baladaient toutes les deux, elles se sont rencontrées et ça fait un carton... On a eu une jambe qui s'est fait couper une jambe par une pelle. On a eu aussi un suicide. On a aussi une entreprise avec qui l'on travaille tout le temps et qui a toujours plein de problèmes qui s'appelle FERRO-TECH. Elle travaille la journée au Luxembourg, la nuit en France et parfois le matin en Belgique... Quand on lui demande la documentation, la SNCF ne peut pas nous la donner, parce que ça intervient directement avec l'entreprise.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai pas la réponse à la question de savoir si la pelle a traversé la voie. Je pense qu'effectivement le fait de mettre une chaîne d'annonces est lié à la situation que vous citez. Il peut y avoir un engagement non prévu de la zone dangereuse. Si l'on estimait qu'on est en totale sécurité à l'extérieur de la zone dangereuse, on pourrait ne pas mettre de chaîne d'annonces. Quelque part, il y a une redondance de sécurité que l'on ne peut pas regretter et qui est assumée dans ce cas-là.

Vous me citez un certain nombre d'événements à l'Infralog Lorraine, je n'en ai pas la connaissance détaillée ou l'analyse. Je peux simplement vous dire que l'Infralog, c'est un établissement dont la mission est à la fois d'intervenir dans certains processus de production comme producteur de la SNCF, avec toutes les règles de sécurité qui s'appliquent, et qui pour une grande partie de son activité est un travail d'organisateur de travaux. Quelque part, il y a, je pense, à l'Infralog Lorraine une pleine conscience du fait qu'il a à être tout à fait rigoureux sur des travaux qui sont exécutés par d'autres entreprises, mais dont il est l'organisateur des travaux. Je n'ai pas de raison de penser — ce sont quand même des choses qui sont extrêmement contrôlées en interne à l'établissement et auditées à l'externe — que l'Infralog Lorraine ne prendrait pas tout à fait au sérieux ses missions quand il est organisateur de travaux.

M. Nicolas VUILLAUME (CGT) : Je voulais aussi vous demander quelque chose. Vous avez parlé en même temps d'une réunion J+30. Ce serait bien de faire participer des membres du CSE à cette réunion.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce n'est pas prévu aujourd'hui. La réunion J+30 est une procédure...

M. Nicolas VUILLAUME (CGT) : Je sais bien, mais ce serait bien de mettre un peu les élus du CSE dans la boucle, parce que c'est quand même un ESR qui s'est passé sur mon établissement. Je suis ancien secrétaire du CHSCT. Pour mon directeur, c'est très facile de prendre son téléphone ou de téléphoner au secrétaire du CSE pour l'informer qu'il y a un ESR sur l'établissement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends la demande, mais ce n'est pas aujourd'hui le choix de l'entreprise.

M. Maurice NOEL (UNSA-Ferroviaire) : Je reviens sur la particularité — peut-être que des agents ici ne connaissent pas nécessairement — mais à quoi sert la marge de sécurité ? Quelle est la définition d'une marge de sécurité ? Qu'est-ce que l'agent fait dans cette marge de sécurité ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Alors là, je suis très honnête avec vous, je ne suis pas prêt aujourd'hui à vous faire un topo sur la marge de sécurité, mais, parce qu'il y a un « mais » je m'engage à regarder cette réponse et à être capable d'y répondre personnellement. Je ne suis pas capable de vous dire. On me dit aujourd'hui que les conditions d'annonces avaient été bien calculées et étaient règlementaires.

M. Maurice NOEL (UNSA-Ferroviaire) : Merci.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Monsieur le Président, j'ai deux questions. La première question concerne l'évaluation des niveaux de gravité, parce que vous citez que l'événement de Lisieux a été classé niveau 1, à contrario l'événement du 21 février a été classé en niveau 2. Ça nous a surpris aussi. J'aimerais donc savoir, puisque c'est fonction de la personne qui étudie le dossier, s'il existe une formation spécifique afin d'uniformiser l'évaluation des niveaux de gravité. C'est ma première question. Seconde question qui traite de l'annonceur. Est-ce que l'annonceur, le premier, avait participé au briefing ? A-t-on cette information ? Ensuite, depuis combien de temps était-il à son poste de sentinelle ? Enfin, disposait-il des agrès de secours ? Merci pour vos réponses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Deux éléments de réponse là-dessus, ce que je vous ai dit doit être pris là encore avec beaucoup de précautions. D'une conversation avec le directeur de la sécurité et des risques de SNCF Réseau, il résulte qu'il y a encore des questions qui se posent sur le classement d'un certain nombre d'ESR SST en niveau 1 et en niveau 2. On est encore dans une phase où ça peut encore dépendre de l'appréciation de la personne. On n'en est pas à dire que les personnes ne sont pas formées. Ce n'est pas illogique. La notion de classement, à l'échelle du chemin de fer, des ESR SST est une notion relativement récente. La notion du classement en niveau 1 ou en niveau 2 est une notion qui nécessite d'être un peu affinée. J'ai l'impression que dans un cas pareil, s'agissant d'un sujet d'annonces, dont on sait que dans un certain nombre d'autres cas il est vital pour les agents qui travaillent sur les voies et où il y a eu des cas dramatiques dans le passé, je pense que l'agent en charge du classement a souhaité maximiser l'importance à donner à cet événement pour qu'il soit travaillé. C'est tout ce que l'on peut dire aujourd'hui. Je n'ai pas les éléments et l'on ne peut pas refaire aujourd'hui une enquête. Je tiens à vous donner l'information comme ça a été demandé au début du fonctionnement de notre instance par notre Secrétaire. Je tiens à vous donner les informations sur les ESR. Je pense que c'est une très bonne chose que l'entreprise soit transparente vis-à-vis des élus sur ce qui engage la sécurité, en l'occurrence la sécurité du personnel, mais assez souvent vous savez que les deux sont mêlés, mais je ne peux pas vous donner des éléments d'enquête que je n'ai pas. Sachez que ces éléments sont

évidemment regardés. Quand on dit que l'on fait une étude FOH, elle regarde les temps de travail, elle regarde les agrès, etc.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le Président, comme ça a été dit par certains de mes camarades élus autour de la table, vous avez la volonté, vous parlez des ESR, c'est très bien, mais je vous rappelle quand même que vous n'avez pas trop le choix... Si vous êtes dans la concertation et si vous visez un dialogue social de qualité, vous n'avez pas vraiment le choix. Par contre, on vous a demandé plusieurs fois, au regard des dates des ESR, je pense qu'on a tous exprimé une incompréhension. Les questions posées ici pourraient directement être dans la présentation, parce que les établissements, s'ils y travaillent depuis tout ce temps, un mois après, on ne comprend pas que ça n'arrive pas ici.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends ça comme une demande d'améliorer la clarté et la complétude des textes de présentation. On regardera ce que l'on peut faire dans ce domaine.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Pour être plus clair, quand il s'agit de planter un agent, la direction prend beaucoup moins de temps...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je ne pense pas que tout le monde soit au régime ici. Il serait peut-être bien qu'on aille se restaurer, parce qu'il est pratiquement 12 h 40. Je demande la coupure s'il vous plait.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'avais fait la même déduction que vous. Nous avons deux sujets d'information. On les traitera en début de séance cet après-midi avec les experts de ces sujets que nous inviterons. On fait la coupure. Sur la reprise, 14 h 10. Merci. La séance est suspendue jusqu'à 14 h 10.

La séance est suspendue en raison de la pause méridienne entre 12 h 39 et 14 h 14.

D2 – Information sur l'extension du périmètre d'action du centre de supervision NEN, aux infrapoles Haute-Picardie et Nord-européen

Guy DUBAS prend part à la séance à 14 h 16.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de reprendre la séance. Je vais dire un mot d'introduction sur ce dossier. Après quoi, je passerai la parole. Monsieur MUTEL me fait signe qu'il souhaite la parole. Je dis le mot d'introduction puis je passerai la parole aux personnes qui souhaiteraient éventuellement faire des déclarations. Ça permettra, dans ce sens-là, à monsieur Guy DUBAS, à qui je demanderai d'intervenir, de répondre probablement à certains des points qui pourraient être indiqués dans les déclarations.

Le mot que je voulais vous dire porte sur le contenu de l'information qui vous est donnée aujourd'hui. Le centre de supervision NEN existe depuis 2007 et le mode de travail dont on parle avec le système téléphonique qui va être évoqué dans un instant, AVAYA, fourni par l'entreprise existe quant à lui depuis 2017. Le point particulier sur lequel l'information porte aujourd'hui est le fait que ce système comporte un enregistreur qui sera au cœur de la discussion. Ça vous sera expliqué. Pour des raisons de qualité, nous avons souhaité depuis 2017 enregistrer ces conversations entre les agents du centre de supervision et les agents mainteneurs ou de circulation qui sont en lien avec le centre de supervision. Les

caractéristiques vous seront rappelées, et le mode d'association et d'interaction avec les instances représentatives du personnel qui a été choisi a consisté à consulter le CHSCT dont dépend le centre de supervision, et à informer les CHSCT des agents de maintenance qui sont reliés et qui peuvent ponctuellement être en interaction avec le centre de supervision pour les informer du fait qu'ils peuvent être ponctuellement enregistrés dans le cadre de leur activité avec le centre de supervision. Un certain nombre de CHSCT, ceux qui correspondent aux établissements sur lesquels s'est faite en amont l'extension du centre de supervision, ont été informés. Aujourd'hui, compte tenu des attributions de cette instance, dans les nouvelles définitions des IRP, nous vous informons sur l'extension de l'activité du centre de supervision à trois nouveaux établissements, sous réserve de ce qui a été dit ce matin, c'est-à-dire l'Infrapole Haute-Picardie en avril 2019, l'Infrapole Nord-européen en juin 2019 et l'ILOG Nord-Pas-de-Calais en août 2019. Là s'arrête mon introduction. Je souhaite que le projet vous soit décrit par monsieur DUBAS, mais je note qu'il y a un certain nombre de demandes d'interventions. Je vais d'abord, monsieur le Secrétaire, vous laisser la parole.

Guy DUBAS peut présenter le projet à l'issue d'un vote où la majorité des membres se sont exprimés favorablement.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Ça va être très rapide. Juste deux précisions. Tous les CHSCT n'ont pas été informés puisque le CHSCT de Thionville, dans lequel je siégeais, était en désaccord avec le président dans le cadre d'une simple information. Je tenais à le préciser. Ensuite, vous ajoutez un troisième établissement. Je le redis. Sur l'information à l'initiative du service, nous n'avions pas voulu ajouter un établissement supplémentaire. Je tiens à nouveau à le faire remarquer. Ce n'est pas inscrit sur la feuille de l'ordre du jour. C'est aussi une remarque.

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

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Vous parlez de consultation de CHSCT sur la mise en place du centre de supervision. Sur votre projet d'avis CHSCT favorable, en fait, on voit que c'est la mise en place d'un serveur téléphonique, ce qui n'est pas tout à fait la même chose. Vous expliquerez sans doute la nuance. Une déclaration CGT concernant votre projet du jour.

1. Déclaration CGT

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) procède à la lecture de la déclaration suivante :

Dans le journal d'établissement de l'Infrapole Normandie du mois dernier, on pouvait voir le DET de notre établissement visiter ce magnifique centre de supervision, tout beau, tout moderne, où de grands écrans plats avec des logiciels hyper à la pointe de la technologie, allait être géré les appels de l'ensemble de la Normandie.

Un vieil adage nous dit : l'essayer c'est l'adopter. Les élus CGT du CSE ont le regret de vous dire que ce n'est pas le cas. Ce n'est pas le cas, parce qu'il y a beaucoup d'erreurs et de bug réguliers. Vous nous expliquerez sans doute, comme pour le CE, il y a toujours des périodes de rodage, que la phase d'installation nécessite quelques ajustements. Vous noterez quelques remarques et vous nous expliquerez que ça ira mieux demain...

Vous nous rassurez, car les agents qui répondent sont des techniciens et peuvent guider les agents dans les recherches, en tout cas, c'est comme ça que ça a été expliqué aux mainteneurs normands et aux mandats de ces CH.

Les agents qui le subissent au quotidien apprécieront...

Tout comme ils apprécieront de tomber sur des messages du genre « tous nos superviseurs sont actuellement en ligne, rappelez ultérieurement » comme indiqué dans votre document. Mais, le pire est évité. On aurait pu craindre « il n'y a plus d'abonnés au numéro demandé ». Au-delà de ces dysfonctionnements, il y a plus grave, puisque le 17 février, vers 17 heures, le PRG de Cherbourg a été appelé pour un enfant circulant à vélo sur les voies entre le PK352 et le PK352-500. Le centre de supervision n'a pas estimé nécessaire d'appeler l'agent d'astreinte, sauf que la levée des mesures nécessitait une dépêche pour rendre une vitesse normale. Finalement, la dépêche étant plus importante que la vie d'un gosse, l'astreinte a été appelée pour mettre une croix dans la bonne case. Même si l'on ne lui avait pas signalé, le cheminot d'astreinte a fait preuve de professionnalisme et a reconnu les voies susceptibles d'être occupées par cet enfant à vélo. Alors, vous ne convaincrez personne du bien-fondé de votre projet. Vous ne convaincrez personne que c'est mieux d'être à 500 kilomètres pour gérer la sécurité. La vie est simple comme un coup de fil, mais c'est encore plus simple d'avoir son interlocuteur en face de soi. C'est encore plus simple de pouvoir parler, échanger de vive voix. C'est plus sain et c'est surtout mieux de remettre l'humain au cœur de la société.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci monsieur MUTEL.

2. Déclaration CGT

M. Pascal GUELUY (CGT) procède à la lecture de la déclaration suivante :

Monsieur le Président,

La note à destination des élus fournie pour l'ordre du jour de cette plénière du CSE ZDP NEN est très succincte et fait l'impasse sur plusieurs points importants pour la délégation CGT. En effet, les éléments sur l'organisation du centre de supervision de Pagny sur Moselle sont absents. Combien d'agents y sont employés ? Avec quelle charge de travail ? Sous quel régime de travail ? Sous quel contrat de travail ? Avec quelle fiche de poste ?

Votre note est surtout accablée sur l'outil, le serveur téléphonique, et reste nébuleuse sur les actions mises en œuvre pour assurer la continuité du service public ferroviaire dû aux usagers, tout comme les conséquences sur la sécurité des cheminots et cheminotes. Nous avons besoin de lire les avis motivés par les CHSCT consultés lors des précédentes phases de déploiement. Au fait, combien ont été consultés ? Vous ne fournissez, heureux hasard, qu'un seul avis favorable datant de 2017, en annexe. Pourquoi d'autres CHSCT, comme ceux de l'Infrapole Nord-Pas-de-Calais, par exemple, n'ont-ils pas été consultés sur le même sujet ? Les superviseurs font-ils appel systématiquement à l'annonceur pour les interventions exposant les salariés au risque ferroviaire ? Nous vous demandons toutes les informations concernant le stockage des enregistrements, le délai de conservation des données, le nom des personnes habilitées à accéder à ces données, et tous les dispositifs que vous avez mis en œuvre pour informer l'ensemble des agents pouvant être enregistrés.

Pour la CGT, l'humain comptera toujours plus que l'outil. Vu l'inconnu du dimensionnement du centre de supervision et de son organisation, qui reste « inchangée », vous ne serez pas surpris que les élus CGT vous demandent plus d'éléments sur les conditions de vie au travail des agents, plutôt que sur les caractéristiques techniques d'un serveur vocal.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, on va répondre. Alors, monsieur LEROY.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Oui, monsieur le Président, on s'interrogeait sur le document remis, on a l'impression que ce n'est pas le bon par rapport à l'ordre du jour. L'ordre du jour parle d'une information sur une extension de périmètre et en document, on a la présentation d'un outil informatique. Ça n'a rien à avoir à priori avec le sujet. Je rejoins la déclaration de monsieur GUELUY, à l'instant, sur les conditions d'organisation du centre de supervision à la suite de cette extension de périmètre, parce que là on nous présente juste un outil. Par rapport à la formation de ces agents sur le périmètre qui est rattaché, petit exemple rapide. On a été rattaché sur l'EIC Hauts-de-France le 4 février à ce centre de supervision. Les premiers retours du terrain ne sont pas forcément positifs malgré tout ce que l'on nous avait présenté. Un exemple, un incident sur un bris de barrière où le collègue a mis 17 minutes pour joindre un intervenant du centre de supervision pour faire la réquisition à l'astreinte. Finalement, il identifie le passage à niveau après de longs échanges sur l'identification du passage à niveau, on lui demande un numéro de ligne. On lui dit que c'est entre telle gare et telle gare, mais le numéro de ligne qui est dans les documents techniques que nous n'utilisons pas avant, on n'a pas pensé à nous dire qu'il faudrait l'utiliser dès à présent. Forcément, période de latence au début pour les premiers appels. On finit par identifier un SAL2, après de moult questions, l'agent superviseur demande quelle barrière est brisée. Si l'on demande à l'astreinte de faire la reconnaissance, c'est justement parce qu'on ne le sait pas... Sur un SAL2, à priori, on s'en fiche, qu'elle soit voie 1 ou 2, le but est quand même de prendre les mesures le plus rapidement possible. On nous avait aussi promis une plus grande réactivité, c'est peut-être plus le secteur au niveau de l'EIC qui est concerné, mais par secteur, on a une personne référente qui doit faire l'appel au centre de supervision. Avant, on avait l'AC qui appelait directement le personnel de l'Équipement pour l'astreinte, maintenant l'AC doit appeler le référent du secteur pour réquisitionner au niveau du centre de supervision, qui appelle finalement l'astreinte. Au lieu d'avoir directement l'AC, responsable de l'incident, qui traite en direct avec le personnel d'astreinte, maintenant, il doit passer par deux intermédiaires. Au niveau du gain de temps et de la précision des informations, nous ne sommes pas persuadés de l'efficacité. Voilà, si l'on peut avoir des éléments sur le fonctionnement, mais surtout sur la formation des agents basés à Pagny sur Moselle, par rapport à la connaissance des lignes, parce que quand on les appelle, s'ils n'ont pas la connaissance du terrain, forcément on perd du temps... Merci.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Je suis surpris, monsieur le directeur, parce que depuis le début de l'année que cette instance existe, nous vous demandons différents documents, notamment les plans de prévention et les droits d'alerte en cours depuis l'année dernière. Vous nous fournissez dans le document un avis du CHSCT qui date de 2017. Je suis un peu surpris de ne pas encore avoir les documents qu'on vous demande.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Dans le dossier, il y a une grande partie sur les écoutes téléphoniques. C'est très bien. On demande juste le respect de la réglementation en vigueur et tout ira bien, mais ce n'est pas forcément le cas pour tous les établissements.

Ensuite, comme ça a été souligné par pratiquement l'ensemble des personnes, ce qui est important, c'est la connaissance du terrain, et là on s'éloigne vraiment du terrain. On peut

mettre les meilleurs agents du monde, ils n'auront pas la connaissance du terrain ainsi que des particularités locales. Ensuite, on n'a pas les mouvements de personnel dans ce dossier, s'il y a des suppressions à certains endroits, des créations ailleurs... On aimerait un petit éclairage sur le sujet. Merci.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Écoutez pour la délégation SUD-Rail, on n'a aucune information concernant les effectifs. On n'a aucune information concernant la formation. On a beau aller dans la BDES, on ne retrouve pas le PV de CHSCT auquel vous faites référence. C'est un dossier complètement creux. Maintenant, vous nous expliquez la technique, l'utilisation, c'est une chose, mais il y a la partie humaine qui a été oubliée, je pense. Il y a la partie sur la formation, sur le personnel, etc.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Quand je prends l'ensemble de ces déclarations, je suis amené à rappeler le champ de la présente information. C'est une information sur le fait que les agents d'astreinte susceptibles d'intervenir et d'un certain nombre d'infrapoles qui, jusqu'à présent, n'étaient pas le champ du fonctionnement du centre de supervision NEN, sont informés que les conversations qu'ils ont avec les superviseurs du centre sont susceptibles d'être enregistrées. Clairement, il y a certaines questions qui ont été posées et qui sont complètement dans le champ de l'information d'aujourd'hui. Ce sont notamment les questions pour lesquelles je vais demander, dans un instant, à monsieur DUBAS de répondre sur les raisons de ces enregistrements, leur conservation, leur utilisation, etc. À côté de ça, j'entends qu'il y a beaucoup de questions qui portent sur des sujets qui ne sont pas, en tant que tel, dans le champ de cette information, mais qui portent sur le fonctionnement du CS NEN. Je redis que ces sujets ne sont pas dans le champ. Pour autant, on s'efforcera avec la présence du dirigeant du centre de répondre à un certain de ces questions pour rappeler comment ça marche, comment les agents sont formés, comment se fait l'extension, et puis peut-être, si l'on est capable de donner réponse à tel ou tel cas particulier qui a été présenté comme un dysfonctionnement dans les interventions. Je redis bien que ce n'est pas l'objet de l'information d'aujourd'hui. Pour autant, on s'efforcera d'y répondre.

Dans un premier temps, on va se cibler sur le dossier et le sujet des enregistrements téléphoniques. Je vais demander à monsieur DUBAS de nous en dire un peu plus sur le pourquoi et le comment de ces enregistrements.

M. Guy DUBAS : Je vais tout d'abord me présenter. Je suis Guy DUBAS, le DPX du centre de supervision NEN. Nous utilisons depuis 2017 une solution technique d'un serveur téléphonique qui nous permet, en premier lieu, de passer les appels et de recevoir les appels depuis l'extérieur, la plupart du temps depuis les postes. Cette solution technique qui se nomme AVAYA permet l'enregistrement des conversations téléphoniques des appels entrants, mais aussi sortants.

La durée de conversation de ces enregistrements est de trois mois. Nous utilisons la réécoute de ces enregistrements en cas de litige entre le centre de supervision et les interlocuteurs. À titre d'information, je réécoute, puisque je suis le seul à pouvoir le faire, les conversations, environ 10 fois par mois. Cette solution est mise en place depuis 2017 et elle nous permet tout d'abord de contacter les mainteneurs et d'être contactés.

Différentes possibilités techniques sont liées aux missions de supervision et sont détaillées dans ce document. Ce sont des fonctions qui permettent aux superviseurs de ne pas numéroter directement sur le téléphone les numéros, mais d'être directement en lien grâce à un clic. On a aussi un traçage des conversations. C'est un listing. Il est tenu et archivé pendant six mois.

Nos interlocuteurs, quand ils nous appellent, ont la possibilité de le faire sur un numéro générique, et là le système leur propose de faire un choix, dont un numéro direct qui est affecté à chaque région, et à ce moment l'appel est plutôt raccourci. On a une partie des messages qui ne sont pas transmis. Il n'aura pas le faire de taper 1,2 ou 3. Ça permet d'aller plus vite pour obtenir un superviseur. Voilà.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il y a déjà dans l'intervention de monsieur DUBAS les réponses à un certain nombre de questions qui ont été posées. Je vois des doigts se lever. On va commencer par monsieur SEGATTO.

M. Manuel SEGATTO (SUD-Rail) : Première question qui me vient en vous écoutant. Vous dites que vous réécoutez en cas de litige. Or, sur le paragraphe 3 à propos de la présentation du serveur téléphonique, il y a une phrase « cette fonctionnalité est dans un objectif d'amélioration de la qualité de service ». Ça a l'air beaucoup plus généraliste que la résolution d'un litige. J'ai d'autres questions générales.

Pour l'instant, on travaille sur le périmètre Haute-Picardie qui n'est pas encore rattaché à ce centre de supervision. Au niveau des appels, est-ce que c'est uniquement pour les installations de sécurité en dérangement ou est-ce que c'est élargi aux installations sensibles ? Est-ce que désormais tout appel d'agent de la circulation doit passer par le centre de supervision ?

Il y avait une question qui rebondissait sur ce que disait tout à l'heure Adrien LEROY. Dans le cas d'un AC qui a été, selon vos propres termes, dissuadé, c'est-à-dire qu'il est passé par le serveur et après 30 secondes sans réponse, il a été dissuadé. Finalement, c'est un message qui lui dit de raccrocher. Dans le cas d'une procédure urgente, vous parlez d'un passage à niveau, mais ça peut aussi être la présence d'une personne, comment est-ce que ça se passe ? Est-ce que l'on doit rappeler ? Quelle preuve avons-nous qu'on a appelée, parce que souvent les consignes locales indiquent d'appeler, par exemple, dans les sept minutes suivant le signallement ? Comment est-ce que ça se passe ? Voilà. C'est à peu près tout pour l'instant.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bien, donc il y a des questions de fonctionnement sur lesquelles on va s'efforcer de répondre.

M. Édouard LECLERC (CGT) : Je voulais intervenir par rapport à l'outil AVAYA que vous nous vendez. On l'a pratiqué et c'est un outil qui nous a plutôt supprimé beaucoup de postes. On voit ce que ça donne aujourd'hui... Votre outil ne me rassure pas trop.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On pourra dire un mot sur ces questions d'effectifs.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Écoutez, monsieur LARRIEU, vous répondez à mon intervention sur les conditions de travail des agents. Ce n'est pas le champ de la réunion. J'ai l'impression que vous me répondez « circulez ! Y'a rien à voir ! ». Vous m'excuserez, mais on parle de fonctionnement, et pour fonctionner il faut des agents. Je pense que c'est légitime de demander leur nombre, leurs conditions de travail, etc. On n'est pas obligé de se focaliser uniquement sur un serveur téléphonique. Je vous rappelle aussi que le but est de faire fonctionner l'astreinte dans de bonnes conditions, si j'ai bien compris. C'est pareil, je vous ai interrogé sur la sécurité des agents d'astreinte. On fait le lien. On n'est pas comme dans l'entreprise où l'on sépare tout par activité. La CGT fait le lien pour tous les salariés et sur tous les sujets.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On va s'efforcer, je l'ai dit, bien que ce ne soit pas le champ, on va s'efforcer de répondre à un certain nombre de questions.

M. Renaud JUDENNE (CGT) : Je n'ai pas demandé la parole, mais puisque vous me la donnez, je la prends. Je n'ai pas tout compris de ce que vous avez dit. Si vous n'étiez pas venu, ça aurait été pareil... Je n'ai rien compris ! Il y a un centre de supervision, donc il y a un TGV qui passe s'il y a un choc anormal, il interpelle le bar de Lille qui renvoie au centre de supervision, je ne sais pas... Je ne comprends pas votre document et ce que vous avez dit.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, on essaiera de l'expliquer un peu.

M. Renaud JUDENNE (CGT) : Non, on n'essayera pas, là vous avez un document, et apparemment il y a un centre de supervision qui améliorera quelque chose. Eh bien, expliquez-moi, puisque le monsieur est là, autant qu'il m'explique.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On essaiera de répondre à votre question.

M. Renaud JUDENNE (CGT) : Quand on est en astreinte, on nous demande d'être à 25 minutes ou 25 kilomètres de la brigade. C'est déjà une astreinte. Là, maintenant, on étend les champs, donc expliquez-nous clairement !

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Je souhaiterais des réponses un peu plus claires sur les mouvements du personnel qui ont été réalisés ou qui vont être réalisés pour ce déploiement d'extension du périmètre d'activité. Après, j'ai deux ou trois questions plutôt techniques. Qui sont les mainteneurs de ce système ? Qu'est-ce que la qualification des différents rangs ? À quoi correspond le rang 1, 2, 3, 4, etc. ? Pourquoi uniquement 30 secondes ? Est-ce que l'on ne pourrait pas étendre à une minute, vu que les agents vont devoir gérer plus de régions, forcément il y a aura plus d'appels, et donc plus de dissuasions d'appel ? Si l'on étend à une minute, ça pourrait peut-être résoudre plusieurs problèmes. En cas de réécoute, est-ce que les agents sont avertis ? Est-ce qu'ils peuvent participer à la réécoute ? Je crois que ce sera tout. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Juste pour comprendre, quand vous parlez des mainteneurs, est-ce que vous demandez qui sont les agents du centre de supervision ou du système AVAYA ?

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Du système AVAYA.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : J'ai deux soucis. Il semblerait qu'il y a quand même la création d'une table dans le centre de supervision réservée aux entreprises privées. Je voudrais avoir confirmation. Les écoutes téléphoniques seraient, dans certains endroits, utilisées pour les plans de veille. Je voudrais savoir si c'est la même chose au centre de supervision.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On va s'efforcer de répondre à ces différentes questions. D'abord les questions vraiment liées au cœur du sujet. Est-ce que l'on peut vraiment considérer qu'un litige et la qualité de service sont différents ? J'aurais tendance à considérer que la qualité de service est supposée bonne en temps normal, mais qu'il peut y avoir un certain nombre de cas où justement le litige peut remettre en cause la qualité de service, mais c'est monsieur DUBAS qui va répondre à ça.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Par rapport à la présentation du serveur téléphonique, au point 3, on a entendu que les écoutes ne se feraient que via le DPX. Vous n'avez pas le droit aux congés, monsieur DUBAS... Que se passe-t-il s'il y a un souci au centre de

supervision et que les écoutes ne peuvent pas être effectuées par vous ? Il n'y a que vous... Il ne faudrait pas nous mentir et qu'on revienne poser des questions dans quelques mois comme ça a pu être fait dans le CE Circulation avec les écoutes téléphoniques, où ce n'était basé que sur un certain nombre de points. Pour finir, ça servait pour les centres de formation, etc. On veut savoir exactement qui peut écouter. Vous nous avez dit qu'il n'y a que vous. Quand vous êtes en vacances, il n'y a pas personne d'autre qui peut écouter, on est bien d'accord, quand vous êtes absent. Pour l'amélioration de la qualité de service, je pense qu'il va falloir trouver peut-être un autre terme ou nous faire une définition de ça pour éviter que ça parte dans tous les sens au niveau des écoutes. De plus, vous m'excuserez, monsieur le Président, mais dans le dossier, ça démarre en avril, excusez-nous de nous inquiéter pour le personnel des deux côtés, aussi bien ceux qui vont appeler pour avoir un interlocuteur, que les personnes qui reçoivent les appels pour le faire dans de bonnes conditions. Alors, si ça, monsieur le Président, vous gêne, il faut le dire. Si c'est une présentation d'outil, je vais sortir et je vais aller fumer une cigarette.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bien. Je repasse la parole à monsieur DUBAS sur les questions portant vraiment sur le cœur du dossier. Ensuite, on verra pour parler du fonctionnement du centre.

M. Guy DUBAS : Je vais tenter de répondre sur la qualité de service. Ce qui me semble important, lors d'une conversation téléphonique, c'est qu'elle se fasse dans les meilleures conditions et sur le ton le plus posé possible, pour que les échanges entre la supervision et les interlocuteurs se déroulent bien. L'avertissement d'enregistrement des conversations téléphoniques a tendance à faire baisser les tensions. Je vais être un peu plus clair. L'agent, dans les postes, a un certain nombre de procédures à respecter. Il y a des délais. L'agent dans la supervision en a aussi. Chacun essaye de faire les procédures le plus rapidement possible. Parfois, il arrive que les échanges soient un peu tendus. Ce n'est pas quelque chose que j'invente. On vit tous dans nos différents métiers. L'avertissement d'enregistrement des conversations a tendance à faire baisser ces tensions.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est comme ça que vous gérez le stress des agents des deux côtés, en disant aux agents qu'ils sont enregistrés, donc ils doivent faire gaffe à ce qu'ils disent...

M. Guy DUBAS : Non, ce n'est pas ce que je dis.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Bah, si, c'est ça. Vous gérez le stress en disant aux agents de faire attention, parce qu'ils sont écoutés, derrière ils pourraient être plombés.... Ce n'est pas une gestion du stress bien terrible...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais reprendre le micro là-dessus. Est-ce que l'on peut illustrer un peu ce que l'on appelle « litige » et en quoi ça peut avoir un lien avec la qualité de service ? Ensuite, on regardera la question de l'exploitation. Est-ce que vous êtes bien le seul à écouter ? Comment écoutez-vous les enregistrements ? Est-ce que les agents peuvent être conviés à écouter leur conversation ? Pour le litige et le lien avec la qualité de service, je crois que c'est ce que vous aviez commencé à expliquer. Dans certains cas, les agents qui sont en train de relever des dérangements sont en situation de tension. Ça peut se répercuter dans leurs conversations. De ce point, il est correct, dans ces situations où il peut y avoir des tensions à cause du métier, de savoir que l'on est enregistré.

Sur des exemples de situations types pour lesquelles vous avez besoin de réécouter les conservations, je vous laisse la parole.

M. Guy DUBAS : Je vais prendre un exemple très concret. C'était l'incident du 18 février à Cherbourg. Dans ce cas précis, j'ai réécouté les conversations. Ça me permet aussi de répondre à la seconde question. Je suis le seul à pouvoir réécouter les conversations. En mon absence, personne d'autre ne peut les écouter.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Juste pour compléter vos propos, monsieur le Président. Comme vous dites, il peut y avoir des situations d'urgence qui peuvent être stressantes. La conversation qui pourrait être tendue ou musclée viendrait peut-être du fait que la personne a attendu cinq minutes au bout du fil pour avoir quelqu'un. Ce sont cinq minutes très importantes peuvent provoquer un agacement même si la personne est enregistrée à propos d'une situation urgente à gérer. Comment allez-vous gérer ça ? Est-ce que vous allez prendre en compte le fait que la personne a peut-être attendu depuis cinq minutes ? On est plus qu'en situation d'urgence. Il faut prendre l'ensemble des composantes et pas seulement forcément le ton qui est utilisé. Je ne pense pas qu'en tant que DPX, vous soyez le seul qui est habilité à écouter et à faire un jugement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Là-dessus, je ne comprends pas la question.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : On sait très bien où ça mène les enregistrements...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne comprends pas la question. D'habitude, la question qui est posée quand il y a des enregistrements, c'est de s'assurer que les enregistrements ne sont pas écoutés par des personnes qui ne sont pas habilitées, formées pour ça, en lien direct avec les agents, etc. La crainte que l'on pourrait avoir, c'est que monsieur DUBAS ne soit pas le seul qui soit habilité, et que des personnes voire des personnes nombreuses le soient, mais ce n'est pas le cas. Ça vous donne une garantie, je pense, importante de confidentialité sur les conditions dans lesquelles les enregistrements peuvent être écoutés.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Donc, comment sont gardés ces enregistrements ? Est-ce que vous faites une écoute ? Est-ce que les deux agents sont avisés ? Est-ce que les deux agents, avant de faire votre propre opinion, sont interrogés ? Est-ce qu'ils peuvent écouter leur propre bande ? C'est un ensemble de choses que l'on a besoin de savoir, que les agents ont besoin de savoir, parce vous me dites que ce ne sera qu'une personne qui écoutera, mais vous ne m'avez pas écouté justement, monsieur LARRIEU, sur le sujet tout à l'heure, il y a 10 minutes à peu près... L'année dernière, on a le souci au niveau du CE Circulation, où c'était vachement cadré, les enregistrements étaient sur clé cryptée, etc. On s'est rendu compte que les enregistrements pouvaient être écoutés par un certain nombre de personnes, et que les bandes étaient même utilisées dans le cadre de formations, sans que les agents enregistrés soient mis au courant. Permettez-nous d'émettre un doute et de poser des questions, peut-être un peu ardues ou d'un ton qui ne vous plait pas, malgré le fait que nous soyons enregistrés, mais derrière il peut y avoir des conséquences pour les agents. Les agents ont le droit d'avoir toutes les informations quand ils sont enregistrés.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT, c'est précisément parce que j'ai en tête certains débats que nous avons eus, au CE Circulation, que je vous ai fait confirmer par monsieur DUBAS qu'il est le seul à pouvoir accéder à ces enregistrements. Est-ce que l'on peut dire un peu plus sur la façon dont vous procédez ? Est-ce que l'agent du CS est informé ?

M. Guy DUBAS : Sur la façon dont je procède, le logiciel d'écoute de conversations n'est installé que sur mon PC. En plus, pour y accéder, j'ai un mot de passe et un login. Ces écoutes sont archivées en temps glissant sur trois mois. Je peux remonter trois mois en

arrière. Pour le traçage, c'est différent, c'est six mois. C'est l'heure de l'appel, le numéro de téléphone quand il apparaît, parce qu'il n'apparaît pas tout le temps.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Donc, vous êtes le seul à écouter. Dans quel cadre écoutez-vous ? Est-ce que c'est sur votre propre cadre ou est-ce que c'est sur demande d'un DPX, d'un DUO, d'un DET ? Est-ce que c'est réellement pour améliorer la qualité de service de votre service, où vous devriez écouter les bandes sur demande d'une personne tierce ? Si l'on dit que c'est pour améliorer la qualité de service, c'est de votre propre chef pour améliorer la qualité de service que vous pourriez apporter à votre équipe. Si vous écoutez, par rapport à une demande extérieure à votre service, ce sera bien pour autre chose qu'une amélioration de la qualité de service...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT, là on joue un peu sur les mots...

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Non, pas du tout !

M. Pierre BERTRAND (UNSA Ferroviaire) revient en séance à 14 h 57 après avoir quitté la séance durant la pause méridienne.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On joue un peu sur les mots. Je dis un mot de ma vision de la qualité de service du centre de supervision, et ça répondra d'ailleurs à certaines questions. Le centre de supervision a pour objectif d'améliorer la disponibilité et la maintenance du réseau. La qualité de service du centre de supervision est appréciée des deux points de vue, premièrement, des dirigeants du centre de supervision qui se demandent si leur entité fonctionne bien, et qui veulent en améliorer le fonctionnement, mais il se peut qu'il y ait des questions qui remontent d'un établissement. Ainsi, tel agent estime que la conversation a été difficile tel jour. Excusez-moi, mais si ça, ce n'est pas un problème de qualité de service, c'est un problème. Là, ce qui est quand même commun aux deux sujets, c'est que c'est monsieur DUBAS et personne d'autre ne réalise les écoutes. Pour être précis, les dirigeants des établissements qui sont intervenus dans le processus de maintenance ne peuvent pas, de leur propre chef, réécouter les bandes, et ça, je pense que c'est une garantie importante qui est donnée.

Sur la façon dont ça se passe, est-ce que vous souhaitez dire autre chose ? Est-ce que l'on peut aborder la question du fonctionnement du serveur, au sens où certains appels n'aboutissent pas ? On a noté que ça pouvait éventuellement être un sujet de tensions. Qu'est-ce qui se passe quand les appels n'aboutissent pas ?

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Excusez-moi, on n'est pas là pour parler téléphonie. Il y a un moment où l'on est là pour parler d'une extension du centre de supervision. Vous nous direz donc combien vous aviez de salariés qui travaillaient à ce centre de supervision. Comme vous ajoutez des établissements tous les mois, vous nous direz combien de salariés vous ajoutez tous les mois, puisque j'ai cru comprendre qu'un établissement — il y a quelqu'un qui l'a dit tout à l'heure — avait été raccordé en février. La Normandie a été raccordée, je crois, le 15 octobre. Vous en annoncez trois autres, si j'ai bien compris, ce qui va faire cinq établissements raccordés en six mois. Vous nous direz donc à chaque fois — puisque forcément à chaque fois que vous rajoutez un établissement, vous rajoutez des incidents, des appels à gérer — que vous rajoutez un établissement, les créations de postes qui sont faites en face. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur MUTEL, je redis que ça n'est pas l'objet de l'information aujourd'hui. Pour autant, on demandera à monsieur DUBAS de nous

informer là-dessus. Madame LANTZ, vous aviez posé une question, est-ce que vous voulez la préciser ?

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Oui, je me demande juste comment des mainteneurs peuvent vérifier qu'un système fonctionne s'ils n'effectuent pas de réécoute. Contrairement à ce que vous avez dit il y a quelques secondes, à part monsieur DUBAS, il n'y a personne qui puisse effectuer des réécoutes, et même les mainteneurs ne peuvent pas réécouter les enregistrements.

M. Guy DUBAS : Au moment de l'installation, on s'est posé la question. On s'est demandé si l'on donnait la possibilité aux agents de réécouter les conversations ou leurs conversations. Le système ne permettait pas la réécoute. AVAYA est une société externe. Finalement, avec les membres du CHSCT Est-Européen, nous avons choisi de ne pas permettre la réécoute par les agents pour qu'ils ne puissent pas se réécouter entre eux. Le système ne permettait pas de limiter la réécoute à l'agent qui souhaitait écouter sa conversation. Il y avait une question sur le paramétrage. Il a été réalisé à la mise en place et depuis il n'a pas été modifié. Ce sont les personnes d'AVAYA qui gèrent la maintenance de ce système.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Lors des réécoutes, est-ce que les agents sont avec vous ?

M. Guy DUBAS : Les agents ne sont pas avec moi lors des réécoutes. Il m'arrive de les informer de la réécoute selon les sujets.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Qu'est-ce qui arrive aux appels qui n'aboutissent pas ?

M. Guy DUBAS : Lorsqu'un appel n'aboutit pas, le système dissuade les agents avec un message sur le répondeur. Le superviseur a un moyen, a un outil, pour voir l'ensemble des messages qui n'ont pas été réceptionnés. Je vous invite, en cas d'absence de rappel sur un appel perdu, de m'informer pour que je puisse faire une explication aux agents. En fait, les agents de la supervision doivent tracer les appels manquants et doivent appeler les agents.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Excusez-moi, les agents de circulation ont sept minutes pour appeler.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Non, non on parle des agents du centre de supervision, monsieur PINOT. Je traduis ce que j'ai compris. Les agents du centre de supervision ont la trace des appels qui n'aboutissent pas, et doivent rappeler les agents dont l'appel n'a pas abouti. C'est le sujet sur lequel monsieur DUBAS dit que l'appel s'adresse basiquement aux établissements. S'il y a des cas dans lesquels cette procédure n'est pas suivie, c'est-à-dire des cas pour lesquels le centre de supervision ne rappelle pas les agents quand l'appel n'a pas abouti, il faut que le dirigeant soit au courant pour faire les vérifications et les reprises utiles auprès des agents du centre de supervision. On n'est donc pas dans l'autre sens.

Mme Stéphanie SCHEUER (SUD-Rail) : Du coup, on comprend mieux le pourquoi. En tant qu'agent de circulation, on a sept minutes pour être réactif. On est mis en attente. On ne nous répond pas, forcément le ton monte. Notre attente de sept minutes pour l'appel, quand intervient-elle ? Quand on appelle le centre de supervision, c'est parce qu'on a besoin d'aide. On appelle un service pour avoir une réaction sur le problème. Quand est-il résolu puisqu'on est mis en attente ? Où est le délai ? Comment justifie-t-on l'intervention ?

Du coup, on ajoute à chaque fois un établissement, donc vous baissez les effectifs, parce que c'est ça la réalité. Vous ne voulez pas parler d'effectifs, mais on agrandit le périmètre, donc au bout d'un moment, il va falloir... Si l'on est mis en attente, c'est qu'il y a beaucoup plus d'appels avec beaucoup de moins de personnes pouvant répondre.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On va revenir sur l'organisation, parce que je vois que ce sujet est venu dans beaucoup d'interventions. Madame SCHEUER, sur un point précis, la référence qui fait foi en cas de désaccord sur le fait que l'agent de circulation ait appelé ou pas, c'est l'heure à laquelle est enregistré l'appel au centre de supervision. Il ne peut pas être reproché à l'agent de circulation l'indisponibilité du superviseur.

Mme Stéphanie SCHEUER (SUD-Rail) : Ce n'est pas une question de reproche, c'est une question de réactivité. Si l'on appelle, c'est parce qu'on a besoin d'une intervention tout de suite.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Tous ces systèmes sont des systèmes basés sur des incidents relativement rares qui aboutissent sur des superviseurs, sur des agents de maintenance. On va dire qu'on ne peut faire qu'un raisonnement statistique qui consiste à dire qu'en moyenne il n'y a pas deux incidents en même temps, et donc en moyenne on tombe sur des agents disponibles pour répondre à un incident, et c'est ce qui se passe dans la façon la plus générale, mais vous ne pouvez jamais garantir l'ordre et la minute à laquelle tombent les incidents. Il n'y a aucun système qui permet de le garantir, sauf à mettre une structure de débordement absolument énorme, avec des gens qui ne travailleraient jamais, parce qu'ils ne seraient pas justifiés par le nombre d'incidents à traiter. Ce système est inhérent à tout centre d'appels qui recueille des appels qui ne sont pas des appels qui tombent régulièrement, mais qui sont des appels sur des incidents. Par définition, ce sont des appels sur des incidents relativement rares sur lesquels on ne lisse pas le moment où ils interviennent.

Je propose, pour répondre à un certain nombre de questions...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, depuis dix minutes, c'est un peu le foutoir, excusez-moi du terme. Je vous propose de redonner un peu la parole à ceux qui l'ont demandé, parce que vous avez un assesseur à votre droite qui peut vous aider.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Absolument, et vous pouvez noter que nous progressons de ce point de vue-là. Je vous propose d'organiser le débat comme ça. On va donner la parole à messieurs GUELUY, LEROY, SENS, TRUFFIN. Ensuite, on répondra à cette question et l'on s'efforcera d'ouvrir le débat sur l'organisation du centre de supervision, son adaptation et son augmentation avec l'extension du centre de supervision. Je redis que ce n'est pas le sujet. La croissance du centre de supervision a été vue dans le passé, dans une consultation du CHSCT de l'Infrapole Est-Européen, mais on va quand même donner les informations.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le Président, je voulais revenir sur les propos de votre directeur de centre. Tout à l'heure, il évoquait des tensions entre les agents qui sont d'un côté et de l'autre du téléphone. Je voudrais ajouter le fait qu'au fur et à mesure du temps, les agents qui sont d'astreinte à longueur d'année ont peut-être peur qu'on leur annonce que la personne avec qui il risque d'être en contact est à l'autre bout de la ZDP NEN, qu'elle ne connaît pas forcément les installations. Je pense qu'en matière de RPS, ça ne doit pas forcément améliorer les choses. Le sujet de la charge de travail, sur le centre, est un sujet, mais il y a aussi un problème pour ceux à qui l'on retire le travail dans les régions. Vous ne me ferez pas croire qu'il n'y a pas de conséquence. Les appels d'astreinte

étaient gérés en région par des personnels, c'est transféré dans ce centre, il y a aussi un impact sur la charge de travail passée. Vous ne voulez pas parler de charge de travail, ça vous embête... L'organisation du travail, quand elle vous intéresse, vous nous rappelez qu'elle est de votre fait et de votre responsabilité, je pense qu'on a le droit de vous demander des comptes là-dessus. Est-ce qu'il y a eu des retours d'expérience au fil des transferts des établissements ? Ce serait bien, comme ça a été demandé, qu'on ait, au fur et à mesure du temps, le nombre de postes qui ont été créés, de postes supprimés, les contrats de travail, je l'ai demandé tout à l'heure dans la déclaration. Je vous rappelle quand même qu'on est sur une ZDP NEN avec sept régions, je ne suis pas censé savoir ce qu'il se passe, je ne sais pas si ce sont des salariés cheminots, au statut, vous n'avez même pas répondu là-dessus...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, monsieur LEROY.

M. Adrien LEROY (UNSA Ferroviaire) : Merci, monsieur le Président, j'ai l'impression d'être à une bilatérale... J'aurais bien aimé avoir les réponses à la première série de questions, mais bon on va faire un second tour et l'on va en rajouter un peu, même si je n'ai pas oublié les premières questions... J'ai voulu parler tout à l'heure de la formation de ces agents, notamment par rapport à la connaissance des lignes. Il y a aussi leur formation initiale. J'aimerais bien savoir la filière de ces agents, leur cœur de métiers, leur grade et formation initiale. Ça me semble logique qu'ils aient tous une formation d'agent de circulation pour savoir qui appeler en fonction de l'incident. Si ce n'est pas le cas, ça expliquerait peut-être les problèmes rencontrés par rapport aux questions qui nous sont posées et la perte de temps par rapport à la réactivité. On n'a toujours pas la réponse sur le gain entre un agent de circulation qui appelle directement le mainteneur de son secteur et l'appel à deux interlocuteurs pour appeler finalement la personne. Je me demande encore comment ça va plus vite.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La question est très claire. On va s'efforcer d'y répondre aussi clairement.

M. Dominique SENS (CGT) : J'ai l'impression que vous voulez vous consacrer aux informations obligatoires et en l'occurrence sur l'utilisation de cette plateforme téléphonique. Je reviens au titre de l'ordre du jour. C'est bien une information sur l'extension du périmètre d'action du centre de supervision. Je reste là-dessus. Mon camarade, Pascal GUELUY vient de vous préciser qu'il n'a pas eu de réponses à plusieurs questions. Il y a aussi eu une déclaration. J'ai l'impression que vous passez les informations obligatoires, parce que c'est enregistré. On a la même stratégie, mais vous ne répondez pas aux questions. Je voulais rajouter que l'on connaît bien les dérives de ces plateformes téléphoniques dans d'autres métiers, et sur l'écoute continue des agents. Je l'ai dit ce matin, monsieur le Président, je veux bien vous croire sur parole, sauf que l'on a l'expérience d'autres cas similaires où il a été démontré que ces écoutes continues sont préjudiciables aux agents.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est noté, monsieur SENS. Monsieur TRUFFIN.

M. Anthony TRUFFIN (CGT) : En fait, la question a été posée tout à l'heure, mais je vais la réitérer. Quelle est la plus-value en fait de ce système ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de répondre à un certain nombre de questions très pratiques. Quelle est la filière des agents qui interviennent au CS NEN ? Quelle est leur formation quand on fait une extension ? Ensuite, on va parler de l'organisation mise en place et de la croissance du périmètre du centre. Est-ce qu'elle

s'accompagne d'une croissance des moyens du centre ? Vous allez nous dire ce qu'il en est. Ensuite, on en viendra à la question de la complexité. Je mettrai ensemble la question de la plus-value du centre et la question de la complexité qui semble plus importante aujourd'hui. Comment expliquer que l'on fasse ce centre et que l'entreprise y trouve un avantage ? Au passage, quand on parlera des moyens du centre, on s'efforcera de répondre à la question de madame SCHEUER. Est-ce qu'il y a eu baisse ou suppression de moyens en région concomitamment avec la montée en charge du centre ? On essaye de répondre à ces questions.

M. Guy DUBAS : Première question sur la filière. Il n'existe pas de filière sur la supervision. Les agents qui travaillent à la supervision, pour la plupart, sont des reconversions en interne, notamment du FRET. J'ai récemment reçu des agents qui viennent de technicentres. On a un ancien AC. On a aussi des agents en inaptitude médicale ou qui viennent de la maintenance.

Sur la formation, le centre de supervision existe depuis 2007. De 2007 à 2016, il n'existait pas de formation de superviseur, des missions de la supervision. Nous avons mis en place, l'année dernière, un cahier des charges pour la formation de nos agents à la supervision. Ça s'est accompagné de la création d'un poste d'appui technique à la supervision qui a la formation de nos agents dans ses missions. Ça s'est concrétisé récemment par la formation de huit de nos agents. Ça me permet d'enchaîner sur les moyens du centre de supervision. Initialement, je suis arrivé à la supervision en 2015, il y avait sept agents. Aujourd'hui, on est 26. Au départ, c'était une table de supervision. Au rattachement en 2016, à la préparation du rattachement à l'Infrapole Est-Européen, on avait un agrandissement du périmètre, on a mis en place une deuxième table. Récemment, depuis janvier 2019, nous avons mis en place une troisième table de supervision.

Sur la charge de travail, elle est suivie mensuellement, quantitativement je suis la charge et je diffuse le document à l'ensemble des infrapoles sur l'évolution de la charge du centre de supervision. C'est très important, puisque de la charge aboutit à la qualité de service. Plus il y a de charges à laquelle on ne peut pas répondre, plus le mécontentement augmente.

Je reviens aussi sur la question des appels dissuadés. Je mesure aussi, tous les mois, le nombre d'appels dissuadés. Depuis la mise en place de ce dispositif, AVAYA, on a un taux d'appels dissuadés entre 3 et 4 % des appels entrants. Je ne dis pas que c'est fantastique.

M. Anthony TRUFFIN (CGT) : Sur combien d'appels ?

M. Guy DUBAS : Le nombre d'appels entrants par an est d'environ 50 000.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Avec combien d'établissements ?

M. Guy DUBAS : Les chiffres annoncés sont les chiffres de 2018. En 2018, on avait rattaché, en périmètre géographique, la Lorraine, l'Alsace, la Champagne-Ardenne, l'infrapole Est-Européen, la ligne LGV entre Paris et Strasbourg, et depuis fin 2018 l'Infrapole Normandie uniquement sur la partie des appels.

Ça me permet aussi d'enchaîner sur la plus-value d'un centre de supervision. Il y a une partie sur les appels. Les AC contactent le centre de supervision et l'appel du mainteneur est déclenché. La partie la plus intéressante du métier vient sur les alarmes de télésurveillance. Un certain nombre de lignes sont équipées d'alarmes, d'éléments techniques, qui nous sont remontés par la partie informatique. Les alarmes arrivent devant le superviseur. Il va faire un tri et une priorisation de ces alarmes. Je prends un exemple concret. Entre une alarme technique sur le terrain et le mainteneur, aujourd'hui,

techniquement, l'on pourrait se passer du centre de supervision et faire un transfert direct. On met des agents de supervision en place pour qu'ils fassent un tri et une priorisation, et qu'ils filtrent. Quand nos agents sont sur le terrain, dans les infrastructures, et qu'ils voient qu'il y a une manœuvre de maintenance ou de travaux, ils provoquent des alarmes. Ici, la plus-value du centre de supervision est de ne pas déclencher un appel du mainteneur pour une alarme qui n'est pas avérée. C'est la plus-value directe. Il n'y a pas d'intérêt à déranger un mainteneur à trois heures du matin pour qu'il s'aperçoive qu'en fait ce sont ses collègues qui font de la maintenance... L'autre intérêt du traitement de ces alarmes, c'est la possibilité de faire des statistiques. Il y a des alarmes dites fugitives, c'est-à-dire que l'alarme monte pour arriver au centre de supervision et va disparaître dans les quelques minutes qui suivent. Pour autant, on ne va pas forcément toujours déclencher l'appel du mainteneur. Pour autant, cette information est intéressante. Je vais prendre un exemple concret. C'est un peu comme si je venais à Paris et que j'avais mon voyant orange sur ma voiture qui clignote. Ça me permet de faire mon trajet, pour autant il y a un indicateur qui me dit que quelque chose est en train de se passer. Ce sont ce genre d'informations que l'on va rassembler au centre de supervision pour déclencher des interventions en dehors du curatif, en dehors d'un déplacement à l'instant T d'un mainteneur. On a des indicateurs qui nous montrent qu'à un endroit précis, il y a quelque chose qui est en train de déconner, si je peux me permettre.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je mesure en écoutant monsieur DUBAS, pour moi ce n'est pas une découverte, parce que j'ai déjà eu l'occasion de découvrir le centre de supervision, que ce sera peut-être une leçon pour d'autres dossiers, mais nous n'avions pas forcément aujourd'hui tous, faute d'avoir donné l'information, une vision des missions du centre de supervision. Je crois que monsieur DUBAS a permis de poser un certain nombre de bases importantes. Je complète sous votre contrôle. À ma connaissance, pour répondre à la question de madame SCHEUER qui consiste à savoir s'il a disparu des charges de travail en région, ce n'est pas le cas. Autrefois, les postes d'aiguillage, avec des listes d'appels qui étaient parfois complexes, appelaient directement le mainteneur d'astreinte. Il n'y avait pas de service régional qui concentrait tous les appels. Il n'y avait pas l'équivalent du centre de supervision en région qu'on aurait supprimé pour le mettre à Pagny sur Moselle. Ça n'existe pas. On a fait directement le transfert. Par rapport à ça, il y a un aspect d'orientation des appels. Pagny sur Moselle a ainsi une connaissance du patrimoine, de toutes les listes d'astreinte, d'appels, etc., et ça permet aussi d'avoir une concentration et une trace de l'information sur l'ensemble des dérangements, qui permet d'avoir une vision statistique qui n'existait pas avant. Il fallait consulter les carnets de dérangements des postes qui sont des documents au format papier pour qui la version informatique n'existe pas, ou il faut aller domaine de maintenance par domaine de maintenance voir dans les infrapoles les types d'interventions réalisées. Aujourd'hui, on dispose avec le centre de supervision d'une vision globale de l'ensemble des dérangements qui remontent sur la zone NEN, nous permettant de faire un certain nombre de progrès dans la connaissance du comportement des installations et dans les politiques de maintenance. L'exemple qui a été donné est plus ambitieux encore techniquement. C'est s'intéresser aux alarmes fugitives qui remontent par le système. Quand on a des alarmes fugitives qui apparaissent de façon répétée, déclencher localement par les infrapoles des investigations plus poussées, et dans un certain nombre de cas des actions de maintenance ou de remplacement, permettent d'éviter la survenance d'un incident. Vous voyez les éléments. On peut se dire qu'on aurait peut-être dû commencer par une description du fonctionnement de ce centre et de sa plus-value.

Je pense que monsieur DUBAS a apporté un certain nombre de réponses par rapport aux questions posées. Monsieur GUELUY a demandé la parole.

M. Pascal GUELUY (CGT) : C'était pour rebondir sur le fait que ça servait, si j'ai bien compris, à décaler des interventions dans le temps. Je voulais demander quelle est l'expertise des superviseurs par rapport à la connaissance des métiers des agents mainteneurs de l'infrastructure pour décider de décaler une intervention. Quand on décale une intervention, la conséquence peut être le retard du premier train du matin ou quelque chose de plus grave le matin venant gêner la circulation. Ils ne connaissent pas nos métiers pour prendre de telles décisions.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Je n'ai toujours pas la réponse sur ma première question sur la formation à la suite de l'extension du périmètre. Quelle est la connaissance des lignes, des installations par rapport à l'ouverture de cette nouvelle table ? J'ai limite des interrogations supplémentaires par rapport à votre réponse sur la filière et la formation des agents. Quand vous dites que ce sont des agents du FRET ou du Matériel qui sont amenés à faire les réponses, ça explique quelques situations malheureuses. Vous dites que depuis 2016, à la suite de la création d'un poste et d'un cahier des charges, une personne est chargée de former ces agents, est-ce que l'on peut avoir une idée rapide — ou en suite CSE — du contenu de cette formation ? On a vraiment des problèmes techniques quand un agent de circulation appelle à la suite d'un problème. On n'est peut-être pas tombé sur un agent qui venait d'arriver. On ne va pas faire le procès d'une seule personne, mais si elle était là, c'est bien qu'elle était habilitée, donc au niveau de la formation, il y a peut-être un problème en amont. Je pense qu'on a assez d'agents en circulation qui ne passent pas la visite médicale sécurité, à qui l'on ne trouve pas de postes, pour mettre dans ces fonctions des personnes qui connaissent les problématiques du terrain. Est-ce que l'on peut avoir au moins la réponse sur les processus de formation mis en place par rapport à la connaissance des lignes et des installations, pour la Picardie, le Nord-Pas-de-Calais, etc. ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je propose que l'on donne un ordre logique de réponse à ces deux questions. On va d'abord répondre sur le contenu de la formation et l'on verra si après ça, on peut répondre à la question de monsieur GUELUY sur les conditions de décalage d'une intervention.

M. Guy DUBAS : Sur le contenu de la formation, on a encore une fois fait appel à nos agents pour réaliser le cahier des charges, et aux agents qui travaillent dans les infrapoles pour écouter leurs besoins. Je vais donner quelques éléments significatifs sur la formation. Tous les agents sont habilités à la sécurité. C'est la compréhension élémentaire des gestes les plus basiques. Une fois qu'ils sont habilités, la formation va surtout porter sur des connaissances relatives à la signalisation. 80 % des incidents réceptionnés à la supervision sont des incidents de signalisations. Ils vont également traiter des éléments caténaux, des éléments de voies, et dans le cahier des charges il est également prévu un déplacement de nos agents de supervision sur le terrain, mais aussi dans les postes de circulation, c'est en train de se mettre en place.

Sur la connaissance du périmètre géographique, très honnêtement, le REX montre sur notre cahier des charges que l'on n'a pas été assez loin sur ce point. On avait prévu une présentation du territoire avec les lignes principales du Nord-Pas-de-Calais et beaucoup d'installations ferroviaires en Normandie aussi, mais on doit aller plus loin sur la connaissance géographique du périmètre. Je vais aussi donner un exemple. Les postes travaillent en axes, on va de telle ville à telle ville, mais nos outils nous obligent à travailler en numéro de ligne. Là, on a eu des points d'ajustements. Je sais qu'il y a des choses qui

sont en cours, des fichiers sont échangés pour arriver à mieux communiquer sur ces points. Voilà sur le contenu de la formation. Idéalement, on souhaite en faire un code RAF. On y travaille pour que cette formation soit reconnue en tant que formation des superviseurs. C'est aussi une reconnaissance de l'investissement des agents qui passent la formation, afin de pouvoir écrire qu'ils ont fait la formation et qu'ils sont bien devenus des superviseurs.

Sur la question du décalage d'une intervention après l'appel d'un AC, les superviseurs n'ont pas à décaler les interventions, sauf quand c'est l'AC qui prend la décision de différer en journée l'intervention, mais le superviseur ne peut pas prendre cette décision. En revanche, sur les alarmes, il n'y a pas d'appel immédiat du mainteneur, donc ça décale l'intervention, parce que son alarme fugitive, si l'on appelle le mainteneur, il va se rendre sur place. En fait, dans 95 % des cas, le défaut n'apparaît pas, donc il n'y a pas d'intérêt à faire intervenir immédiatement. Par contre, il y a un intérêt à prendre des informations sur le dérangement et de creuser en amont avant de déclencher un appel vers le dirigeant pour qu'il fasse des investigations.

M. Arnaud LLOPIS (CGT) : Je vous écoute bien depuis tout à l'heure, vous parlez de plus-value. Dans les plus-values, vous parlez d'alarmes, de filtrages des priorités, etc., mais du coup, où est la plus-value pour vous ? C'est dans la suppression d'AC, la baisse des qualifications peut-être... Dans les délais, la plus-value n'y est pas non plus, puisqu'on ajoute des intermédiaires, au moins deux. À part entendre que vous faites des statistiques, je ne vois pas où est la plus-value, en fait.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Clairement, je demande qu'on me cite un seul cas de suppression d'AC, parce qu'au lieu d'appeler lui-même le mainteneur, il appellerait le centre de supervision. Ça n'existe pas ! Quand vous regardez l'organisation des postes d'aiguillage, elle est dictée par la charge de circulation et la technologie de poste. Dans les études d'organisation les plus poussées, quand vous regardez le temps passé sur l'appel au centre de supervision ou au mainteneur, autrefois, il est absolument et totalement minoritaire. Il n'y a pas de gain qui serait lié au centre de supervision et lié à la suppression d'emplois dans les régions. On se redit quand même que le sujet sur lequel on travaille, c'est le sujet global des défaillances de nos composants. Ça a été rappelé par Guy DUBAS, 80 % sont des défaillances de signalisation. De l'automatisation de plus en plus grande des systèmes avec des alarmes qui remontent et de la nécessité de trier ces alarmes, ça a aussi été dit très clairement, pour éviter de faire partir les gens sur le terrain pour des alarmes qui sont justifiées par autre chose, manœuvre normale d'installation ou alarme fugitive, et donc le gain est très clairement sur la circulation des trains, sur la régularité, etc. Est-ce que l'on peut dire un mot des temps d'intervention ? C'est un sujet que vous suivez, je suppose.

M. Guy DUBAS : Oui, sur les délais, on suit les délais, alors nos propres délais, c'est-à-dire que l'on mesure le temps moyen entre le moment où l'on nous avise d'un incident et le temps à partir duquel on va déclencher le premier appel au mainteneur. Le gain, quand on prend la télésurveillance, on n'a pas cette gestion de l'appel. La télésurveillance, informatiquement, va nous remonter directement l'information de défaillance sans délai. Le gain de la télésurveillance se situe au niveau de la remontée d'information par la télésurveillance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais poser une question, mais je ne sais pas si l'on a les éléments aujourd'hui. Il faudrait pouvoir comparer avant et après. Est-ce que l'on a des éléments de comparaison entre le temps qui était mis par les agents de circulation

pour appeler le mainteneur et le temps qui est mis quand ça transite par le centre de supervision ? À priori, il y a un allongement, mais il faudrait le comparer.

M. Arnaud LLOPIS (CGT) : En fait, le délai n'est pas celui où vous répondez, mais c'est le délai à partir duquel on appelle l'AC et que l'agent mainteneur est sur place. La supervision appelle l'agent mainteneur et l'agent mainteneur rappelle l'AC pour savoir exactement ce qui se passe. C'est la réalité du terrain ! C'est ce délai qui compte !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On reviendra peut-être là-dessus.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Je voulais revenir sur les alarmes fugitives. Vous dites qu'elles disparaissent, mais si le superviseur la quitte et fait l'acquitte, c'est bien ça.

M. Guy DUBAS : C'est le principe.

M. Mickael CHERIFI (CGT) : Pourquoi le superviseur l'acquitte ? C'est au mainteneur de l'acquiescement.

M. Guy DUBAS : Complètement d'accord. Si les mainteneurs sur place, mais il faut que le mainteneur soit sur place, pouvaient faire l'acquiescement à la place du superviseur, je suis tout à fait d'accord avec vous, ce serait à eux de le faire. On constate, depuis la mise en service du centre de supervision, c'est que ce n'est pas le cas.

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

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : On va reprendre la bilatérale... Vous dites que quand ce sont les AC qui appellent la supervision, si c'est une alarme fictive, vous la notez et vous dites qu'on n'envoie pas de dépanneur.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est exactement le contraire qui a été dit monsieur PINOT. Je préfère le dire tout de suite. Monsieur DUBAS vient de dire le contraire. Le superviseur ne peut pas différer l'appel au mainteneur quand c'est l'AC qui appelle. Par contre, vous avez noté qu'il a deux sources d'information. Je reviens à l'exposé précédent. Il a deux sources d'information. Il a des appels qui remontent des AC et il a des informations techniques qui remontent directement depuis des systèmes qui sont supervisés techniquement, des alarmes. C'est uniquement dans certains cas d'alarmes techniques qu'il peut prendre la décision, parce qu'il estime qu'elles ne correspondent pas à un vrai dérangement, de différer l'appel au mainteneur.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Comment se fait-il que dans ce sens-là le superviseur n'appelle pas l'AC pour avoir confirmation du besoin du mainteneur ou pas ? Des fois, les AC voient le mainteneur intervenir, sur demande du superviseur, l'AC n'a rien demandé. C'était juste fictif et il n'y avait pas besoin d'intervention. Vous voyez le niveau... Il doit être dans les deux sens. Vous dites que vous faites parfois intervenir les mainteneurs pour rien. Oui, mais des fois, ça vient aussi de vous, parce que le service qui n'était pas habilité — je ne sais pas, je ne connais pas leur fiche de poste — mais parfois, avant d'envoyer un mainteneur, ce serait peut-être bien aussi d'appeler l'AC pour faire le point.

M. Guy DUBAS : Ce que vous dites, monsieur, résonne complètement. Il y a des alarmes que nous recevons pour lesquelles le superviseur doit aussi prévenir le poste. Je vais prendre des exemples concrets. On a eu des alarmes de ratés d'ouverture de passage à niveau qui n'étaient pas techniques et qui n'ont pas été répétées au poste. Dans ces cas, il est intéressant que le superviseur appelle le poste pour que les mesures Transport soient prises le plus rapidement possible, et qu'en parallèle, l'appel au mainteneur soit déclenché. C'était des cas de dysfonctionnements. Il faut avoir en tête que les alarmes ont des

niveaux. Je ne vais pas rentrer dans les détails techniques, mais en fait certaines alarmes sont répétées au poste, mais d'autres ne le sont pas. Les alarmes qui sont répétées sont des alarmes pour lesquelles des mesures Transport sont prises.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : S'il n'y a pas d'autres interventions, je vous propose... Oui, monsieur LEROY.

M. Adrien LEROY (UNSA-Ferroviaire) : Est-ce que c'est un oubli dans votre présentation ou est-ce que vous n'avez pas intégré la partie formation sur les incidents de circulation ? Depuis tout à l'heure, on parle de la partie Équipement, Maintenance et Travaux, c'est peut-être ce qui fait l'étendue des débats. Forcément, on parle de sujets qu'on ne maîtrise pas encore en ce début de mandat... Là, c'est le premier sujet depuis quelques mois qui concerne les deux métiers. On est tous concernés à des étages différents. Quand on a un incident de circulation, avec nos compréhensions de procédures avec l'interlocuteur, je vous ai demandé le contenu de la formation, et ça me conforte un peu dans ce que je pensais. Vous avez peut-être oublié une partie et dans ce cas-là, je vous laisse rectifier, sinon l'intervention d'aujourd'hui aura moins permis que vous entendiez cette demande pour intégrer un module, un manuel d'incidents, sur les incidents de circulation pour les superviseurs afin qu'ils puissent comprendre de quoi l'on parle quand on a un incident de circulation. Pour cette formation, vous demandez la fiche RAF, j'aurais voulu savoir la qualification de ces agents et après le grade ou éventuellement le déroulé de carrière. S'il y a une mise en place d'une formation, il y a une reconnaissance du métier et ils doivent forcément avoir une qualification et ça vient s'inscrire dans le cadre d'une filière. On est en train de les rediscuter en ce moment, donc il ne faudrait pas que ce soit un oubli.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais passer la parole à monsieur DUBAS sur la question du contenu de formation lié aux incidents de circulation, mais tout dépend de ce que l'on entend par incident de circulation. Les incidents de circulation ne sont pas forcément dans le champ du centre de supervision. Tous les incidents de circulation ne relèvent pas de ce champ, même si beaucoup relèvent du centre de supervision.

Je parle sous le contrôle de Guy DUBAS, il me semble qu'il a été dit qu'il n'y a pas aujourd'hui de filière de supervision. On va garder, par principe, pendant un certain temps, sauf si un jour il devait y avoir une filière spécifique, des gens qui vont avoir des grades de leur métier spécifique, leur métier d'origine. Il importe que si une fiche du RAF est créée, elle fasse droit au fait que peuvent accéder à cette formation des gens qui viennent de métiers divers. On entend bien votre suggestion sur les AC qui seraient touchés par des inaptitudes qui ne leur permettraient plus de tenir les fonctions de sécurité dans les postes. Je pense que c'est une bonne piste, et je pense que le cas a déjà dû se présenter. Ensuite, il y a la question de la localisation qui fait qu'un agent de Rouen ou de Lille ne voudra pas forcément aller travailler à Pagny sur Moselle, et donc on va avoir un bassin d'emplois dans lequel on va pouvoir trouver ce type d'agents qui est plus un bassin lorrain. Je passe la parole pour compléter mes propos.

M. Guy DUBAS : Sur les incidents de circulation, on a commencé à construire les documents de traitement des incidents avec la DC 1503, parce qu'elle décrivait parfaitement ce que l'on doit faire, en matière de centre d'appels. On prend chaque incident, et pour chaque incident il y a une fiche. C'est vraiment notre base de travail. On a complété ces éléments en pensant aux questions que l'on peut poser à l'AC pour appuyer le mainteneur dans sa relève de dérangement. Ça fait partie du cursus de formation des superviseurs.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur OZENNE a demandé la parole.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Oui, tout à fait, c'est pour compléter. Au niveau de l'EIC Alsace, nous travaillons avec le centre de supervision depuis quelques années maintenant, et en ce qui concerne les incidents de circulation, je parle en particulier de la présence de personnes sur les voies, on fait appel au centre de supervision. Il déclenche les agents voies nécessaires pour les reconnaissances utiles, etc. C'est effectivement important que les superviseurs soient bien formés aux incidents de circulation et qu'ils comprennent bien notre problématique. Voilà, c'était pour compléter.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Je remercie, en votre nom à tous, Guy DUBAS. J'ai le sentiment que nous aurions dû commencer par un exposé un peu plus fondamental sur les missions, le fonctionnement et l'organisation aujourd'hui du centre de supervision. On en tiendra compte pour des dossiers ultérieurs. En tout cas, je le remercie en votre nom.

Guy DUBAS quitte la séance à 15 h 44.

D3 – INFORMATION SUR LE PROJET INFRAPOLE RHENAN 2020

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous pouvons passer, si monsieur le Secrétaire est d'accord, au point suivant de l'ordre du jour. C'est une préinformation, parce que le dossier d'organisation de l'Infrapole Rhénan qui est aujourd'hui envisagé à l'horizon 2020, s'il doit se réaliser doit passer la consultation du CSE, et cette consultation sera précédée d'une information sur le contenu précis de dossier de réorganisation qui vous sera proposé. Aujourd'hui, je pense que chacun l'aura noté, en lisant le dossier, on est sur un dossier qui présente les principes. Pourquoi avons-nous souhaité cette préinformation ? Nous pensons que c'est un sujet important, qui va sûrement apporter beaucoup de débats entre nous sur la compréhension de ce que nous voulons faire dans les infrapoles, sur les impacts sur l'organisation, et finalement sur les conséquences pour les agents dans les unités et au siège. Par rapport à ça, nous avons pensé que c'était de commencer avec une information relativement tôt sur les principes, mais qui n'est pas encore le dossier sur lequel, le moment venu, si nous décidons de mettre en place le projet, le CSE sera consulté. Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, vous n'avez pas encore eu l'accord du Secrétaire pour passer à ce point.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous demande pardon...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Ce n'est pas grave...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense que je régule les débats quand même...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, vous faites tout, tout seul... Vous allez bientôt pouvoir être Secrétaire et Président en même temps... Vous n'imaginez même pas...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Non, je pense que je n'en suis pas capable !

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Simplement, que je comprenne bien. On est bien dans le cadre d'une préinformation, et après vous avez dit qu'on n'est pas encore dans le dossier de consultation, mais on est bien d'accord qu'on aura bien le processus d'information et consultation, comme c'est prévu.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Si je me suis mal exprimé, je le redis. Quand je parle de préinformation, c'est pour dire que si la décision est prise de mettre en place une nouvelle organisation sur la base de principes qui vont vous être présentés à l'Infrapole RHENAN, il y a aura un dossier qui sera beaucoup plus précis que le dossier d'aujourd'hui. Ce dossier fera l'objet d'un cycle complet, c'est-à-dire information dans une nouvelle séance et consultation. Il n'y a aucune ambiguïté là-dessus.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : D'accord, c'était sage de le préciser.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais procéder au même rite que pour la présence de Guy DUBAS. Je vais demander au Secrétaire si j'ai l'accord de l'assemblée pour inviter comme expert monsieur Pierre MERTEN, le directeur d'établissement de l'Infrapole RHENAN pour ce dossier.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : On demande de faire la pause avant d'attaquer le dossier.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de faire le vote, puis la pause et le dossier après.

Pierre MERTEN pourra intervenir à propos du projet de l'Infrapole 2020 à l'issue d'un vote où la majorité des membres s'est exprimée favorablement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Est-ce que l'on peut dire que l'on reprend à 16 heures ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Ouais, 16 h 05, parce que l'on approche presque 15 h 50.

Pierre MERTEN prend part à la séance à 15 h 47.

La séance est suspendue de 15 h 47 à 16 h 08.

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

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, monsieur le Président, on peut reprendre la séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous reprenons notre séance. Je vous ai présenté très brièvement le cadre de ce dossier. Nous avons invité Pierre MERTEN à participer à la réunion. Monsieur ROBERT, vous souhaitez la parole.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : La CGT a une déclaration, mais avant la déclaration je vous ai écouté tout à l'heure dans la présentation et je ne sais pas si c'est une erreur de langage ou si c'est volontaire de votre part, mais vous avez dit « les infrapoles ». J'espère que cette restructuration n'est pas un exemple ou modèle futur pour les autres infrapoles.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Alors là, pour être très clair, si j'ai dit ça... Je précise que nous présentons un projet touchant l'Infrapole RHENAN et uniquement l'Infrapole RHENAN. Si cette restructuration était mise en œuvre et s'avérait, dans la durée, une réussite, on pourrait se poser la question de l'étendre à d'autres infrapoles, mais ce n'est clairement pas le sujet d'aujourd'hui.

1. Déclaration CGT

M. Aurélien ROBERT (CGT) procède à la lecture de la déclaration suivante :

Monsieur le Président,

À plusieurs reprises, à travers des questions lors des plénières CSE posées par la délégation CGT, les cheminots vous ont interpellé sur la désorganisation que vous souhaitez mettre en place au niveau de l'Infrapole RHENAN. Après trois mois de Radio Ballast, initiée par la Direction, et plusieurs interventions, vous actez maintenant une soi-disant préinformation plutôt désagréable à lire pour l'avenir des cheminots et leurs conditions de travail.

En effet, dès le premier paragraphe, vous faites porter la responsabilité de cette restructuration sur les agents qui vous ont relaté des difficultés de fonctionnement légitimes dues, en grande partie, au manque d'effectifs dans les brigades, à votre politique et qui induit une surcharge de travail.

Que se cache-t-il derrière cette restructuration ? Sans complexe, vous êtes conforme à la politique d'entreprise portée sur une logique de rentabilité et d'externalisation, au détriment des conditions de vie et de travail des cheminots.

Le point 6 du calendrier RH est la « définition des besoins en formation pour les agents souhaitant évoluer sur leurs missions ou leur poste » nous interroge et cache au moins une chose : l'arrivée claire de la polycompétence. Il est déjà de coutume sur certains établissements de faire percher les agents voies et de confier des missions voies aux agents caténaires, tels que l'annonce ou le gardiennage, etc. Chaque métier nécessite une formation spécifique de sécurité, et la création de ces unités de pôle mixte, comme vous les appelez, va favoriser la polycompétence et les dérives sécuritaires qui vont avec, et créeront des risques d'accident supplémentaires déjà trop nombreux.

Vous dérogez une nouvelle fois au statut et à son dictionnaire des filières. Il semblerait aussi qu'une recrudescence du travail de nuit serait liée à la création de ces pôles Travaux. Qu'advierait-il des cheminots qui refuseraient la polycompétence pour des raisons évidentes de sécurité ? Qu'advierait-il des cheminots qui refuseraient de travailler encore plus de nuits ? Pour la CGT, le travail de nuit doit être évité dès que possible. Le cas échéant, la CGT a déjà quelques pistes construites avec les cheminots du site. Nous ne pourrions pas toutes les citer tant elles sont nombreuses et non négociables. Mais, la CGT va se permettre d'en analyser quelques-unes. Travailler de nuit exclusivement sur le volontariat. Interdiction du cumul astreinte-nuit comme voté à l'unanimité dernièrement en plénière du CSE. Une GPT de quatre nuits et pas de nuit isolée.

À ce jour, et d'après votre calendrier, vous êtes en cours de finalisation de CO et cela nous inquiète fortement aux vues de la proposition de développer les chantiers clés en main, et de fait, mettre en avant l'externalisation, afin de coller au plus près des objectifs gouvernementaux. De nombreux cheminots vont disparaître à la création de ce ou ces pôles Travaux. Combien de cheminots et cheminotes des fonctions transverses avez-vous supprimés avec ces rapprochements de brigades, en partenariat avec les logiciels ASTRID et OPTIMUM ? Vous n'en faites plus état, d'ailleurs, dans l'organigramme que vous nous présentez...

De plus, dans le document que vous avez fourni tardivement, vous parlez uniquement du secteur voie de Strasbourg. La CGT pense que vous ne dites pas la vérité. Comment votre projet de pôles mixte peut aboutir sans parler des équipes caténares, SM et SE ? Pourquoi le DET s'est-il rendu à l'équipe voie de Belfort pour parler du projet, alors qu'elle dépend du secteur voie de Mulhouse ? Que faites-vous des six équipes voies de l'UP de Strasbourg ? Que faites-vous des cinq équipes voies de l'UP de Saverne ? Que faites-vous des agents des trois équipes voies de l'UP Mulhouse ? Que faites-vous des agents des cinq équipes SM et des six équipes SE de l'UP SES de Strasbourg ? Que faites-vous des agents des quatre brigades SM et des six équipes SE de l'UP SES de Mulhouse ? Que faites-vous des agents des quatre brigades caténares de l'UP Caténares ? Vous donnez la vérité aux cheminots, aux élus CSE et aux instances syndicales locales.

Ce flou organisé créé des RPS sur l'ensemble de l'Infrapole, et ce n'est pas votre volet d'accompagnement que vous proposez de mettre en place qui arrangera les choses, puisque vous ne savez même pas quand il sera mis en place.

Pour conclure, votre calendrier n'est pas satisfaisant. Nous vous demandons de reporter les entretiens exploratoires, puisque ceux-ci ne peuvent pas avoir lieu avant, au minimum, une information. Je vous rappelle qu'aborder le sujet aujourd'hui ne fait pas absolument office de présentation, comme vous avez pu le dire il y a quelques minutes. Les cheminots du site, avec la CGT, continueront de se battre pour que leur avenir ne se décide pas sans eux, mais avec eux, et sans aucun chantage à l'emploi.

Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Madame LANTZ.

2. Déclaration CFDT

Mme Caroline LANTZ (CFDT) procède à la lecture de la déclaration suivante :

Monsieur le Président, mesdames, messieurs,

À travers ce dossier de présentation d'évolution de l'organisation de l'Infrapole RHENAN 2020, il apparaît que le directeur de l'établissement, monsieur MERTEN, espère améliorer la coactivité des différentes spécialités de nos métiers. Rappelons tout d'abord l'historique de cet établissement que nombre d'élus ignorent. Monsieur KUNTZMANN, ancien directeur de l'établissement, avait déjà réalisé une réorganisation complète « Infra 2010 ». Celle-ci avait entraîné la création de différentes UP Voies, SE, Caténares et Travaux. En 2013, les deux INFRA, infrapole et infralog, de la région ont fusionné pour ne former qu'un unique établissement : l'infrapole RHENAN en 2016. Les unités de production Caténares, GREE et SM sont réunies sous une même entité, sous motif de renforcer la sécurité, améliorer la production et de prise en compte les spécificités métiers. Depuis, les restructurations se poursuivent à un rythme soutenu. Dernière en date, la suppression pure et simple de la suite ART qui pourtant produisait un travail de qualité dans des conditions de sécurité exemplaires.

Le projet souhaite remettre l'humain au centre des préoccupations. Nous ne pouvons que saluer cette initiative, qui reste rare au sein de SNCF Réseau. La CFDT Cheminots ne peut que souscrire à l'objectif de faire baisser la charge de travail des DPX. En effet, ils ont la

responsabilité tant du management que du soutien technique à leurs agents. Le tout est amplifié par des missions de tout ordre venant alourdir une charge de travail plus que conséquente. L'efficacité et la satisfaction du travail réalisé n'en sont que plus relatives.

Concernant les agents de l'exécution et maîtrise, une crainte persiste. Les agents en charge de la maintenance et de la surveillance du patrimoine ne vont-ils pas perdre en compétences dans les réalisations des travaux ?

À travers les limites géographiques, et le discours tenu, nous ne pouvons que reconnaître les trois anciens EVEN qui sont à la base de notre établissement d'aujourd'hui. Comme quoi, les anciens n'avaient pas forcément tort...

Cette restructuration n'est-elle pas tout simplement un rétropédalage d'avant la création de l'Infrapole d'aujourd'hui ?

Revenons quelques minutes aux agents, tous collègues confondus, qui ne se sentent pas impliqués dans cette perspective. Les personnels actuellement en poste n'ont aucune information sur le sujet, alors que le projet est sur la table depuis presque six mois. Les agents apprennent par Radio Ballast que des équipes risquent d'être supprimées, des postes requalifiés et leurs missions professionnelles perturbées. Le défaut de communication reste flagrant laissant place à la rumeur.

La délégation CFDT Cheminots souhaite être actrice sur ce dossier et attend des concertations plus régionales sur cette problématique. Quoi qu'il en soit, la CFDT Cheminots restera vigilante sur ce dossier, et surtout sur le bien-être des agents.

En vous remerciant de votre écoute et de vos réponses.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je souhaite revenir sur le calendrier. Tout à l'heure, quand on vous écoutait, vous disiez que c'est un projet qui sera mis en place en 2020, s'il se met en place. On a l'impression que ce serait dans une paire d'années, mais c'est proche. Je ne doute pas un instant, sans préjuger, sur quoi est calquée la GIR du directeur de cet Infrapole, parce qu'à la vitesse où ça va... Vous nous dites quand même, définition des postes de début mars à fin mars, et ensuite les entretiens exploratoires qui commenceraient à partir de mai jusqu'à fin août. Comme l'a si bien dit tout à l'heure Aurélien, vous ne pouvez pas à un moment donné commencer les entretiens exploratoires avant une information au CSE. Ce n'est pas parce qu'aujourd'hui vous faites une préinformation qu'elle est légale. Je vais vous renvoyer vers une réorganisation de l'établissement de Thionville où la direction avait fait la même chose. Elle n'a donné aucune information et elle a commencé les entretiens exploratoires. J'avais moi-même saisi le TGI et le tribunal a annulé tous les entretiens exploratoires et a envoyé la direction vers une véritable information des élus. Elle a dû recommencer tous les entretiens.

Ensuite, je ne vois pas, à moins que ça ait disparu, mais quand vous parlez d'entretiens exploratoires et présentation des mesures d'accompagnement, est-ce que les entretiens d'orientation n'existent plus ? C'est juste une question. Il me semble qu'ils existent encore... Je ne sais pas où vous allez les placer, mais il ne faut pas les faire non plus trop éloignés entre le moment de leur réalisation et la mise en œuvre, parce qu'il y a beaucoup de choses qui changent, et ça voudrait dire qu'il faudrait refaire un entretien aux agents, parce que les choses pourraient changer pour eux. Je tenais juste à vous le dire. Je trouve que votre calendrier est même très précipité. Oui, vous dites que vous mettez votre projet en place au 1^{er} janvier 2020, mais on va dire que ce projet commence déjà très prochainement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On va essayer d'aborder tous les sujets qui ont pu être abordés et peut-être conclure par ces questions de calendrier. Je vais demander à Pierre MERTEN de reprendre les choses dans l'ordre, et de nous dire ce qui a motivé cette réflexion, réflexion qui a été engagée début 2018 par mon prédécesseur, Marc DOISNEAU, responsable à l'époque de la DMT NEN, qui n'était pas encore la ZP. Elle m'a été présentée quand j'ai pris mes fonctions, et j'ai confirmé l'intérêt pour la ZP de poursuivre ce projet. C'est la raison pour laquelle Pierre MERTEN est aujourd'hui avec nous. Je lui passe la parole pour vous expliquer le sens de ce projet et les objectifs poursuivis.

M. Pierre MERTEN : Bonjour à tous et à toutes. Pour présenter cette réflexion, j'ai pris la direction de l'Infrapole RHENAN fin 2017. En fait, en échangeant avec Marc DOISNEAU, je lui ai fait part de certaines remarques, certaines surprises sur les restructurations précédentes, avec des créations d'unités, des fusions anciennes, et sur une zone géographique de l'établissement, quelque chose m'avait surpris. Aucun secteur n'avait le même périmètre géographique. Je ne parle pas de SM ou Caténares. Ça m'a un peu surpris, parce que ça crée beaucoup d'interfaces entre les différents métiers. Je trouvais ça plutôt gênant, même si globalement en matière de production, les résultats étaient bons par rapport à ce qui était attendu sur le travail réalisé durant l'année. Je trouvais qu'il y avait beaucoup d'énergie dépensée pour arriver à ça et beaucoup de points de difficultés m'étaient remontés. Quand Marc DOISNEAU de travailler sur une organisation différente, je trouvais ça intéressant, parce qu'on peut peut-être produire différemment. C'était donc le début de la réflexion. Début 2018, j'avais proposé à certains encadrants de réfléchir sur la manière de travailler autrement, pour mieux nous répartir la charge de travail, parce qu'effectivement je sentais, et vous le voyez, que la charge de travail des DPX est souvent compliquée. Il y a eu il y a quelques années des réflexions sur l'allègement des tâches des DPX. On a surtout fait un focus sur les tâches administratives. Il y a effectivement des choses qui ont été faites et mises en place, mais depuis des tâches ont été ajoutées. Finalement, les DPX en poste n'ont pas vraiment le sentiment que ça a beaucoup évolué. Donc, voilà, c'était l'origine de cette réflexion. C'est d'ailleurs un peu ce que vous retrouvez. Je n'ai pas mis tous les points, mais je voulais vous montrer les points principaux qui ont été remontés. C'est ce que vous trouvez dans le tableau où l'on a fait les constats et les points à améliorer. Je peux en citer certains : gagner en autonomie : la déprogrammation liée aux interfaces, etc. Entre différents secteurs, on se marche un peu sur les pieds, parce que le secteur Voie peut avoir besoin d'un agent SE pour démonter des pédales, etc., et souvent ça arrive un peu tardivement. Il y a aussi le sentiment que les DPX sont à l'extrémité de l'entonnoir et que tout leur arrive dessus. Je ne vais pas tous les citer, mais vous retrouvez dans ce tableau pas mal de points et notamment tous ceux qui portent sur les outils informatiques qui sont souvent une charge de travail importante, et pour laquelle les DPX, pendant qu'ils passent du temps sur un ordinateur, n'ont pas forcément le temps de le passer sur le terrain pour aller voir les agents et pour avoir plus de présence managériale. Voilà un peu l'origine de cette réflexion. On avait vraiment envie de tenir compte de ces alertes. Vous l'avez vu, le projet n'est pas encore terminé. Vous avez des interrogations sur le secteur. J'ai donné quelques exemples où l'on a déjà avancé. L'objectif était déjà de trouver une ligne, une organisation un peu type, en nous disant que si l'on fait ça on a des chances de trouver une organisation qui soit différente, et qui va nous permettre de mieux répartir le travail, pour ne pas que ça repose uniquement sur certaines personnes. Voilà un peu le résultat du travail.

En matière de méthodologie, on a vraiment voulu reconstruire l'établissement, et tout cas partir de la base des secteurs, en disant qu'il faut mettre dans le secteur uniquement ce qui

est important et garder ce qui est essentiel pour le secteur. Pour nous, il y a deux choses qui sont essentielles : la connaissance et la maîtrise du patrimoine, techniquement, le DPX doit pouvoir connaître l'état de son patrimoine, et voir l'évolution et se rendre compte si une situation devient dangereuse ; pouvoir s'occuper et accompagner ses agents. Si l'on a deux choses à retenir dans le travail d'un DPX aujourd'hui, ce sont celles-là. C'est pour ça qu'on l'a appelé Maintenance et Patrimoine.

Si ce n'est pas le DPX qui fait ce travail, comment peut-on faire la partie planification ? Ça se fait aussi au niveau du DPX. Comment peut-on séparer ces deux missions ? C'est là qu'est venue l'idée de créer une équipe qui s'occuperait un peu plus des travaux, qui n'aurait pas la charge de la maintenance, avec des encadrants bien entendu, ça permettrait de séparer en deux. J'ai trouvé cette proposition intéressante. C'est pour ça qu'elle a été retenue.

Le dernier point figure dans le tableau. C'était de dire qu'on peut peut-être reprendre les découpages géographiques tels qu'ils ont été faits. Il y a des choses qui ont été faites avant, il y a peut-être des choses à revoir et il y a des choses qui se font bien aujourd'hui et qu'il faut garder. Je pense que l'évolution est aussi de prendre de ce qui marchait peut-être mieux avant. Je ne dis pas que c'est une solution qui marche partout. Je dis juste qu'aujourd'hui, dans la configuration de l'Infrapole RHENAN, ça peut être une vraie piste d'évolution pour travailler autrement.

Je reprends l'étude méthodologie. Tout ce qui n'est pas dans le secteur doit être retrouvé ailleurs, et notamment au niveau de l'UP. Tout ce que l'on ne retrouve pas au niveau de l'UP, il faut le monter au niveau des pôles. C'était vraiment le sens de la réflexion, partir du plus près du terrain. Aujourd'hui, on ne parle pas des équipes, parce que le projet n'était pas du tout de supprimer des équipes. Je ne sais plus qui l'avait demandé. C'était vraiment de prendre le secteur, parce que c'est aujourd'hui ça qui nous pose problème. Comment organiser les travaux ou la charge de travail par rapport à un secteur et de remonter jusqu'à la construction de l'établissement ?

C'était pour vous présenter l'objectif de cette réflexion et vous expliquer, en préinformation, je n'ai pas à vous montrer un dossier ficelé, vous l'avez bien constaté. C'était pour vous montrer où en est la réflexion, où en est ce travail, et bien évidemment quand il y aura une information, on vous présentera un CO qui sera bien plus clair. Voilà, si vous voulez je peux répondre aux questions qui ont été posées juste avant. En tout cas, je peux vous donner une idée de l'organisation de l'UP et après je répondrai aux questions.

Sur l'organisation retenue, une grosse problématique portait sur les interfaces entre les secteurs. Comment faire en sorte que les différents métiers puissent mieux se parler, mieux organiser leur travail, et ne pas se marcher sur les pieds ? On cherchait un peu plus de transversalités pour que les gens se parlent, pour que les gens travaillent ensemble. C'est pour ça qu'on a eu l'idée de revenir à une UP territoriale, dont le rôle ne serait pas d'être le référent technique ou le garant technique de tous les métiers, puisque c'est impossible, mais d'être surtout un chef d'orchestre qui permettrait aux différents métiers de travailler ensemble. C'est pour ça que cette idée a été retenue. L'idée était aussi de séparer la mission entre tout ce qui porte sur la surveillance, astreinte et éventuellement réparation de tout ce qui porte sur la maintenance programmée. On ne parle pas de gros travaux ou d'une UP Travaux, parce qu'on en a déjà sur une en établissement, on parle de travaux de maintenance, les petits travaux qui sont réalisés par les équipes aujourd'hui. Ça peut être un remplacement de rails, de câbles, etc., tous les travaux que vous connaissez aussi bien que moi en matière de maintenance, donc tout ce qu'il y a à programmer. Un exemple

simple, pour ceux qui sont de la Voie, la famille A serait faite au niveau du groupe Secteur Maintenance et les familles B seraient faites au niveau du groupe Travaux. C'est cette séparation entre prospection et réalisation.

Pour aller plus dans cette démarche, nous sommes partis des référentiels d'unités, des processus techniques, des missions de sécurité, et voir comment l'on pouvait répartir les différentes tâches de travail. Voilà en matière d'organisation.

Sur la partie géographique, je l'ai dit tout à l'heure. Une des notions qui était importante pour nous, c'était de dire qu'il faut des secteurs à taille humaine pour que le DPX puisse avoir le temps de connaître son patrimoine. C'était une notion d'étendue géographique qui nous paraissait importante. Éviter peut-être de faire de gros secteurs avec X adjoints, mais plutôt de faire des secteurs plus petits. C'est pour ça qu'on s'est fixé une règle en se disant que si l'on veut quelque chose qui ne soit pas trop grand, un secteur doit comporter un DPX et un adjoint. On ne doit pas avoir plus de personnes. C'est un DPX avec un adjoint. En se fixant cette règle, on limite le périmètre géographique des secteurs. C'était l'exemple qui était donné. C'est bien un exemple. Ce n'est pas une organisation sur l'ensemble de l'établissement. Cet exemple sera employé partout, donc il y a certains secteurs qui ne sont pas modifiés, parce qu'aujourd'hui ils ont des périmètres géographiques qui sont opérants. Pour d'autres secteurs, ils ont été revus, parce qu'il n'y a pas que l'étendue géographique, il y a aussi la densité des installations, la problématique parfois du trajet. Pour ceux qui connaissent Strasbourg, circuler en voiture autour de Strasbourg aux heures de pointe est très compliqué. Je pense que dans la plupart des grandes villes, vous le vivez aussi. Il faut tenir compte, en fait, du temps de déplacement, et pas uniquement de la distance à parcourir. C'est pour ça qu'on a des secteurs qui sont plus petits, à la périphérie des grandes villes, et parfois un peu plus étendu en campagne.

Je peux répondre aux questions maintenant ou l'on passe à la partie RH. C'est comme vous voulez.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je propose que l'on passe une première série de questions. Monsieur le Secrétaire, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur MERTEN, on se connaît un peu, je crois que vous avez présidé un CHSCT il y a quelques années, mais c'est une véritable révolution ce que vous proposez ! Je crois que vous êtes déjà un adepte des secteurs multimétiers, puisque sur l'Infrapole Est-Européen on avait déjà une organisation qui s'y rapprochait dans les métiers. Déjà, dans les documents, j'aimerais bien avoir une situation géographique, parce que ça, c'est la première réflexion sur le choix d'une organisation. Si l'on pouvait avoir la même avec les mêmes cases et plus clairement à côté pour faire un comparatif, au-delà d'un schéma.

Aujourd'hui, vous nous parlez — il y a de belles paroles — de secteurs à taille humaine, un DPX proche du terrain, ouais, quand on a mis en place les DPX au début des années 2000, ils devaient passer 40 % de leur temps sur le terrain... On s'est vite aperçu qu'ils étaient plus transformés en secrétaires dans des bureaux, qu'ils ne pouvaient plus faire leur boulot, qu'ils étaient en souffrance. Ils faisaient 15 heures par jour. C'était la réalité et ça l'est encore sur certains secteurs. Combien y a-t-il de dirigeants d'unités actuellement sur votre établissement ?

M. Pierre MERTEN : Actuellement, j'ai 11 unités sur l'établissement, deux ASTI, une UP, une unité Travaux. Sur la partie Maintenance, j'ai actuellement trois UP Voie, deux UP SE et une UP Caténaires.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Donc, ça veut dire qu'il y a des UP qui vont disparaître.

M. Pierre MERTEN : Oui, ça veut dire en fait que plutôt que d'avoir différentes UP territoriales, de nous limiter à trois UP territoriales sur la partie M&T au lieu de six aujourd'hui.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Donc, il va y avoir de la production sur l'effectif.

M. Pierre MERTEN : Non, je ne l'ai pas dit avant. On ne cherche pas à faire de la production sur les effectifs. La réflexion est à effectif constant. C'est vraiment une répartition différente, c'est-à-dire que si l'on peut regrouper... Effectivement, il y a des postes qui vont disparaître, je ne le cache pas... L'objectif en supprimant certains postes est d'en créer d'autres qui n'existent pas aujourd'hui. Vous l'avez peut-être vu dans le schéma qui effectivement n'est pas suffisamment clair aujourd'hui, mais on n'a pas de CO établi. On réfléchit pour créer des postes qui n'existent pas aujourd'hui au niveau des UP. Par exemple, planificateur, responsable du patrimoine, etc. Il faut peut-être créer des postes aujourd'hui, parce que — vous avez raison, monsieur ACHOUB — les DPX datent de 2003. Ça va bientôt faire 20 ans et en 20 ans la société et le travail ont beaucoup évolué. L'idée est de dire qu'il faut peut-être évoluer dans notre organisation pour être plus proche des besoins. Peut-être que ça passe par la suppression de certains postes pour en créer d'autres.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je ne peux pas être d'accord avec vous, pour la simple et bonne raison qu'aujourd'hui les DU, en tout cas pour une grande majorité, sont des gens techniques qui étaient dans un métier bien technique, bien spécifique, et aujourd'hui le fait de remettre plusieurs métiers autour d'un seul dirigeant d'unité n'est pas la panacée. Vous avez pris en excuse, tout à l'heure, que des fois dans l'ancienne organisation c'était mieux, mais vous savez, il y avait un truc sensationnel qui s'appelait les CHSCT et un rendez-vous incontournable deux fois par an qui s'appelait le programme semestriel. Lors de ce programme semestriel, nous avions normalement les DU qui venaient autour du CHSCT et quelques fois ils s'organisaient, et nous avions les travaux. Ça tournait bien... Je ne sais pas pourquoi vous avez des soucis. Ça veut dire qu'aujourd'hui, vous remettez la cause fondamentale du fonctionnement d'un établissement en cause. C'est pour ça que je dis que c'est une véritable révolution. Pour l'instant, je m'en arrête là, mais croyez-moi, parce qu'on a des fiches repères, des fiches métiers, aujourd'hui si ça fonctionne si bien à la SNCF, c'est parce que chacun est dans son métier, chacun est dans sa technicité, et aujourd'hui vouloir réduire la voilure et essayer — on va se le dire, PEPY voulait de la polycompétence et de la polyvalence — de mettre les premières pierres du projet de votre Président n'est pas sérieux !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais distribuer un peu la parole.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le Président, j'ai quelques questionnements par rapport à la première présentation. Ça vous donnera une idée des attentes que l'on a sur l'information annoncée. Il faudra nous présenter votre méthode, parce que si en préambule vous écrivez que c'est à la suite de demandes des agents que vous restructurez, ça me surprend un peu. Il va falloir nous développer tout ça. J'ai aussi entendu dire que vous cherchiez à créer des postes. Je fais le lien quand même avec les négociations sur la CCN, parce que j'ai bien compris que l'UTP cherche à réduire nombre de métiers à la SNCF, donc ça risque d'être compliqué... Il faudra nous expliquer comment vous faites. Vous nous parlez du CO, ce n'est même pas nous qui en avons parlé en premier, c'est bien, peut-être qu'on va enfin en avoir un sur un établissement et là il nous faudra l'avant et l'après. Si

vous ne les fournissez pas, ça va être un peu compliqué... Je voulais avoir des explications et surtout vous exprimez mes attentes, comme vous présentez toute une page sur les solutions, parce que vous avez des points d'amélioration apparemment qui viendrait des agents, des solutions qui auraient été détectées et qui amènent déjà quelques réflexions. Première question, il faudra y répondre la prochaine fois. Est-ce que toutes les solutions écrites vont constituer votre feuille de route pour la modification de cet établissement ? Vous allez donc nous expliquer tout ça dans quelque temps en information. J'ai noté en piste d'évolution, alors là, c'est fabuleux, « passer d'une organisation métier à une organisation produit », ça fait vachement penser à ce qui se passe à Mobilités, et l'on voit les conséquences. C'est pour faire de la séparation d'activités et en vendre au privé plus facilement... Vous dites que vous allez limiter l'effectif des DPX, pour moi ça veut dire que vous allez supprimer les DPX. Il va falloir nous expliquer aussi, parce qu'apparemment il y en aurait de trop... Il faudra bien nous expliquer lesquels vous allez supprimer et dans quels métiers. Il y a eu un questionnement tout à l'heure, mon camarade Aurélien, alors je ne sais pas comment vous allez dénommer ça au final, et surtout expliquer aux agents, parce que qu'est-ce que ça veut dire des pôles multimétiers ? Est-ce que les agents ont un seul métier, mais ils savent tout faire ? Est-ce un cumul de métiers ? Il va falloir nous les présenter et de bonne façon. À la CGT, vous savez très bien qu'on n'est pas sur ces sujets-là. Les cheminots qui nous ont portés première organisation à la sortie des élections n'y sont pas non plus...

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : On a regardé un peu votre document. Vous m'excuserez, mais c'est un peu illisible. On a fait cette instance, il y a des AC, des agents de l'Infrapole, je suis AC et je suis élu de tous les agents. Il va falloir l'insérer dans la présentation des documents. Je n'y comprends rien sur la moitié des documents ! Je ne suis pas venu en CSE, je ne suis pas venu en tant qu'élu sur ce genre de dossiers, à me croiser les bras ou à sortir et faire autre chose. À minima, c'est bien d'expliquer les choses, parce que c'est peut-être votre domaine, mais ce n'est pas le mien.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT, j'interviens tout de suite. Pour qu'on exploite toute votre question, c'est effectivement un point sur lequel on doit faire attention. Est-ce que ça porte essentiellement sur les sigles ou est-ce que ça porte plus largement ? Est-ce que c'est sur un certain nombre de dossiers où il faudrait prendre le temps ou donner des documents explicatifs, de fonctionnement, sur l'organisation actuelle d'un établissement M&T ? Ça porte sur les deux.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Ça porte sur les deux. On ne connaît pas certaines fonctions. On ne sait pas à quoi ça se rapporte. On est en début d'instance, d'ici quatre ans, on saura peut-être, mais pour l'instant il y a des choses qui nous sont inconnues. L'organisation actuelle nous est inconnue. Vous dites que vous travaillez sur un projet dans l'organisation. Merci de nous fournir au préalable l'organisation actuelle pour qu'on puisse avoir une vision du changement que vous voulez apporter. Vous voulez changer des choses sur les DPX. On voit aujourd'hui très certainement que le forfait jour a ses limites. Au bout d'un moment, ça coince. Dans ce que vous dites que le COPIL est présidé par le DET, des membres de la ZDP NEN et du CODIR RHENAN. La délégation veut savoir ce que vous entendez par des membres de la ZDP NEN, est-ce que ce sont des membres élus ? On demande clairement, parce que la direction qui est à côté de vous, monsieur le DET, pour le coup vous n'y êtes pour rien, freine des deux pieds pour installer des CSSCT. Ce serait peut-être l'occasion d'en parler s'il y avait sur votre organisation une telle IRP. Aujourd'hui, elle n'existe pas, elle n'est pas là d'exister, mais vous allez vouloir nous faire une présentation au mois de juin. Pour nous, c'est un peu trop tôt, donc on demande à ce

que ce soit décalé à minima en septembre, en espérant que d'ici là on est un RI, et que localement on puisse travailler, et travailler avec vous aussi sur différents points, parce que je pense que la partie SST a toute sa place quand vous ouvrez de tels projets. Voilà pour un début de participation de la délégation SUD-Rail.

M. Christophe THETIER (UNSA Ferroviaire) : Juste une petite question. Est-ce que vous vous êtes inspiré de ce qui s'est passé à l'Infrapole PSE il y a 10 ans et plus récemment à l'IPSO?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On vous répondra. Monsieur ROBERT.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Monsieur le DET, je vous ai entendu parler de votre projet, et j'ai l'impression que vous allez réorganiser tout l'Infrapole RHENAN, parce que le poste de DPX n'est pas bien calibré. Peut-être qu'il va déjà falloir étudier la charge extrêmement importante des DPX, et pas toujours en voulant faire peser la réorganisation sur les agents du terrain. Vous avez parlé des DPX pendant un quart d'heure. Vous n'avez aucunement parlé des agents du terrain qui vont subir cette restructuration. Ensuite, je vais rejoindre plusieurs interventions qui ont été faites concernant la séparation de la maintenance et des astreintes. Dans la maintenance, on va séparer les types de maintenance si j'ai bien compris, effectivement ça va favoriser l'externalisation de la charge de travail. Dans les astreintes, on va aussi séparer les métiers. Il y a de l'astreinte technique et de l'astreinte, mais je ne sais plus comment vous l'appellez. Ça va peut-être aussi augmenter les parcours d'astreinte, par exemple, parce que dans votre projet, vous n'en parlez pas. Vous parlez uniquement des secteurs de travail, mais vous ne parlez pas des parcours d'astreinte, donc je voudrais un peu plus d'explications là-dessus. En lien avec ce que disait le RS de la CGT ce matin, sur le document, il est écrit « *reporting* ». Je n'ai pas fait beaucoup d'anglais à l'école, vous m'excuserez, je voudrais savoir ce que vous entendez par *reporting*, et si vous pouviez m'expliquer un peu ce que ça représente, si l'on arrive à le franciser pour plus de compréhensions. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Messieurs RAWOLLE et DE CLERCQ et madame LANTZ, et ensuite je proposerai que l'on réponde à l'ensemble des questions.

M. Régis RAWOLLE (UNSA Ferroviaire) : On se connaît bien aussi avec monsieur le DET, puisqu'on s'est rencontré dans d'autres circonstances. Je voudrais parler d'un métier que je connais bien, les caténaires. Il n'y a pas longtemps l'Infrapole RHENAN a réorganisé les caténaires qui dépendaient des UP SES, parce qu'il y avait soi-disant des difficultés de ressources caténaires. OK. Ce n'est pas vieux, c'était il y a deux ans, il me semble. On nous a expliqué qu'à la suite de ces difficultés de ressources, il fallait créer une UP Caténaires, afin qu'ils soient tous gérés par la même UP. Je voudrais savoir si en deux ans, vous avez trouvé du personnel performant dans ce domaine. J'ai une question pour savoir si vous avez CO cible, mais vous avez répondu, puisqu'apparemment le CO est constant. J'imagine que c'est aussi à effectif constant. Je voulais avoir des précisions sur l'origine du futur DU, puisqu'il va mélanger le SE sans les Caténaires ou avec, je ne sais pas trop, et la Voie. Il y a dans le dossier, sur la présentation de l'UP, on voit qu'il y a un assistant technique Voie – SE qui dépend d'un assistant sécurité. Est-ce qu'il n'y a pas de risque que la personne ne fasse que de la technique et ne passe plus attention à la sécurité derrière ? Il y a une chose qui... J'aimerais bien savoir comment vous allez améliorer ce point-là, donc des pertes de temps chronophage. Je pense que c'est un pléonasma, la dernière ligne, *avec des outils informatiques non satisfaisants et le sentiment de ne pas être écouté, lassitude et démotivation*. Alors là, je suis complètement d'accord là-dessus.

Vous avez parlé du logiciel LAPLACE, on pourrait peut-être pu parler d'ASTRID, enfin tous les logiciels qui sont développés par le national, mais qui ne sont pas aboutis, vous allez arriver au niveau de l'établissement à vous faire entendre par la direction en renvoyant l'organisation et la stratégie de la digitalisation, en y intégrant les besoins et les avis des utilisateurs, et donc les établissements. Ça fait 15 ans que je me bats là-dessus, monsieur le directeur, si vous arrivez à faire ça, vous avez à côté de vous le directeur de la ZDP, formidable !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On a beaucoup de questions de fond sur ce projet de nouvelle organisation de l'établissement auxquelles on va répondre. Avant je donne la parole à monsieur DE CLERCQ et madame LANTZ. Ensuite, on répondra.

M. Jean-Claude DE CLERCQ (CGT) : En voyant votre projet de réorganisation, j'ai l'impression que c'est une copie de ce qui a été fait à Troyes, l'UP mixte, malheureusement on n'a pas la Caténaire, ce n'est pas faute de la demander depuis 25 ans... Entre Troyes et Mulhouse, peut-être qu'on la verra un jour. Je pense que je serais en retraite avant... Là, n'est pas le sujet pour l'instant.

Depuis qu'on est en UP mixte, si vous pensez que ça va améliorer les choses, je vous le dis, c'est une catastrophe ! Ça fonctionne bien plus mal qu'avant ! On aurait mieux fait de rester avec deux UP, une SE, une Voie. Si vous faites ça pour améliorer les choses, abandonnez tout de suite, je vous le dis, c'est un conseil que je vous donne, abandonnez tout de suite, c'est une catastrophe...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci du conseil monsieur DE CLERCQ, c'est important à ce stade du projet. On va évidemment répondre, parce que c'est une question de fond. Je plaisante, mais le fond de la question est tout à fait sérieux.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : J'aurais une question un peu plus rapide, quand sera mis en place le dispositif d'accompagnement, un plan de communication ? On voit que les entretiens exploratoires, normalement, devraient commencer mi-mai... Ce serait quand même pratique que les agents sachent sur quoi se positionner avant leur entretien.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose, comme il y a beaucoup de questions, d'essayer de structurer un peu les réponses. Je vois trois grands groupes de questions. On va peut-être déjà répondre sur le fond, c'est-à-dire les questions sur le contenu de la réorganisation, il y a des questions sur l'inspiration, si c'est inspiré par d'autres projets de réorganisation d'établissement, l'avenir de la séparation des astreintes, des questions sur la place des Caténaires dans ce projet, sur l'origine des futurs DU, les assistants techniques et assistants sécurité, l'UP mixte de Troyes, le REX des UP mixte, les logiciels, je dirai un mot là-dessus. C'est le premier ensemble de questions qui porte vraiment sur le fond du projet. Ensuite, on a un ensemble de questions qui portent sur la mise en œuvre. Est-ce que le calendrier est réaliste ? Est-ce qu'il y aura un dispositif d'accompagnement ? Puis, il y a une série de questions qui portent sur le document fourni, où là on essayera d'en tirer quelques leçons à mon niveau sur les futurs dossiers que l'on présentera à cette instance. Je propose de commencer par les questions de fond.

M. Pierre MERTEN : Alors, première question sur l'inspiration, la réponse est non. En fait, on a voulu partir d'une feuille blanche pour être franc avec vous, c'est-à-dire qu'on a essayé de faire les choses un peu différemment. Le choix de l'UP mixte, monsieur le Secrétaire disait avant que je l'aie fait ailleurs, parce que j'étais DET sur une UP LGV, où les UP étaient très étendues, on avait fait ce choix pour une problématique géographique et éviter les étendues trop grandes des UP, mais pour le coup, ce n'était pas le même but sur

la partie RHENAN. Ce n'était pas du tout l'objectif au départ. C'est en essayant de lister un peu plus les problèmes qu'on a fait ce choix-là, parce qu'on s'est rendu compte que les différents métiers ou DPX n'avaient pas forcément les mêmes objectifs et pas forcément la même vision. Chacun travaille déjà pour assurer sa maintenance. On a eu sur l'établissement des incidents, dont un ESR qui s'est passé sur un chantier de multiactivités où finalement on se rend compte, à l'origine, que l'organisation était très mal réalisée, parce que chaque métier a fait son travail dans son coin, et qu'il n'y avait pas du tout de coordination. En fait, c'est un peu ça. Au moins, on peut essayer de trouver des solutions. J'apprends que ce travail a été fait ailleurs, je vais me rapprocher d'eux, parce qu'il y a peut-être des enseignements à tirer. De la même manière, je crois que c'est monsieur DE CLERCQ qui disait que ça ne fonctionnait pas bien, je me suis entretenu avec le DU de Troyes, pour être tout à fait franc avec vous, puisque je le connaissais par ailleurs. Je lui ai demandé son avis et quand il m'a vu arriver, il a souri, parce qu'il était sûr que j'allais poser cette question. Il a dit qu'il trouvait que les UP mixtes sont super, mais vous avez raison sur un point, à condition d'avoir l'encadrement suffisant pour faire le travail. C'était sa remarque. Il avait le sentiment, je vais être tout à fait transparent avec vous, que la création de l'UP mixte de Troyes a été faite, parce qu'il manquait des ressources. Il a dit que s'il n'y avait pas suffisamment de postes au sein de l'UP, ça ne pouvait pas marcher. C'était son sentiment. Je rejoins un peu le fait que ça ne fonctionne pas comme il le souhaiterait. Là, c'est pareil, je vous montre un travail qu'on est en train de mener, et pour lequel on n'a pas encore identifié tous les postes. C'est effectivement ce que l'on essaye de faire. C'est réfléchir pour justement trouver des solutions pour pallier le problème, et avoir un appui au niveau de l'UP pour qu'elle ait les moyens de travailler correctement.

Vous avez posé une question sur l'astreinte. Je ne sais plus qui a posé la question. Oui, le fait de séparer la partie corrective, travaux programmés, de la partie maintenance et astreinte, c'est justement pour éviter de dire qu'un agent qui est d'astreinte doit aussi être sur un chantier. Si l'on sépare la partie prospection, tournées, contrôles techniques de la partie travaux, on peut associer la partie astreinte, donc les gens sont de jour. L'idée est celle-ci. Les gens sont bien de jour pour les travaux et d'astreinte, et ne pas faire le cumul d'astreinte et de travaux de nuit. C'est justement en séparant la partie d'astreinte et travaux, que l'on peut garantir — en tout cas, c'est notre idée — ce principe.

Une question sur la partie des effectifs. Oui, je l'ai dit, moyennant peut-être de la productivité que l'on peut demander, je ferai à effectif constant.

Sur l'origine des futurs DU, j'ai nommé trois préfigurateurs, parce que le travail ne peut pas simplement venir du DET. Je ne rédige pas ces documents. Vous l'avez vu, dans l'organisation du projet, j'ai nommé un chef de projet qui travaille avec trois préfigurateurs, les trois futurs DU potentiel. Ça peut changer en tant que préfigurateur. Ils ont des origines différentes. Il y en a un qui est EV9, actuellement DU en poste, de métier et d'expérience. Un autre a plus un cursus de jeune cadre, il est aussi DU actuellement en poste. Le troisième est aussi DU en poste et qui a un profil plutôt bivalent, il a fait l'ESCI pour ceux qui connaissent, poste supérieur des cadres de l'Infrapole. Ils ont un parcours qui permet de passer du domaine Voie au domaine SES. Ils ont donc des profils un peu différents. Ils ont été choisis pour leur profil, pas pour leurs compétences techniques, bien évidemment ils ont des compétences techniques et heureusement, mais principalement pour le côté managérial, et le fait de fédérer autour de soi, parce que je pense que c'est justement ça... J'essaye, en tout cas, de donner dans cette organisation, d'avoir plutôt un rôle de chef d'orchestre plutôt que d'avoir un spécialiste. C'est vraiment ça que je recherche. Est-ce que j'ai répondu à toutes les questions ?

L'UP Caténaire a effectivement deux ans. C'est un choix de l'ancienne direction par rapport à une problématique de ressources caténaire, et de mobilité géographique pour gérer un peu plus les flux entre les différents secteurs. Le retour de l'UP Caténaire est plutôt positif aujourd'hui en matière de maintenance pure. Si l'on prend la partie technique, ça marche plutôt bien. C'est une petite UP, c'est une UP qui fait un peu plus de 50 agents, donc c'est une UP qui est sur l'ensemble du périmètre de l'établissement, qui marche plutôt bien sur la partie technique aujourd'hui. Le problème n'est pas là. En fait, si l'on prend la partie Caténaire seule, ça marche bien, le problème aujourd'hui est de l'intégrer dans l'organisation des autres, et la problématique des interfaces entre la partie Caténaire et les autres secteurs. Sur mon établissement, dans les équipes Caténaire, il n'y a pas d'agents RPTX. Dès qu'il y a des travaux Caténaire, ce sont les agents de la Voie qui viennent faire la mission. En fait, c'est aussi de voir comment on peut donner de l'autonomie aux autres travaux pour assurer la protection. Pour ceux qui connaissent les process RMPP et RMUP, ce sont dans ces organisations au niveau des UP que les différents secteurs font leur programmation des planches travaux dans la place, c'est l'outil qui permet d'enregistrer les planches travaux que l'on souhaite obtenir. On est censé faire un arbitrage au niveau des UP. Quand on est sur des UP métiers qui ont des secteurs géographiques différents, il y a peu d'arbitrages qui sont réalisés au niveau des UP, et tout l'arbitrage se fait au niveau de l'établissement RMPP, et c'est ça qui est très compliqué, parce que l'ensemble des secteurs et l'ensemble des métiers se retrouvent autour d'une table à faire de l'arbitrage, ce qui marche difficilement. L'idée est de pouvoir abaisser le centre de gravité, c'est vraiment ça l'objectif, c'est de pouvoir dire que sur un périmètre d'établissement, c'est très compliqué de faire l'arbitrage, et je ne vois pas comment une personne au niveau de l'établissement peut avoir une vision complète de l'arbitrage à réaliser. Par contre, sur une UP, trois fois moins grande, ça peut être déjà un peu concevable. Voilà l'idée. J'espère que j'ai répondu à la réponse. C'est de ne pas isoler la Caténaire par rapport au reste de l'effectif, mais d'avoir plutôt... Je crois, ce n'est pas du pipo, qu'en fait que si l'on travaille ensemble on est meilleurs, et je pense que l'on peut gagner de l'énergie si l'on a déjà la même vision au départ, en tout cas, si l'on gère les priorités ensemble.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Là-dessus, c'est un constat personnel, je rentre un peu dans le débat avec un avis du directeur de la zone, j'ai été frappé lors de mes premières tournées de chantiers et mes premières visites sur le terrain, et ça continue à me frapper en raison du nombre et la variété des ressources différentes à réunir pour réussir un même chantier. Il faut généralement des personnels de deux ou trois métiers quand on a du perçage ou des interventions SE sur un chantier à dominante Voie, etc., il faut du matériel, il faut évidemment une interception. Toutes ces ressources ne sont pas toujours à la main d'un dirigeant suffisamment proche du terrain. Il arrive assez souvent qu'il faille coordonner la planification de ces ressources à un périmètre assez grand, parfois à l'établissement, parfois plus loin. C'est une des raisons pour laquelle on a fait un logiciel comme LAPLACE. L'idée est que l'on ne pourra pas donner tout à la main du même dirigeant local, mais on peut faire un certain nombre de progrès, et notamment quand il va s'agir de coordonner des corps de métiers différents, le faire à un niveau assez proche du terrain. Je comprends que c'est ce qui est envisagé dans ce projet. Je pense que ça peut aboutir à une plus grande facilité d'organisation des chantiers. Évidemment, c'est à prouver. Il y a un certain nombre de mains qui se sont levées.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Si je comprends bien, l'UP Caténaire va être rattachée au pôle mixte. Je voulais aussi réagir sur ce que vous avez dit. Vous n'avez pas de RPTX dans les équipes Caténaire et je m'en réjouis, parce que le cœur de métiers c'est

Caténaire, donc ça, c'est bien, ça limite la polycompétence... Je voulais revenir sur la séparation des astreintes, parce que ce n'est pas tout à fait la question que j'ai posée. Le fait de scinder les différentes astreintes n'allait pas allonger le parcours des agents, c'est ce que j'ai demandé. On connaît le parcours des agents Caténaires qui est déjà à rallonge. Je ne voudrais pas que le parcours des autres agents soit allongé. On sait aujourd'hui la politique du risque calculé de l'entreprise sur les incidents et sur la façon de faire attendre les usagers, et qui fait du mal au service public.

M. Pierre MERTEN : Oui, excusez-moi, j'ai oublié de répondre à ce point-là. Vous avez posé la question tout à l'heure. En fait, pour l'instant, on n'a pas défini les périmètres des astreintes. C'est un travail que l'on va mener. L'idée est déjà de garantir la partie technique et la sécurité des agents qui interviennent en astreinte. Vous avez tous à l'esprit, malheureusement, des accidents qui ont pu arriver sur différents sites. Comment peut-on avoir finalement plus d'agents disponibles pour assurer la sécurité de ceux qui doivent intervenir ? Je crois que certains établissements l'ont déjà fait, en tout cas chez nous ça ne l'est pas. L'idée serait peut-être d'avoir une astreinte-annonceur, par exemple. On peut très bien avoir des agents de tous les métiers, parce que c'est la mission d'annonceur pour laquelle ils ont été formés et habilités. On peut aussi avoir de la proximité, parce que l'on pourrait avoir des agents qui seraient plus disponibles et en proximité pour assurer la sécurité des agents. Vous hochez la tête, vous me direz pourquoi. Il y a bien sûr la partie métiers et celle-ci est fondamentale, et dans cette partie il y a aussi la sécurité. Comment peut-on avoir plus d'agents, mêmes des jeunes, parce qu'on se rend compte que de jeunes agents qui ont été embauchés, c'est souvent au bout de plusieurs mois voire plusieurs années de faire l'astreinte ? En l'occurrence, ça permettrait de donner du souffle aux équipes qui sont souvent sollicitées, et d'utiliser des agents qui sont peut-être un peu plus jeunes, mais qui ont l'habilitation d'annonceur, par exemple, pour assurer la sécurité de celui qui est plus expérimenté et qui répartit le métier. Voilà la piste de réflexion.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Je vais répondre sur mon hochement de tête. Quand vous avez dit que d'autres métiers pourront assurer l'astreinte-annonceur, par exemple. Ça veut dire que demain un agent Caténaire pourra assurer l'astreinte-annonceur. Là où je suis inquiet, c'est qu'en fait l'effectif dans les brigades tient déjà grâce aux astreintes, sinon il y a longtemps que vous auriez supprimé encore plus d'agents. Si l'on commence à multiplier les astreintes par métiers, ça va supprimer des agents, puisque la chose qui tient, c'est le délai légal de repos entre les astreintes. S'il n'y avait pas ça, on mettrait deux ou trois agents dans une équipe et ils seraient d'astreinte tout le temps. C'est aussi ça qui m'a fait hocher la tête.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose qu'on ne fasse pas aujourd'hui l'étude dont Pierre MERTEN a dit qu'elle n'était pas faite aujourd'hui. On prend note de votre point d'attention.

M. Régis RAWOLLE (UNSA Ferroviaire) : Excusez-moi, vous m'arrêtez si je n'ai pas compris, mais venez de préciser que vous scindez les astreintes aussi pour que les gens d'astreinte, du point de la sécurité, soient de jour.

M. Pierre MERTEN : En fait, les agents des secteurs de maintenance monteraient l'astreinte, normalement ils sont de jour.

M. Régis RAWOLLE (UNSA Ferroviaire) : D'accord. Qu'est-ce que vous pensez de l'astreinte et de la nuit ?

M. Pierre MERTEN : Ça peut arriver, je ne suis pas forcément favorable, et dans la mesure du possible on a déjà échangé avec les élus qui sont dans mon établissement il y a quelque temps, je préfère bien évidemment que les gens d'astreinte aient des TS de jour.

M. Régis RAWOLLE (UNSA Ferroviaire) : Pour quelles raisons ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Si tu permets Pierre, c'est exactement la position prise par le président de cette instance. J'ai bien dit plusieurs fois, à votre demande, que ce n'était pas souhaitable, et que l'on constatait quand même qu'il y avait quelques cas où l'on n'arrivait pas à faire autrement, mais il convient évidemment que ces cas soient les plus rares possible, et si l'on pouvait s'en passer, il faudrait évidemment le faire.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je voulais revenir sur ma question, sur les produits, je n'ai toujours pas eu de réponse. Les produits, on sait aussi que c'est bien plus facile une fois qu'on a monté des choses bien définies, c'est plus facile à externaliser puisque c'est facile à comparer. Depuis le temps qu'on nous explique que les entreprises privées sont moins chères, est-ce qu'il n'y aura pas de nouveaux appels d'offres ? Il y a de quoi s'inquiéter.

Sur la réduction du nombre de métiers, si je vous entends, l'agent Voie va faire de la Caténaire, le Caténaire du SE, ça va quoi être la limite... La CGT est totalement opposée à ça. On considère qu'un métier est déjà assez compliqué à assumer dans toute sa problématique, vous prenez un agent Caténaire, il fait de la protection électrique, il ne fait pas du perchage, parce que vous parlez beaucoup de perchage, et là on reconnaît bien les volontés de la direction. Vous êtes tellement habitués à donner ça à des prestataires du privé que vous ne faites même plus la différence... Un agent Caténaire est formé pour protéger, en protection électrique, un agent du privé ou d'un autre métier, non. Vous anticipez, au final, dans votre projet l'attendu des résultats de la négociation de la CCN. En plus, on sait très bien que vous voulez accélérer là-dessus. On n'arrête pas de nous répéter qu'il faut régler ça pour le 1^{er} janvier 2020, ce n'est pas de notre faute si ça traîne. Par contre, on a bien compris qu'il y avait des réductions de métiers et ça, avec votre projet, apparemment vous êtes déjà en train d'anticiper.

Vous ne pouvez pas faire passer aux cheminots que le fait d'avoir plusieurs formations sur des métiers aussi complexes, et je parle en matière de sécurité, en matière de mode opératoire, vous n'allez pas nous expliquer que l'on va former des agents à Réseau qui vont faire tous les métiers à terme. Ce n'est pas possible ! Si c'est la volonté, ça ne passera pas... La CGT va s'y opposer et les cheminots aussi.

M. Pierre MERTEN : Je vais répondre à ces points tout de suite. Aucune volonté à ce que les agents aient x casquettes, x gilets dans le dos pour tout faire. Ce n'est pas parce que l'on crée une structure où l'on trouve les différents métiers que chaque agent va faire tous les métiers. Ce n'est surtout pas ça ! Par contre, simplement lorsque l'on fait des travaux, on a besoin d'un agent qui va faire de la protection électrique, on a besoin d'un agent qui va démonter des installations, on va avoir les ressources ensemble pour organiser les chantiers. C'est ça en fait l'objectif du groupe.

Je vais répondre à votre question aussi sur le produit. Pourquoi utiliser ce mot ? Après, il y a peut-être des maladresses dans ce qu'on écrit. Quand on parle d'une organisation métiers et d'une vision « produit », lorsque l'on travaille on a besoin d'avoir une vision complète de l'infrastructure. On ne peut pas juste dire qu'il y a un incident quelque part et que l'on va réparer sa partie et puis ce sera fini. Tant que l'AC n'a pas repris la commande de la voie pour faire passer les trains, d'un point de point infrastructure et en globalité, j'intègre aussi l'EIC de ce point de vue, c'est d'avoir cette vision globale. Il ne faut pas que

chacun pense juste à soi. Il faut, à un moment donné, que l'on ait une vision complète pour nous dire que l'incident ou que les travaux soient finis lorsque l'on peut circuler sur la voie. C'est dans ce sens-là que l'on a dit produit maintenance de l'infrastructure pour avoir la vision complète de l'infrastructure.

M. Pascal GUELUY (CGT) : J'ai aussi oublié un point. Vous avez donné l'exemple de l'annonceur. L'habilitation, on peut la donner à tous les métiers, pourquoi pas, sauf que vous allez vous arrêter où... On parle souvent de la prestation annonceur. Il y a le perchage et après... vous vous arrêterez où... Je rappelle quand même — ce n'est bien sûr pas vous, monsieur le DET, qui avez inventé les règles décidées par la Direction nationale — qu'on a de quoi s'inquiéter. Un agent qui est formé dans un métier complet, on a du mal depuis ces années, on regarde surtout les habilitations dont on a besoin. On parle plus d'habilitations que de formations complètes aux métiers. La CGT revendique des formations complètes permettant aux agents de travailler en sécurité. Ce n'est pas en ayant une réflexion sur des habilitations que vous allez garantir la sécurité des agents. Il y a des DPX qui oublient... Malheureusement, il arrive qu'ils aient des agents qui n'ont pas la connaissance du métier, parce qu'ils n'ont pas encore fini leur formation. On raisonne trop en habilitation. On raisonne trop en prestation. Maintenant, en produit. On veut tout simplement que les agents soient formés totalement pour maîtriser complètement leur métier, et leur sécurité personnelle ainsi que celle de leurs collègues au passage.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je prends ça comme une attente globale, monsieur GUELUY. On s'efforcera d'avoir des débats là-dessus et de répondre à ces attentes. Monsieur le Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Quand vous dites que vous avez impressionné par la densité des métiers, au niveau de l'Équipement, j'aurais juste tendance à vous souhaiter la bienvenue à l'Équipement, parce que vous allez voir... Je comprends aussi que vous comprenez le projet, puisque vous l'avez certainement conçu avec votre chef de projet. Je voulais simplement dire que jusqu'à présent, on avait un système qui fonctionnait avec des techniciens partout, et vous êtes en train de revoir, je le redis, le fonctionnement fondamental d'un établissement. En faisant ça, vous allez désorganiser quelque chose qui fonctionne bien. Je tenais quand même à le rajouter, parce que ça a son importance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je prends ça comme une alerte. Il est évidemment exclu de prendre quelque chose qui fonctionne pour faire quelque chose qui ne fonctionne pas. Monsieur JUDENNE.

M. Renaud JUDENNE (CGT) : Monsieur le Directeur, ce n'est pas la première fois qu'il y a une restructuration. On a été restructuré il y a une dizaine d'années sur la LGV. C'était à peu près les mêmes mots et les mêmes arguments. Vous avez peut-être repris tout ce qui avait été dit. Par contre, vous n'avez pas répondu à la question d'un camarade tout à l'heure. Je vais un peu lire ce tableau qui n'est pas tellement compréhensible. C'est marqué *reporting lourd et chronophage dont l'intérêt et l'utilité ne sont pas toujours compris*. C'est dans les points à améliorer. Piste d'évolution. *Limiter les reportings au maximum, au niveau des pôles, établir une grille matricielle du reporting*. Bon... Et donc, la solution : *définir un reporting limité et calé sur un planning partagé*. Il est clair le tableau... C'est à peu près partout pareil... Tout en bas, dans les points à améliorer, *des pertes de temps chronophage* — il revient encore ce mot — *avec des outils informatiques non satisfaisants et le sentiment de ne pas être écouté, lassitude, démotivation*. Piste d'évolution, c'est marqué *comment se faire entendre par votre direction ?* C'est la question qu'on se pose...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pour cette question, j'ai noté que c'est à moi de répondre.

M. Renaud JUDENNE (CGT) : Par contre, j'aimerais bien comprendre.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pour *reporting*, on traduit. Ce sont des remontées d'informations demandées au terrain sur son activité. C'est un terme qui est très employé. Honnêtement, je n'aurais pas eu tendance à le classer dans l'anglais, mais c'est comme vous voulez. Ce sont des remontées d'informations sur l'activité. Elles sont parfois qualitatives de type rapport d'activité, faits marquants, etc., et ce sont des remontées très souvent quantitatives, ce sont des tableaux, et de plus en plus des *reportings* qui faisaient pendant très longtemps sur le support papier se font directement grâce à un certain nombre d'outils informatiques.

Sur la question des outils, je pense qu'il faut être lucide. Le nombre d'outils différents qui sont actuellement en phase de développement, les phases relativement rapides dans lesquelles nous sommes qu'il s'agisse de nouveaux outils de saisies directes sur le terrain ou d'outils qui évoluent dans le domaine RH, développent aujourd'hui une impression de grande diversité, une charge de travail importante pour les acquérir. Cette situation aujourd'hui est perçue, de manière assez générale, comme pénible notamment par les encadrants, mais pas que par les encadrants, parce qu'on a un certain nombre de cas où les outils touchent aussi les opérateurs et ils trouvent que c'est un peu compliqué. Ils ont plusieurs outils, plusieurs supports. Cette situation est clairement définie et connue. On s'efforce de bien la caractériser. Il y a des équipes qui travaillent sur ces outils. On ne va pas être en permanence dans cette situation. On a, à priori, une période difficile à passer pour informatiser les process qui étaient essentiellement manuels. Je pense notamment au processus fondamental de suivi de la maintenance. Quelque part, je pense que c'est bien et lucide de la part de l'établissement de pointer le fait que c'est aujourd'hui une des difficultés que la ZP identifie aussi. C'est aussi une des difficultés que je vois dans mes tournées. C'est une difficulté que l'on fait remonter et qui, je pense, est connue aussi au niveau de l'entreprise. Dans ce domaine, on n'a pas d'autres solutions que de passer la bosse. Il faut que l'on arrive à passer cette période difficile où l'on est en train de mettre sous informatique un certain nombre de nos grands processus métiers. Pour ça, il faut de l'accompagnement, parfois il faut gérer les priorités. Il faut donner les bons outils aux acteurs qui se posent parfois des questions. Il faut bien faire remonter toutes les difficultés du terrain et les traiter rapidement. Là aussi, il y a des fois où ça marche, des fois où ça ne marche pas bien. Quand on regarde le sentiment donné par des enquêtes qui sont réalisées auprès des agents et auprès des dirigeants de terrain, il n'y a pas que du négatif, loin de là, il y a quand même un sentiment que, depuis quelques années, l'outillage qui leur a été donné va globalement dans le bon sens et j'inclus les SI. Il faut être prudent. L'intérêt des outils qui sont aujourd'hui donnés aux agents, aux dirigeants, est reconnu. Par contre, on reste dans une période qui est relativement difficile. Voilà ce que je voulais dire là-dessus. Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Ça nous a fait sourire, monsieur le Président, mais vous n'avez pas répondu à la question. Je voulais savoir ce que vous entendez parler, par rapport à ce projet, et monsieur le DET peut aussi répondre, du COPIL présidé par le DET et des membres de la ZDP. Est-ce que ce sont des membres des IRP ? Ensuite, vous n'avez pas répondu à une question. On demandait, à minima, de reporter ce projet, comme vous n'avez pas, monsieur le Président, les moyens nécessaires pour avoir une instance locale, territoriale, qui pourrait traiter largement ce sujet. De plus, par rapport au RH910, en

effet on n'a pas les dates d'orientation. Quand on suit un peu votre calendrier, c'est « bonnes vacances les gars, vous saurez à votre retour si l'on vous garde ou pas, si l'on vous change de poste ou pas, passez de très bonnes vacances ! Avec un peu un poids au-dessus de la tête ». Je suppose que vous lancez officiellement aujourd'hui ce projet au niveau des IRP. On est bien d'accord... Vous savez où je veux en venir, monsieur le DRH, je suppose que vous connaissez un peu le RH910 et l'article 5.6. C'est le cas particulier des changements de poste avant une réorganisation. Les agents qui devraient changer de poste dans les six mois précédents l'annonce aux IRP, je pense que c'est le cas aujourd'hui, d'une réorganisation faisant l'objet de l'application de ce texte, ceux qui n'ont pas été remplacés bénéficieront rétroactivement des mesures de ce référentiel. C'est bien à partir d'aujourd'hui que vous lancez officiellement le thème de la réorganisation et que l'article 5.6 doit, au cas où, être utilisé.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On répondra là-dessus.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : C'est important, vous savez quand même ce que vous présentez... Si vous ne le savez pas, monsieur le Président, je le comprendrais, mais à votre droite vous avez un DRH.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT, je ne vois pas ce qui vous permet de penser que nous ne saurions pas répondre à la question. Je passe la parole à Pierre MERTEN sur la structure du projet, pour qu'il vous explique ce qui est dit dans la note. Ensuite, je passerai la parole à Olivier MARTY sur les aspects RH.

M. Pierre MERTEN : Sur la structure du projet, on avait décidé de découper le projet en 13 lots. Vous avez un extrait en annexe 1 pour voir tous les lots identifiés.

Sur le COPIL, il est présidé par le DET, c'est ce que j'avais dit tout à l'heure, j'ai la main sur ce COPIL pour lui dire que là où il va est bien ou pour recentrer un peu plus le sujet, si je considère qu'on s'en éloigne trop, par exemple, sur la taille des secteurs. Pour les membres de la DZP NEN, c'est vrai que le terme est maladroit, parce que ce ne sont pas des membres élus. Ce sont trois personnes de la DZP NEN qui sont le DIR Prod, le CK (conseiller carrière) et la responsable GEF. Je trouvais que c'était important pour nous d'avoir une vision de trois personnes de métiers, pour s'assurer que l'organisation proposée reste quand même dans un cadre correct. Je prends l'exemple du *reporting*. Les remontées d'informations sont demandées aux établissements par les pôles de la DZP. Si l'on veut changer le mode de remontée d'information, il faut bien que l'on soit en phase. C'est pour ça que c'est important qu'ils participent. Le fait d'avoir quelqu'un côté RH nous assure de ne pas oublier le volet RH dans l'organisation, qu'elle ne soit pas juste technique, mais qu'on ait bien une vision RH et problématique métiers ou carrière.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je passe la parole à Olivier MARTY sur les questions portant sur le calendrier, pour savoir si l'on reporte parce qu'il n'a pas de CSSCT, et le RH910.

M. Olivier MARTY : Aujourd'hui, par rapport au calendrier, on est sur une première information écrite des instances. Les mots comptent, c'est une première information écrite. Il est parfaitement prévu qu'il puisse y avoir plusieurs informations écrites qui précéderaient la consultation. On l'a explicité tout à l'heure et ce sera le cas. De la même manière, dans le cadre de l'annonce de l'évolution dont il est fait référence à l'article 5.6, et rapport à l'éventuelle application avec la rétroactivité de six mois du bénéfice des dispositions du texte pour des agents qui auraient été identifiés comme bénéficiant du RH910 et qui n'auraient pas été remplacés à l'issue de l'organisation. Il y a donc une cohérence en

matière d'appréciation du RH910 sur les deux articles en question. Le premier article donne le coup d'envoi sur l'accompagnement individuel, et qui permet de faire la tenue d'entretiens exploratoires, et l'article 5.6 qui donne un point clair par rapport à une origine d'application des mesures, si le cas se présente. On a cette symétrie. Bien sûr, les entretiens d'orientation font partie de l'accompagnement et seront déroulés dans la procédure. Sans que ça ait été détaillé dans le calendrier, ce sont évidemment des choses qui vont se dérouler après l'été, comme nous sommes dans un calendrier qui vous a été présenté, pour ensuite préparer ce que seront les choix d'affectation. Le dispositif est bien le dispositif habituel et il n'a pas changé, et il figure au RH910.

Par rapport à l'agenda de passage en instance, on a noté le point que vous signalez par rapport au fait que l'on soit en installation de l'instance et de ses architectures. On n'a pas aujourd'hui une réponse à vous donner, en matière d'évolution de date, qui ferait écho à votre remarque. On sait qu'on a cette particularité en ce moment. L'instance CSE et sa plénière sont en place, et donc on en est à la saisir, même s'il est bien sûr important de réfléchir à la manière dont on pourrait utilement travailler le projet avec une architecture d'instance complète. C'est ce que je voulais dire sur ce point.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : C'est juste pour rectifier un mot, monsieur le Président, je préférerais que vous parliez de préinformation que première information.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Pour rebondir et savoir si j'ai bien compris, je suis peut-être un peu limité, mais c'est pour bien comprendre ce que vous essayez de nous expliquer, monsieur MARTY, ça démarre bien à partir d'aujourd'hui. Au bout d'un moment, il faut savoir être clair et ne pas jouer sur les mots et surfer sur la vague. Est-ce que ça démarre à partir d'aujourd'hui ou pas ? C'est tout simplement la réponse qu'on attend. Attention aussi, monsieur le Président, c'est une « pré-préinformation » d'après ce que vous dites. Vous pouvez regarder l'heure, la séance se finit dans 31 minutes. S'il n'y a pas un travail local qui est effectué avec des IRP locaux que vous n'aurez pas mis en place à cause de vous, monsieur le Président, attention aux journées chargées des CSE à venir, parce que si l'on doit ouvrir l'ensemble du dossier ici, je pense qu'une journée ne suffira pas.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je repasse la parole à Olivier MARTY pour plus de précisions et je répondrai sur les instances.

M. Olivier MARTY : C'est bien aujourd'hui qu'est le jour d'annonce aux IRP qui est mentionné à l'article 6. De la manière, c'est la première information du début de l'article 4. C'est une préinformation puisque l'on a employé ce terme pour signifier que ce n'était pas l'information qui fige le projet et qui précède la consultation. Elle est d'une autre nature puisqu'elle déclenche le délai d'émission de l'avis de l'instance. Ce n'est donc pas aujourd'hui qu'on lance ce délai, mais c'est une première information écrite d'un cycle qui conduira à en faire une autre. C'est pour ça que le mot « première » compte et qu'il fait partie du vocabulaire du RH910.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Alors, je vais être cash avec vous, on va être clairs tous les deux ! Monsieur MARTY, je pense que vous m'avez pris pour un dindon une fois, mais ça ne sera pas deux fois ! D'accord ? On fait un ordre du jour tous les deux et vous pouvez me regarder dans les yeux. Vous m'avez dit que c'était une préinformation. Vous ne m'avez pas dit une première information ! D'accord ? C'est pour ça que j'ai posé la question. Avec ça, ça va vous permettre de démarrer vos entretiens exploratoires, etc. OK, mais ce que vous dites maintenant à l'ordre du jour, je vais faire des annotations à côté, parce que là je n'ai plus confiance en vous !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Attendez, monsieur ACHOUB, je crois vraiment...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Écoutez-moi ! C'est marqué dans les documents qu'il s'agit d'une préinformation. Aujourd'hui, votre DRH est en train de nous dire, deux fois, que c'est une première information. Il y a une différence entre une préinformation et une première information, parce qu'en disant ça, ça lui permet déjà de mettre en route ses entretiens exploratoires. C'est ce que ça veut dire !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Attendez, je pense qu'il faut parler du fond. Là, on est sur du vocabulaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Attendez ! Vous allez me dire de parler du fond, mais on ne fait que parler du fond ! Là, on va être sur la forme et l'on va régler ça autrement. Ne vous inquiétez pas, je maîtrise un peu la forme !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Parlons du fond... Je vous propose de parler du fond. Vous avez noté que dans le dossier qui vous est présenté aujourd'hui, il est envisagé des entretiens exploratoires non pas maintenant, mais à partir du mois de mai, c'est-à-dire à un moment où le dossier sera beaucoup plus avancé et beaucoup plus précis. Par rapport à la question posée par monsieur PINOT sur le délai de six mois, il me semble que ce délai de six mois, sauf si j'ai mal compris le sens du RH910, joue en faveur des agents. Il joue en faveur des agents, c'est-à-dire qu'à partir de maintenant, si l'on commençait à trouver, quand le projet va se préciser dans l'établissement, des pistes d'évolution qui peuvent être intéressantes pour un certain nombre d'agents en ayant en tête le projet, ces agents pourraient bénéficier du RH910 à une date plus anticipée. Je crois que...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Alors, vous voulez parler sur le fond, on va y aller ! J'entends ce que vous me dites ! Mais, là vous êtes en train de vous exprimer comme si nous accompagnions votre projet. On n'accompagne rien du tout ! Non, non, non ! Vous ne le savez pas, peut-être qu'il y aura quelques drapeaux qui vont s'élever sur le site alsacien, et puis vous allez voir ! Peut-être qu'il ne se mettra jamais en place ! Arrêtez d'anticiper en disant qu'on est déjà dans le RH910 pour les agents, alors que le projet... Peut-être que les agents de votre établissement vont le rejeter !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai bien dit, monsieur ACHOUB, qu'aujourd'hui il restait à prendre, à mon niveau, la décision de vous présenter ce projet. S'il était présenté avec décision d'engager la consultation de l'instance et la mise en œuvre, ce serait ultérieurement. Il n'empêche que ce que vous a dit aujourd'hui le DRH me paraît quand même, si ce projet doit être mis en œuvre, au bénéfice des agents. Deux choses. Avant une date formelle qui est aujourd'hui en juin, on pourrait avoir certains entretiens exploratoires, parce que ça peut être dans certains cas très favorable, et vous avez noté qu'ils ne commencent pas maintenant, mais à un moment où le projet sera mieux défini. Si le projet se met en œuvre, les agents qui pourraient bénéficier du RH910 seraient sur un périmètre plus large. Je ne vois pas ce qu'il y a ici de problématique. J'ai bien noté que vous ne vous situiez pas dans une optique d'accompagnement de ce projet.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous notez aussi que c'est marqué dans le dossier qu'il s'agit d'une préinformation et que je ne laisse pas le DRH dire qu'il s'agit d'une première information... Je n'ai pas écrit les documents...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : On se recalera. Là, écoutez, je pense qu'il n'y avait pas la volonté d'aboutir à une ambiguïté entre nous. On se recalera donc sur ce point-là.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Pour le PV, je le redis, c'est noté qu'il s'agit d'une préinformation et je le prends comme une préinformation.

M. Olivier MARTY : Je termine juste, parce qu'il faut que l'on passe aux autres questions. Le fait que la dénomination dans notre échange à l'ordre du jour ait pu avoir un écho sur l'application du RH910 était loin d'être imaginé de mon côté. Je n'avais pas capté ce sujet-là. Par rapport à l'appréciation que vous avez portée, bien sûr qu'il n'y avait pas de plan derrière de masquer, lors de la préparation de l'ordre du jour, quelque chose qui a son importance par rapport au projet, qu'on relève comme telle et qui est importante, et sur laquelle on devra réfléchir sur le moment pour faire les entretiens exploratoires, mais aussi à la lumière de ce que vous avez pu expliquer tout à l'heure sur l'histoire du passé sur un autre sujet et que l'on a noté. Je prends ce débat comme arrivant aujourd'hui sans qu'il ait fondé le choix à l'ordre du jour. Votre position est claire, elle a été exprimée. On l'enregistre.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Ce n'est pas une position, c'est une réalité ! Un ordre du jour avec une préinformation et un document où il est écrit une préinformation reste une préinformation !

M. Olivier MARTY : Il y a une ambiguïté qui n'était pas un point, en matière de prévision, qu'on a été jusqu'à ouvrir dans l'échange. On a mis « information » sur le libellé de l'ordre du jour et « préinformation » sur le document, c'est la réalité.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je redis que ce qui doit, à mon avis, là on a un débat de vocabulaire...

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Non, non, non !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce qui doit guider là-dedans la réflexion, c'est en l'occurrence ce qui est susceptible de bénéficier aux agents, et dire à des agents – imaginez le fonctionnement à contrario qui vivraient prochainement un mouvement qui, quelque part, préfigure l'organisation que je déciderai, par hypothèse dans deux mois, de mettre en place, avec lancement de la consultation officielle de l'instance – qu'il a existé un dossier de préinformation du CSE qui s'est produit le 21 mars, mais qu'ils ne peuvent pas bénéficier du RH910, dans la période de six mois avant, parce que le Président n'a décidé qu'après de commencer la consultation, ce n'est pas non plus souhaitable. Je pense qu'il y a aussi une question de fond pour un certain nombre d'agents, qui, le moment venu, si je décide de mettre en œuvre ce projet, bénéficieraient du RH910. C'est ça qui était visé. Ensuite, on verra pour être extrêmement précis sur ces questions de vocabulaire. Monsieur LEROY, madame LANTZ.

M. Adrien LEROY (UNSA Ferroviaire) : Rapidement, pour revenir sur le sujet des outils informatiques, c'est vrai que ça fait un peu loin du coup avec les échanges entre les deux. Le problème, c'est qu'ils sont réalisés par des techniciens informatiques et l'on se rend compte qu'ils n'écoutent pas toujours les remontées des techniciens du terrain. Du coup, ça fait des outils qui ne sont peut-être pas suffisamment conviviaux, et surtout, il y a souvent un manque de formation et d'accompagnement. On a beau mettre les outils les plus performants, si les agents ne sont pas formés pour les utiliser, forcément on ne va pas y arriver.

Au niveau du poste de DPX, j'ai deux craintes à vous remonter et un espoir. Je vais finir par l'espoir, ça sera plus sympathique, mais on espère que vous n'avez pas l'intention de profiter de la baisse de charge sur les postes de DPX pour déqualifier les postes. La création de l'astreinte spéciale annonces, on espère que ce n'est pas dans l'optique, à

terme, et là j'aimerais que vous preniez un engagement qui sera enregistré au PV aujourd'hui. Ce serait bien dans l'optique de sous-traiter cette astreinte, par exemple, à SECURAIL pour éviter de reparler de l'ESR de ce matin, parce que si c'est une astreinte qui fait que l'annonceur, voilà, les procédures d'annonces sont de plus en plus sous-traitées sur les chantiers. On espère que ce n'est pas dans le but de sous-traiter aussi l'astreinte-annonce. Pour finir sur une note d'espoir, je vois en pointillé, sur votre futur schéma de réflexion, la présence d'un interlocuteur unique. J'espère que ça ne sera pas en pointillé longtemps et si l'on pouvait avoir un interlocuteur unique Équipement et Travaux au niveau des EIC, ça pourrait être dans la continuité de la mise en place de la ZDP multimétiers, c'est vrai qu'on a beaucoup parlé, depuis tout à l'heure, et c'est normal, parce que c'est votre secteur monsieur le DET, de différents métiers de l'Équipement et de la coordination entre les différentes spécialités, mais c'est vrai qu'on a un bon regard sur la présence d'un interlocuteur EIC, parce qu'on se rend compte qu'on a aussi des problématiques en opérationnel, parce qu'il y a plusieurs interlocuteurs qui se contredisent. Si cette petite case pouvait passer en trait plein sur le projet final, plutôt qu'en pointillé sur le projet, ça serait intéressant pour nous. Merci.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Je suis désolée, ce sont des questions qui remontent un peu au début, mais on m'a un peu oublié pendant les prises de parole. Pendant ma déclaration, j'ai parlé d'équipes supprimées, je n'ai pas eu de réponse. J'avais parlé de postes requalifiés. J'avais parlé d'une perte de compétences des agents de maintenance, patrimoine comparé aux travaux. J'avais demandé une date pour les communications aux agents.

M. Pierre MERTEN : Excusez-moi, j'ai pris des notes un peu partout. Pour les déqualifications de postes, pour l'instant, on n'a pas prévu de déqualifier ou de requalifier des postes, puisqu'on est en train de les identifier. On va créer plus de postes, donc forcément, si l'on crée plus de postes, il y a aura un pesage à faire pour chaque poste. Pour faire simple, excusez-moi si je parle souvent du poste de DPX, mais c'est celui sur lequel je voulais faire un focus sur l'organisation. Aujourd'hui, j'ai des postes qui sont de qualification E ou F dans le CO. Pour chaque poste, on va essayer de le peser au mieux en fonction de son périmètre géographique et des installations. Pour l'instant, c'est donc un peu prématuré, mais ce qui m'intéresse ce n'est pas de supprimer des qualifications, il faut juste mettre les bonnes qualifications au bon niveau.

Sur l'astreinte-annonce et la sous-traitance, pour moi, il n'est pas question de sous-traiter l'astreinte-annonce, pour une simple et bonne raison. Quand je disais tout à l'heure que l'on veut mettre en place cette astreinte en matière de sécurité, c'est pour la proximité. La proximité veut dire des gens qui habitent à proximité. Aujourd'hui, les entreprises pour lesquelles on sous-traite des prestations ont rarement des gens qui habitent à proximité. Ils viennent pour un chantier, ils ne viennent pas pour être là toute l'année.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je redis là-dessus des choses qui, je pense, ont été dites dans le passé au CE M&T ou autres. L'astreinte fait partie du cœur de métiers que l'entreprise n'a pas l'intention de sous-traiter.

M. Pierre MERTEN : Je ne me souviens plus de la question.

M. Adrien LEROY (UNSA Ferroviaire) : L'interlocuteur EIC.

M. Pierre MERTEN : Ah oui ! C'est une bonne question ! C'est essentiel aujourd'hui, si l'on veut être meilleurs, j'ai parlé de produit tout à l'heure. L'EIC fait partie intégrante de notre organisation. Si l'on veut travailler correctement, il faut que l'on puisse avoir une bonne

vision de la problématique d'exploitant, au niveau de la charge, des trains, etc. Il faut aussi que l'on travaille le mieux possible. Plus on perd du temps pour accorder les périodes et moins on a de temps pour travailler. Si l'on parle de sécurité, il faut optimiser ce travail. Pour moi, il est essentiel d'avoir un interlocuteur EIC pour organiser au mieux. De la même manière, si l'on fait ce groupe Travaux au périmètre d'UP, il y aura un interlocuteur en face, côté Infrapole, pour travailler ensemble. Je pense que l'on sera meilleurs si l'on travaille ensemble et je rejoins tout à fait ce point.

M. Nicolas VUILLAUME (CGT) : On pourrait mieux travailler si l'on n'avait pas fait des ÉPICS.

M. Pierre MERTEN : On sort un peu du débat...

Pour l'instant, on n'a pas prévu de supprimer une équipe. On est simplement en train de regarder si c'est utile de les déplacer, parce que... Je ne veux pas entrer dans les détails, sinon je vais parler de Vendenheim et de Hausbergen. C'est à quelques kilomètres, mais je ne suis pas sûr que tout le monde comprenne. En fonction de stratégie, on peut se dire, qu'à terme, ce serait mieux que l'équipe soit ici ou là, mais il n'y a pas de vocation aujourd'hui à supprimer une équipe. Je l'ai dit tout à l'heure. L'objectif n'est pas de supprimer une équipe. C'est juste de revoir la production. Je n'ai pas de projet de suppression d'équipes.

Pour la perte de compétences, je pense que la crainte est légitime. Si demain, les gens ne font que de la maintenance, et les autres ne font que des travaux, ils vont forcément perdre de la compétence, mais l'idée n'est pas que les gens fassent l'un ou l'autre. C'est plutôt qu'ils puissent passer de l'un à l'autre. On va discuter avec les agents pour savoir comment les agents voient ce travail. On va leur demander s'ils préfèrent faire de la maintenance ou des travaux, mais je pense qu'il faudra passer de l'un à l'autre.

Pour la partie communication, pour essayer d'être le plus transparent possible sur la démarche, on avait fait une visioconférence avec l'ensemble des agents pour dire là où est la réflexion, ce que l'on souhaitait faire. On a prévu de faire une communication, comme ça a été dit. Normalement, on va faire une communication écrite avant fin mars. Ça approche très vite, mais l'objectif est toujours là et c'est de pouvoir de lancer le projet au maximum. Je voulais surtout communiquer pour avoir des choses à communiquer. Si l'on n'a pas de vision claire des secteurs, ça ne sert à rien de communiquer. Jusqu'à la fin de la semaine dernière, je ne pouvais pas le mettre en raison du délai pour vous transmettre les documents, mais l'on a défini l'ensemble des périmètres géographiques des secteurs. Ce sera un complément. On a aujourd'hui une carte qui vient d'être finalisée avec l'ensemble des secteurs.

M. Dominique SENS (CGT) : Monsieur le Président, je vous rejoins sur ce que vous avez dit tout à l'heure. Vous avez insisté. Effectivement, il y a la forme et le fond. Les mots ont un sens et le diable se cache souvent dans les détails. La sémantique est donc très importante aussi. On connaît vos façons de faire. On en a l'expérience. Ce qui m'inquiète fortement à la suite de l'incident qui a provoqué la réaction du Secrétaire, c'est la future rédaction du règlement intérieur de notre instance, pour ce qui concerne la méthode. Sur le fond, mais ça vient d'être affirmé par le monsieur le directeur, ce dossier est incomplet. Il y a encore beaucoup de questions qui restent sans réponse. Travaillons à éclairer suffisamment les élus de cette instance pour qu'ils puissent donner un avis, peut-être avant tout sur les justifications économiques de votre restructuration, et après les explications sur l'accompagnement viendront.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends, monsieur SENS. Il y a un point d'attention évidemment sur la rédaction de notre futur RI. Je redis que ce dossier était dans l'état où l'on vous l'a présenté aujourd'hui. Le directeur d'établissement vient de dire, à l'instant, que le travail a été fait, et qu'il va permettre d'avancer. S'il est prévu, dans le document qui vous a été fourni aujourd'hui, de commencer les entretiens exploratoires en mai, je répète que le mois de mai n'est pas le mois de mars. C'est sur la base de quelque chose qui aura évidemment déjà évolué.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le Président, je tenais quand même à préciser une chose, parce que depuis tout à l'heure, vous avez beaucoup insisté sur le bénéfice du RH910 pour les agents. Dans la journée, vous avez été étonné de découvrir les métiers de Réseau... Vous n'êtes pas un lapin de six semaines, vous êtes à la SNCF depuis de nombreuses années. Dans vos responsabilités, sur les positions de la CGT, vous avez eu l'occasion certainement de les connaître un peu. La CGT a toujours été opposée au RH910. L'accompagnement, ça a été dit, ça ne nous va pas ! À force de le réciter, je me demande si vous n'anticipez pas déjà le résultat du vote en fonction des positions de chaque organisation. On est contre le RH910 ! Vous le savez très bien... Ce sont des agents qui sont en souffrance à qui l'on supprime leur poste, par exemple. Ils vont devoir se taper des kilomètres de route en plus pour aller sur leur nouveau lieu de travail. Ce n'est pas ce que la CGT revendique. La CGT revendique des équipes en local et avec les moyens nécessaires. Il fallait le rappeler. Les conséquences de vos restructurations, ce n'est pas avec le RH910 que vous les faites passer...

Votre directeur nous a dit qu'il embauchait, alors ça m'intéresse, parce qu'une restructuration où il y a du plus à la fin, je suis en attente. Vous créez des postes, pareil... On a aussi un peu d'expérience. Souvent, quand on crée des postes dans un collège, il y en a d'autres qui disparaissent. Alors, là on vous attendra...

En début de sujet, je vous ai demandé les CO, le CO avant et après. J'espère qu'on les aura à l'information et surtout à la consultation, parce qu'au final, là on ne va pas mâcher les mots. Pour la consultation, vu l'importance du projet, vous aurez du mal à nous faire croire qu'elle n'est pas obligatoire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il n'y a aucune ambiguïté là-dessus, monsieur GUELUY. Sur le RH910, je note votre position qui n'est effectivement pas une surprise. Ceci étant, les restructurations sont une réalité dans l'entreprise. Il continuera à y en avoir. Le fait d'avoir un dispositif d'accompagnement me paraît quand même totalement indispensable.

Sur le CO, je redis ce qu'a dit le directeur d'établissement. Le but même de cette réorganisation n'est pas de supprimer du CO. C'est une réorganisation qui, dans ce cadre, notamment sur les questions liées au fait que dans certains domaines il y aura des postes en plus, mais aussi des postes en moins, il a précisé qu'il s'agit d'un CO constant, sauf s'il y a des facteurs de productivité qui sont en jeu. Ce n'est pas parce que cette réorganisation a lieu qu'il n'y a pas de réflexion sur un certain nombre de facteurs d'évolution du CO pouvant être liés à des rénovations, des régénérations qui créent moins de maintenance, des progrès technologiques, des progrès d'organisation, etc., mais pour le reste, ça vous a été redit, ce n'est pas une restructuration destinée en soi à supprimer des postes.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : L'heure de la fin de notre séance approche. Je vais faire lecture d'une résolution et je vous demanderai de la faire voter.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) procède à la lecture de la résolution suivante :

Monsieur le Président,

Conformément à l'article L. 2315-28 du Code du travail, le CSE a la possibilité de tenir une réunion supplémentaire à la demande de la majorité de ses membres. Par conséquent, les élus vous demandent la tenue d'une réunion extraordinaire avec comme point à l'ordre du jour :

- *débat sur la suite des questions posées lors des plénières des 29 janvier, 14 février, 21 février, 12 mars et 21 mars 2019.*

Les élus précisent que le contenu important de l'ordre du jour n'a pas permis de commencer le débat sur les questions prévues lors de la plénière de ce jour.

Je vous demande de faire voter cette résolution. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais la mettre au vote et je vais faire un commentaire avant. Le Code du travail, auquel vous vous êtes référé, prévoit, à ma connaissance, la possibilité de voter effectivement à la majorité une séance extraordinaire du CSE, à la séance ordinaire de chaque mois. On regardera, à la suite de cette réunion, avec la DRH le statut à donner au CSE extraordinaire qui a été demandé lors d'une séance elle-même extraordinaire, c'est-à-dire lors de la séance dédoublée du mois de février. Là, je considère que l'on est au-delà de ce que permet le Code du travail, donc on verra la réponse à faire à votre résolution, mais je note qu'on est au-delà de ce que prévoit le Code du travail.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais vous répondre. C'est pour ça qu'il y a la petite phrase à la fin. Je vous rappelle qu'aujourd'hui, nous devons traiter des questions du 21 mars qui sont prévues à l'ordre du jour d'une séance ordinaire, c'est-à-dire aujourd'hui, et que nous n'avons même pas entamé ce point. Aujourd'hui, la loi vous oblige à traiter tous les points. On est donc bien là-dessus et si vous voulez faire de l'esprit pour le reste, il n'y a pas de soucis... Au prochain ordre du jour, le 29, on va vous reposer l'ensemble des questions. Il n'y a pas de problème pour nous.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce n'est pas la question, monsieur ACHOUB. La question est de savoir comment et dans quelle mesure l'on qualifie cette séance. Est-ce que c'est une séance qui dédouble la séance ordinaire du mois de mars ? C'est ce que je comprends. À ce moment-là, quel est le statut de la demande qui a été faite lors de la séance extraordinaire qui dédoublait celle du mois de février ? C'est que je dis qu'à priori, il y en a une de trop. Je ne suis évidemment pas opposé à ce que l'on traite les questions dans une séance extraordinaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : S'il y a des soucis, et effectivement, il y a un certain nombre de questions, puisqu'il y a quand même 11 504 cheminots sur le territoire qui concerne notre CSE, s'il faut faire une semaine de CSE à un moment donné, eh bien l'on fera une semaine de CSE avec vous et votre DRH, et comme ça on va un peu explorer les questions. Je reste à votre disposition pour convenir des dates...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je mets au vote la résolution proposée par notre Secrétaire.

M. PINOT (SUD-Rail) : Pour la délégation SUD-Rail, n'oubliez pas monsieur le Président que, si l'on en est là, si l'on ne traite pas les questions, c'est qu'à chaque début de CSE, on

doit vous relancer par rapport aux discussions, par rapport aux tables rondes que vous ne mettez pas en route et que vous ne finalisez pas avec les organisations syndicales. N'oubliez pas que si l'on demande autant de CSE supplémentaires, vous en êtes aussi un peu la cause en ne voulant pas avancer sur le RI. On doit donc en parler à chaque CSE.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT, j'entends. Je ne rentre pas dans l'analyse des causes. Je mets au vote la résolution présentée par notre Secrétaire qui porte sur la demande d'un CSE extraordinaire pour l'examen de l'ensemble des questions qui sont en retard sur les CSE précédents. Je présume, mais je crois que tout le monde a entendu cette résolution. Qui est pour cette résolution ?

La résolution présentée par le Secrétaire, monsieur ACHOUB, est approuvée à l'unanimité.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je fais une dernière observation avant de clore la séance, monsieur le Président. Au de notre fonctionnement et de notre traitement, parce que je trouve que nous ne sommes pas très bien traités en matière d'informations, vous avez réussi au moins une chose, c'est d'avoir fait l'unanimité des organisations syndicales... Sachez-le...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, monsieur le Secrétaire, je clos la séance et je vous souhaite à tous et à toutes un bon retour.

E – QUESTIONS POSÉES PAR LES ÉLUS DU CSE ZDP NEN

Ce point n'a pas été abordé en séance.

La séance est levée à 18 h 01.