



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

Procès-verbal n°03

Réunion plénière du 21 février 2019

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

Intervenants : Docteur Vincent GAY.

Représentants titulaires du Personnel du Collège Exécution :

M.	JUDENNE	Renaud	CGT	INE	Présent
Mme	MAHIEU	Shirley	CGT	EIC HDF	Absente
M.	VUILLAUME	Nicolas	CGT	ILOG Lorraine	Absent
M.	BONNESOEUR	Christophe	CGT	IP Champagne Ardenne	Absente
M.	REYMANN	Didier	CGT	IP Rhénan	Présent
M.	TRUFFIN	Anthony	CGT	IP NPDC	Présent
M.	ROBERT	Aurélien	CGT	IP Lorraine	Présent
M.	LECLERC	Edouard	CGT	IP Normandie	Présent
M.	FATOME	Jean-Christophe	CGT	IP NPDC	Absent
M.	LLOPIS	Arnaud	CGT	EIC LORCA	Absent
Mme	KAMMERER	Sylvie	UNSA-Ferroviaire	EIC ALSACE	Présente
M.	PINOT	Vincent	SUD-Rail	EIC HDF	Présent
Mme	SCHEUER	Stéphanie	SUD-Rail	EIC HDF	Présente
M.	BRASSART	Nicolas	SUD-Rail	ILOG NPDC	Présent
Mme	LANTZ	Caroline	CFDT	IP Rhénan	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	Présent
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	Présent
M.	NOEL	Maurice	UNSA-Ferroviaire	IP Rhénan	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	Absent
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 Rhénan	Non convoqué
M.	PIERRE	Steve	CGT	IEE	Non convoqué
M.	MERLIN	Vincent	CGT	IP NPDC	Non convoqué
M.	CERVELLIN	Gilles	CGT	ILOG Lorraine	Non convoqué
M.	NOYELLE	Jean-Philippe	CGT	EIC HDF	Non convoqué
M.	HUVE	Julien	CGT	IP Normandie	Non convoqué
Mme	HERRMANN	Valérie	UNSA-Ferroviaire	IP Rhénan	Non convoquée

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Maîtrise :

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

Représentants suppléants du Personnel du Collège Cadre :

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

Représentants syndicaux :

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

Réunion plénière ordinaire du 21 février 2019
--

1. DECLARATION CGT _____	5
2. DECLARATION UNSA FERROVIAIRE _____	9
3. DECLARATION SUD RAIL _____	11
4. DECLARATION CFDT _____	14
B – CONSULTATION DU CSE _____	36
C – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE _____	36
D – INFORMATIONS À L'INITIATIVE DU SERVICE _____	37
D1 – LES EVENEMENTS DE SECURITE REMARQUABLES DE JANVIER 2019	38
– QUESTIONS POSÉES PAR LES ÉLUS DU CSE ZDP NEN _____	51

La séance est ouverte à 9 h 12.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ouvre notre séance du CSE du mois de février. Avant toute chose, je voudrais voir, avec les délégations, s'il y a des suppléants.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour la CGT, Monsieur Sylvain WAVELET remplace Madame Shirley MAHIEU. Jean-Christophe FATOME est remplacé par Laurent LANSIAUX. Monsieur LLOPIS est remplacé par Monsieur DI CARLO ; Monsieur Christophe BONNESOEUR est remplacé par Monsieur Frédéric MARSEILLE.

M. Bruno CATIAU (UNSA Ferroviaire) : Pour la délégation UNSA Ferroviaire, Laurent DAIME est remplacé par Sébastien CAILLE ; Pierre BERTRAND va incessamment arriver.

M. Pierre GENEAU (Sud Rail) : Dominique DINE remplace Manuel SEGATTO.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La délégation CFDT n'a pas de suppléant.

Avant de vous passer la parole pour les déclarations éventuelles, j'aurais un point important d'agenda. Depuis notre dernière séance, nous avons reçu une demande de CSE supplémentaire concernant des points sur la santé-sécurité et les conditions de travail, sur le périmètre de l'Infralog National, déposé par deux membres du CSE. Nous avons prévu que cette séance supplémentaire du CSE consacrée à ce sujet ait lieu le mercredi 27 février, à 14 heures.

Je passe la parole aux délégations qui auraient des déclarations éventuelles.

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 élu-e-s et représentants syndicaux,

Nous voici à notre deuxième plénière ordinaire dans un contexte inédit où les tensions s'exacerbent et reflètent les impatiences des cheminots et de leurs dirigeants face au vide laissé par la suppression des DP & CHSCT, véritables amortisseurs sociaux de proximité.

Des droits d'alertes aux plénières extraordinaires en passant par les interventions en proximité dans les établissements jusqu'aux DCI déposées plus par exaspération face au manque de réponses concrètes, aux tracasseries du quotidien, l'incompréhension et la colère montent du terrain.

Ajoutons à cela l'attitude de certains de vos collaborateurs, hiérarchiques des élu-e-s et représentants du personnel, qui semblent vouloir imposer les impératifs de production à ceux

du règlement des conflits sous-jacents et vous retrouvez les ingrédients d'une dégradation accélérée du climat social dans l'entreprise.

Mais cela vous importe-t-il vraiment quand nous constatons ici même la façon dont sont traités nos légitimes questionnements ?

Allez-vous procéder, dans cette instance, sous l'insistance de la direction du Territoire de Production Nord-Est-Normandie (TP NEN) ou de celle de l'EPIC Réseau, de la même façon que la direction nationale qui convoque en bilatérale puis en table ronde sans écouter ni entendre et encore moins négocier vraiment.

Avant-hier, une table ronde était programmée en vue d'aboutir à un contenu pour l'agenda social 2019. Nos fédérations y étaient conviées. La CGT a refusé cet enfumage !

En effet, comme au plus haut point, vous essayez de créer quelques illusions quant à vos réponses apportées à certaines revendications pour, en définitive, ne répondre à rien si ce n'est pour atteindre vos propres objectifs.

Au national, les thèmes devant intégrer le dialogue social ne sont pas repris. L'emploi et son adéquation avec la charge de travail réelle pour permettre aux cheminots de bien travailler, la relance du Fret ferroviaire et maintien des outils industriels que sont les triages, les négociations sur l'accord de branche (la CCN), sur les volets classification et rémunération, les NAO sur les salaires qui ne peuvent être une simple figure imposée ou encore la réouverture d'une négociation en vue d'un accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes et de la mixité.

Nous ne pouvons plus rester muets sur les pratiques de passage en force des directions qui imposent leurs thèmes de discussions sans entendre les revendications des cheminots que nous portons et sans apporter de réponses satisfaisantes.

Vous l'aurez compris, la CGT ne s'est pas rendue à cette pseudo-concertation.

Tout comme notre confédération ne s'est pas rendue à la réunion proposée par le gouvernement.

À La CGT, le grand débat, nous y sommes habitués et celui-là : « on va se le faire » !

Oui, nous croyons aux vertus du débat, à l'information et aux propositions puis à l'action s'il le faut plutôt qu'à l'accompagnement des décisions patronales.

Nous allons aux débats avec les cheminots du périmètre de notre CSE.

Ils nous disent subir, de leurs côtés, les premiers effets négatifs de la Loi dite « Pacte ferroviaire », votée le 27 juin 2018, par l'accélération des suppressions de lignes ferroviaires, des fermetures de gares et de guichets, des modifications du contenu de leurs métiers, des restructurations dans les établissements et contre laquelle une large majorité d'entre eux s'est battue.

Bien sûr, leurs préoccupations rejoignent celles de l'ensemble des salariés et en premier lieu, celles autour de la juste rémunération de leur travail après 4 années de gel des salaires et une cinquième en vue, d'après le budget 2019.

Le bien travailler est, certainement, au même niveau à cause de votre politique d'externalisation, de dégradation des conditions de travail (de nuit, du week-end, en posté, en astreinte, etc.), mais aussi suite à l'utilisation du lean-management et de toutes les opérations de « reporting » imposées qui prennent le pas sur la vraie production.

Chiffres, objectivité, l'idéologie gestionnaire est générale. Ce Cheval de Troie du néolibéralisme conditionne chacun à collaborer à cette mécanique folle et délétère. Ce système conduit les gens à devenir complices de ce qui les broie !

La CGT combattra ces logiques inhumaines et informera tous les cheminots de leurs droits. Que ce soit l'encadrement soumis au forfait jour imposé qui se durcit à nouveau comme a CGT en avait alerté ou contre toute forme d'organisation du travail préjudiciable à la santé de l'individu ou du collectif.

La CGT défend les droits des femmes au travers des dispositions légales pour la mixité et l'égalité professionnelle et porte ses revendications tout au long de l'année. Suite à la parution d'un décret de loi le 8 janvier dernier, l'obligation de résultat en matière de non-discrimination est accompagnée de celle de publier un indicateur d'égalité salariale qui doit être mis à disposition du CSE.

Vous nous direz donc les dispositions prises à cet effet ?

Le manque chronique d'investissements, l'impact de la sous-traitance sur la régularité, les difficultés rencontrées par les cheminots en termes de programmation, les sous-effectifs, etc.... font payer un lourd tribut au service public ferroviaire.

Par manque de moyens humains, mais aussi matériels, les cheminots de l'équipement ne peuvent plus actuellement parer aux retards cumulés pris en termes de suivi des installations et leur maintenance.

Seuls des recrutements massifs de cheminots à l'équipement et le retour à une formation qualifiante permettront d'avoir une maintenance de qualité et un suivi rigoureux et sérieux des installations.

Les choix budgétaires de SNCF Réseau confirment la casse des effectifs ! Pour la deuxième année consécutive, la direction, au lieu de créer 750 emplois pour assurer la charge de travail, va recourir aux entreprises sous-traitantes du BTP, mais aussi exiger des cheminots un effort de productivité à hauteur de 575 emplois équivalents temps plein.

Nous aurons l'occasion de revenir sur ces questions de l'emploi.

En France et en Europe, le patronat, particulièrement celui des grands groupes, dont la SNCF, porte, lui aussi, une grande responsabilité dans l'exaspération sociale. C'est dans les entreprises et dans les services publics que les salarié-es sont considéré-es comme un coût et non pour ce qu'ils/elles sont : une richesse. C'est là que les conditions de travail se dégradent.

C'est partout que la précarité s'aggrave... et les cheminots ne sont pas en dehors de ces réalités.

C'est pourquoi, les organisations CGT, FO, Solidaires, UNEF, UNL, s'inscrivent dans le cadre de la construction d'une nouvelle journée d'action, de mobilisation le 19 mars prochain.

En Europe, dans le transport et dans les chemins de fer en particulier, c'est le dumping social qui devient la règle.

Alors que le transport joue un rôle essentiel dans l'économie des pays européens. Il représente 5 % du PIB et emploie directement plus de 11 millions de personnes. Plutôt que de protéger les intérêts des salariés de chaque pays en portant des règles sociales de haut niveau, l'Union européenne a priorisé la libéralisation du marché qui a bouleversé le secteur des transports.

Depuis le début du processus de libéralisation il y a plus de vingt ans, le secteur des transports a subi des changements radicaux.

Au final, ce sont les salariés qui en subissent le plus les effets néfastes, avec le développement de la concurrence qui se réalise sur la dégradation des conditions de travail, les rémunérations et l'emploi.

Les politiques européennes ont poussé les états membres et le patronat du secteur des transports à la généralisation et à la banalisation du dumping social. La transposition des directives européenne ou des règlements dans le droit français ont tous été approuvés par la France.

Tous les outils de déréglementation ont été livrés aux libéraux pour casser :

- Les entreprises publiques de transport, sous couvert de concurrence libre et non faussée*
- Les statuts et les droits sociaux des personnels du public comme du privé.*
- Les restrictions du droit de grève.*

Le 27 mars, à Bruxelles, les salariés français du transport ferroviaire, urbain, de la navigation, routier, de l'aviation civile, du maritime des ports et de la logistique manifesteront pour faire valoir une harmonisation par le haut des droits sociaux, pour des transports équitables en Europe.

Monsieur le Président, vous connaissez la capacité de la CGT à dénoncer les attaques contre les droits des salariés ; vous savez notre aptitude à les organiser pour se défendre ; n'ignorez pas notre volonté de négocier dans l'intérêt collectif.

Cela vaut pour le niveau de l'emploi comme pour le déroulement de carrière, pour une juste rémunération ou pour l'égalité professionnelle homme/femme, mais aussi pour la mise en place et le bon fonctionnement de notre CSE.

Je m'en arrêterai là pour cette liminaire qui appelle quelques réponses de votre part et vous remercie pour votre écoute attentive. »

2. Déclaration UNSA Ferroviaire

M. Bruno CATIAU donne lecture de la déclaration suivante au nom de la délégation UNSA Ferroviaire :

« CSE ZP NEN : quand la volonté de dialogue social laisse plutôt place à son absence !

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus,

Le titre de notre liminaire révèle, à lui seul, la situation : les plénières CSE de notre périmètre se succèdent désormais, mais les dysfonctionnements perdurent, voire tendent à s'amplifier ! Est-il besoin de rappeler « le menu » de ce jeudi 21 février 2019 avec un « plat de résistance » plutôt indigeste constitué d'environ 800 questions/réponses ? Parmi celles-ci, une question posée par notre délégation depuis plusieurs semaines, mais portée par nombre de salariés de SNCF Réseau travaillant à Metz. Il s'agit du parking dit « Château d'Eau » qui, depuis peu, a fait l'objet d'une cession à l'entreprise EFFIA du groupe SNCF. Cette dernière se charge de rendre aujourd'hui lucratif ce qui ne l'était pas hier, y compris auprès des cheminots ! Dans ce choix qui révèle une réelle absence de considération du personnel cheminot qui, rappelons-le, est de plus en plus soumis à la mobilité, il y a encore plus frustrant : celui d'être salarié à SNCF Réseau ! Dans leur « générosité », les établissements proposent une prise en charge dégressive du nouveau coût d'utilisation pour les années 2019 et 2020 (respectivement 100 puis 50 euros sur une facture annuelle estimée à 150 euros !) Puis au-delà... plus rien ! Dans le même temps, les autres EPIC ont annoncé une prise en charge intégrale de ce surcoût ! S'il en était besoin, nous vous rappelons que la Loi 2014-872 du 4 août 2014 est toujours en vigueur. En son article 2101-1, celle-ci rappelle « le caractère indissociable et solidaire des trois EPIC... » Dans l'article suivant (2101-2), il est également stipulé « sans discrimination liée à leur statut d'emploi ou à leur origine professionnelle ». Les choix actuellement opérés par SNCF Réseau semblent prouver le contraire, ce qui tend à démontrer que l'actuelle loi n'est pas respectée. Dans ces conditions et comme nous vous savons garant du respect des textes et des lois, la délégation UNSA Ferroviaire vous demande de mettre un terme à cette situation.

Parmi d'autres irritants, il y a celui déjà évoqué en cette instance qui tend à rendre impossible, pour nos collègues délégués de commission, l'envoi des listes de notation au prétexte qu'il nous faut respecter la « confidentialité » des données. Le Code du travail, en son article L2315-3, alinéa 2, rappelle que l'obligation de discrétion joue à l'égard des informations revêtant un caractère confidentiel et présentées comme telles par l'employeur. Peut-on estimer une information « confidentielle » quand, dans le même temps, nos collègues de l'encadrement sont missionnés pour aller voir les agents avec lesdits documents ? Nous rappelons qu'une information ne peut être considérée comme confidentielle si elle est largement connue du public ou des salariés, mais également si sa divulgation est de nature à nuire à l'intérêt de l'entreprise. Bref, sauf à croire que certains à la tête de SNCF Réseau veulent tuer le rôle des délégués de commission donc à anéantir ce rendez-vous incontournable que sont les notations, nous vous adressons notre plus vif mécontentement tout en réitérant la demande suivante : comment comptez-vous laisser travailler et par quels moyens les délégués de commissions ? Dit crûment, croyez-vous

encore aux vertus de l'amélioration du dialogue social au sein du périmètre dont vous avez la responsabilité alors que les autres EPIC n'ont pas imposé une telle directive ?

Si l'instance CSE ZP NEN ne constitue pas le lieu, avec inévitablement, de votre part, le propos « pas de commentaire sur un sujet, car ne concernant pas notre CSE », il n'est pas inopportun de rappeler à l'ensemble des élus, ici présents, et des cheminots un nouveau recul du « fameux » modèle social SNCF. Nous en voulons, pour preuve, la révision de l'article 1-2 du décret 2010-1362 du 10 novembre 2010. Ainsi, la limite d'âge pour les enfants d'affiliés étudiants et inactifs passe de 28 à 24 ans avec une affiliation automatique au régime général au-delà et non plus à la CPR. Il en est de même pour les nouveaux conjoints, concubins et partenaires d'un pacs inactif qui seront affiliés... au régime général ! Ce « toilettage » signifiera également, pour nos collègues de la CPR et de l'action sociale, une perte de charge significative et des emplois en moins.

Dans cette litanie de restrictions, loin d'être exhaustive, et avec un brin d'ironie, nous mettrons en parallèle l'annonce faite par l'association « Top Employers Institute » qui a décerné une nouvelle fois à l'entreprise SNCF le label « top employer ». Motif avancé : « l'excellence des pratiques RH de SNCF et leur amélioration permanente » (...) ! À ce jour, nous ne savons pas qui, de l'entreprise, a répondu à l'enquête préalable constituée de 800 questions classées parmi 10 thèmes, mais une chose est sûre, il est impossible que des salariés aient pu y répondre au vu du contexte évoqué en début de déclaration !

Alors que la LGV sud-est vient de connaître cette semaine son premier incident sérieux de l'année 2019 avec de forts impacts en termes de régularité, il nous semble intéressant d'évoquer les résultats d'exploitation de la LGV Sud-Europe Aquitaine (SEA). Construite selon le concept du PPP et après une année d'exploitation pleine, rappelons que cette nouvelle infrastructure a représenté un coût moyen de réalisation de 26 millions d'euros/km, soit près de 8 milliards pour les 302 km de ligne nouvelle et les multiples jonctions réalisées. Les résultats commerciaux sont au-delà des espérances et par effet de ruissellement, le trafic TER sur la région Nouvelle Aquitaine a crû également. Seules ombres au tableau, certaines villes intermédiaires comme Angoulême et Poitiers qui apparaissent perdantes, mais également un déficit 2018 affiché pour SNCF Réseau de 30 millions d'euros qui, rappelons-le, a contribué à hauteur d'un milliard d'euros sur les 8 engagés ! Dans son article, daté du 8 février 2019, le journal économique La Tribune reprend les propos du Président JEANTET qui affirme qu'il « serait prêt à la réalisation de nouvelles LGV sous la formule public-privé », mais indique, dans le même temps, que « l'effort porté sur les LGV... a eu un impact négatif sur le réseau classique qui a été délaissé ! » (...).

Comprenne qui pourra, mais dire tout et son contraire dans une même phrase ne constitue pas un message audible à destination des élus et des contribuables.

Nous vous remercions de votre attention. »

Monsieur Édouard LECLERC rejoint la séance à 9 heures 34.

3. Déclaration SUD Rail

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

« Monsieur le Président,

On dit Monsieur le Président par principe, mais il semblerait que l'on aurait davantage affaire à un Monsieur de Directeur. Parce que, depuis notre première réunion, le 16 janvier, nous n'avons pas vu beaucoup d'avancées, un peu comme si vous deviez assurer une mission, dont on n'a pas encore saisi toute la stratégie. Encore que, on pourrait se demandait, parfois, s'il y a vraiment une stratégie ?

Les OS, ici présentes, vous ont fait une proposition de règlement intérieur le 15 janvier, suivi d'une proposition de table ronde afin de débattre concrètement sur cette proposition. Vous aviez acquiescé l'idée. Sauf que, depuis, vous n'avez lancé que des bilatérales.

Nous sommes le 21 février et nous n'avons toujours pas de nouvelle ; nous constatons que l'instance fonctionne avec beaucoup de lenteur. Vous prenez beaucoup de notes faisant suite à nos remarques, mais nous nous demandons ce que toutes ces notes adviendront.

On est en mesure de se poser beaucoup de questions :

Vos services sont-ils vraiment taillés pour leur mission ?

Le CSE remplace bon nombre de CE, DP et CHSCT, avec toutes leurs prérogatives. Cette instance demande beaucoup de connaissances et d'expérience, et demande un travail de relation avec le terrain.

Peut-être avez-vous cru à l'industrialisation des relations humaines ?

En effet, on pourrait croire que, pour faire face au gigantisme et à la complexité du CSE, vous pensiez vous en sortir en fournissant une tablette à chaque élu.

On démarre tranquillement, en négligeant ce qui se passait avant dans les établissements, et les élus isolés poseraient leur question de temps en temps, questions que l'on redirige d'un clic vers les établissements.

Peut-être allez-vous bientôt nous proposer de nous adresser à des robots, comme la SNCF le propose aux voyageurs dans les grandes gares parisiennes ?

Peut-être cherchez-vous à bloquer l'instance ?

Eh oui, tant qu'un règlement intérieur n'est pas signé : pas de Comité santé sécurité conditions de travail, pas de Commissions CE (dont les activités sociales et culturelles), pas de procédures claires en cas de droit d'alerte, etc. Si vous pensez en faire un moyen de pression sur les élus pour qu'ils finissent par accepter un règlement intérieur à minima : vous commettez forcément une erreur.

Vous allez nous dire que l'entreprise avait proposé un accord national, que les OS n'ont pas signé, mais en fait, la direction n'a jamais souhaité réellement trouver une issue positive aux négociations.

Et la méthode des bilatérales, ne serait-ce pas un moyen pour trouver une source de désunion syndicale ? Vous remarquerez que ce n'est pas parti pour ça ; au contraire, vous faites l'union contre vous.

Ou alors, vous avez carrément l'intention de traîner jusqu'en 2020, année du passage en société anonyme.

Dans tous les cas, c'est grave, Monsieur le Président, car la loi est prévue pour qu'un CSE fonctionne et l'employeur doit fournir les moyens de fonctionner ; et ce n'est pas un comité de quelques agents pour un bassin d'emploi de 3 ou 4000 employés qui suffira !

Nous vous rappelons la loi :

L'employeur est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale de ses salariés (article 4121-1 du Code du travail).

L'employeur ne doit pas seulement diminuer le risque, mais l'empêcher. Cette obligation est une obligation de résultat (Cour de cassation, 22 février 2002).

Cela veut dire, qu'en cas d'accident ou de maladie liée aux conditions de travail, la responsabilité de l'employeur pourra être engagée.

Alors, pour être efficace, la délégation SUD Rail vous le redit, comment ne pas faire autrement que de mettre en place au moins un comité dans chaque établissement, en relation avec chaque DET.

Autre sujet brûlant : les notations

Non seulement, les délégués font le sale boulot d'annoncer à leurs collègues comment ils sont considérés par leur supérieur, et de faire valider le tout en obtenant leur signature. Vous avez cru bon, Monsieur le DRH, de prévenir les délégués de notations qu'ils couraient un grand danger en pratiquant la diffusion de listings de notations.

À ce que l'on sache, les informations personnelles, apparaissant sur les listings fournis par la direction, n'ont jamais été tamponnées « confidentielles ».

Cette histoire doit vous amuser, Monsieur le DHR, car sans la possibilité de diffuser un listing, impossible pour l'agent de savoir comment il est traité par rapport à ses collègues. Cela ressemble à un recul par rapport au statut, car un des points majeurs de notre statut est que la négociation est collective et non individuelle.

Cela dit, la notion de confidentialité est à sens unique, car la direction n'hésite pas, de son côté, à communiquer les adresses postales et les numéros de téléphone des agents à des boîtes de communication. La délégation SUD Rail sera vigilante sur ce point.

Par ailleurs, nous vous demandons, Monsieur le Président, de bien vouloir faire appliquer à tous les établissements la note de Monsieur HISLAIRE, qui, pour le dialogue social,

demandait qu'au moins un niveau à attribuer sur chaque qualification soit donné en débat, en commission, et non la totalité au choix de la direction.

Enfin, un autre point que notre délégation suivra de près : l'externalisation.

Dans son engagement n° 5, notre entreprise entend « renforcer dans la durée notre rigueur économique pour nous protéger d'une reconstitution de la dette ». Cette « raison d'être » renvoie au coût du système ferroviaire.

Faute d'avoir été entendu au printemps dernier, SUD Rail rappelle l'enjeu central des coûts de transactions. En effet, dans une entité, l'organisation du travail devrait suffire à dire à chacun ce qu'il doit faire, et la valeur du travail accompli se retrouver quasi intégralement dans ce qui est produit :

Mais quand on désintègre cette entité :

- En créant plusieurs entreprises ferroviaires,*
- En filialisant des activités ferroviaires,*
- En multipliant les intervenants institutionnels,*
- En multipliant les autorités organisatrices,*
- En externalisant toujours plus les prestations et les travaux,*

alors, on crée des relations contractuelles entre les entités.

Du coup, il faut négocier, piloter, suivre, contrôler, facturer, régler, gérer en cas de conflit, etc. Le temps consacré à toutes ces tâches fait que le salaire de toutes ces personnes ne se retrouve pas dans la production. C'est ce que les économistes appellent les « coûts de transaction ».

Et si, en plus de tout ça, on réorganise les services à l'intérieur même de chaque nouvelle entité, selon une logique d'activités autonomes, de contrats client-fournisseur... on régénère, en interne, ces coûts de transaction !

Or, la loi pour le Pacte ferroviaire a aggravé la situation. Pour une même valeur de production, la gouvernance par fragmentation va peut-être engloutir demain 2 à 5 milliards par an !

Le système ferroviaire est un système très contraint. L'utilisateur du service est dans le réseau lui-même, contrairement à l'électricité, l'eau, le téléphone... où l'utilisateur n'est qu'au bout du réseau.

Assurer la maintenance ou le développement tout en continuant à exploiter est une nécessité pour garantir la qualité de service, ce que la logique RFF niait.

Tout ceci exige que l'exploitant ait tous les leviers de production en main, pour tirer de ce système rigide, le maximum de souplesse dans les arbitrages de chaque instant. C'est à ce titre que la concurrence entre entités distinctes est, par principe, plus coûteuse et moins performante à l'échelle globale du ferroviaire.

On peut toujours créer des séparations pour qu'une entreprise privée génère un profit dans un sous-ensemble de ce système et puisse verser des dividendes à ses actionnaires, mais ce sera au prix d'un surcoût qui sera supporté, au final, par la collectivité.

Or l'actualité des Gilets Jaunes nous le rappelle : en matière de collectivité, lorsqu'il s'agit de payer, ce sont ceux du bas de l'échelle qui payent, jamais ceux du haut.

Merci pour votre écoute, et prenez bonne note. »

4. Déclaration CFDT

M. Emmanuel STIEGLER donne lecture de la déclaration suivante au nom de la délégation CFDT :

« Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

La mise en place du CSE, comme nous l'avions déclaré lors du premier CSE, pose de nombreux problèmes quant au cadrage du fonctionnement de cette nouvelle instance chargée de remplacer les DP, les CHSCT et les deux CE de notre périmètre.

Pour mémoire, les organisations syndicales (CGT, UNSA, SUD RAIL et CFDT) ont rejeté à l'unanimité le projet d'accord de fonctionnement des CSE, en décembre dernier.

Vous en connaissez les motifs, Monsieur le Président. La provocation sur le ratio d'un RPX, toutes OS confondues, pour 200 salariés, n'était pas de nature à assurer un dialogue social de qualité permettant de respecter la juste représentativité.

Depuis le début de l'année, deux bilatérales par organisation syndicale, la promesse d'une troisième avant la mise en place d'une table ronde sans garantie de résultat acceptable.

Maintenant, de votre fait, nous sommes dans une période de blocage dans la mise en œuvre du règlement intérieur.

Pour l'instant, d'après vos propos, l'écart est trop grand entre nos propositions et votre acceptabilité pour mettre en place cette fameuse table ronde conclusive.

En attendant, rien ne fonctionne.

Les propositions des organisations syndicales sont claires ; les vôtres nous avons du mal à les cerner, car peu explicites.

- Est-ce incohérent de demander à minima un CSSCT par établissement ?*
- Est-ce incohérent de demander des CSSCT par métier ?*
- Est-ce incohérent de répondre aux souhaits de votre encadrement d'établissement d'avoir des représentants de proximité ?*

Comme dit par la présidente du CSE Central, l'entreprise a fait le choix de la responsabilité des présidents de CSE, ce qui vous oblige à trouver les solutions pour adapter cette instance aux intérêts de l'entreprise soit, mais aussi aux intérêts de l'ensemble des salariés. Pourquoi la négociation avance-t-elle à Mobilités et non pas à Réseau ?

Nous attendons rapidement, de votre part, des propositions claires sur le règlement intérieur.

Si l'inspiration venait à manquer, nous vous invitons à regarder du côté d'ECR où la CFDT est la première OS avec un RPX pour 40 salariés.

Dans tous les cas, cette situation est irresponsable. Vous provoquez une cassure en humiliant les organisations syndicales sur le dialogue social.

Aujourd'hui, nous nous réunissons pour la 4e fois et toujours aucun sujet à l'ordre du jour de votre part. Cette instance est totalement vide de sa substance par manque d'informations de l'entreprise.

Il ne faudrait pas dégager l'entreprise de son obligation de fournir des informations aux élus, ici présents.

Les agents sont en attente d'informations, à commencer par l'ouverture des négociations salariales qui doit absolument nous sortir de cinq années blanches.

Pour la CFDT, il faut y ajouter des mesures particulières sur l'emploi, l'emploi précaire, les CDD et les alternants.

Concernant ces derniers, nous souhaitons un explicatif sur la politique de l'alternance au sein du CSE NEN et les perspectives d'embauches pour les jeunes alternants ?

Nous souhaitons, également, vous entendre sur la prime afin de connaître la date de versement et l'ensemble des modalités pour l'obtenir, y compris par les agents à temps partiel. Idem pour les modalités et le montant du versement de l'intéressement cette année.

Pour conclure, nous aborderons une problématique spécifique à l'Infralog National. Faisant suite au préavis de grève déposé par la CFDT Cheminots le 15 janvier 2019 concernant le personnel de l'IRIS 320 à l'Infralog National, le DET fait la sourde oreille. Les agents de l'IRIS 320, fleuron du contrôle géométrique et signalisation électrique de nos lignes à grandes vitesses, se sont vus contraints de déposer « le sac » durant une semaine complète.

Pourtant, ces agents n'avaient pas de demandes inconsidérées. Ils demandaient juste un parcours professionnel à bord honorable, en lieu de quoi le DET a choisi, d'ici 2020, de déqualifier cinq postes de qualification E vers D, alors même que la technicité et le nombre de postes opérateurs à bord ne cessent d'augmenter.

Le DET a, également, refusé d'annuler un examen de qualification E « mesures », qui pourtant était, au dire de tous les spécialistes, hors sujet et hors règlement.

Les agents attendent, maintenant, un réel pesage des postes à bord et nous vous demandons d'intervenir personnellement.

La CFDT continuera de veiller à ce que le cadre d'organisation soit adapté à la technicité des postes à bord.

En vous remerciant pour votre écoute et vos réponses. »

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Monsieur SENS, vous souhaitez la parole.

M. Dominique SENS (CGT) : Il fallait que je le dise maintenant. Les élus CGT prendront la tablette numérique. La CGT laisse le soin à chaque élu de décider de son utilisation ou pas et elle demande des réponses claires aux questions légitimes en termes de géolocalisation

et en termes de création de compte, sans l'autorisation des élus concernés. En fonction de l'accord avec la direction de ce CSE, les élus de la CGT se réservent le droit de restituer cette tablette.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela est noté, Monsieur SENS. Monsieur le Secrétaire, vous avez demandé la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous en avons déjà parlé lors de notre CSE d'installation. J'aimerais que vous fassiez quelque chose pour le Wi-Fi. Nous sommes dans une pièce où nous ne captions rien. Vous voulez mettre le tout digital dans les mains des élus, mais, dans le même temps, encore aujourd'hui, avec une connexion Wi-Fi extérieure, nous ne pouvons pas nous connecter. Cela est important. Nous avons un certain nombre d'informations sur nos différents PC. Je pense que cela ne doit pas coûter bien cher de faire installer une borne Wi-Fi dans un établissement comme le nôtre.

Par ailleurs, je reviens sur deux points. Au titre des élus et du nombre de déclarations, je vais vous demander d'ouvrir des négociations très rapidement avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives afin que nous puissions avancer. Cela a été dit. Je ne vais pas reprendre l'ensemble de ce qui a été dit jusqu'à présent. Nous ne pouvons pas fonctionner. Vous avez peut-être un devoir, effectivement, de prévention et de résultats ; les élus en ont aussi. Aujourd'hui, les élus doivent pouvoir travailler ; vous devez leur donner les moyens.

Il va falloir que nous avancions sur les négociations puisque nous l'avons laissé entendre et, je vais simplement rappeler, au départ, que Réseau semblait être assez ouvert à la négociation pour donner les moyens pour que nous puissions fonctionner. Nous nous sommes rendu compte, avec le temps, qu'il y a eu un rétro pédalage important sur l'ensemble du CSE Réseau de la part de la direction. Il semblerait que le DRH Réseau, tout en haut, essaie de bloquer les choses. Nous nous rendons bien compte, sur Mobilités, effectivement, que cela avance bien puisqu'un certain nombre de choses ont été transmises aux élus pour qu'ils puissent fonctionner.

Je vais aussi vous demander, dans l'urgence, je vous en ai déjà parlé, de donner du crédit d'heures aux suppléants. Nous nous rendons vite compte, au bout de la troisième séance, qu'un certain nombre de suppléants remplacent les titulaires. Dans ce sens, vous allez les doter de matériel numérique pour qu'ils puissent prendre connaissance des dossiers ; ceux qui n'ont pas eu ce matériel ont, pour le moment, bénéficié d'envois papier. Aujourd'hui, le peu de crédit d'heures, c'est-à-dire la peau de chagrin que vous donnez à chaque élu, soit 34 heures, ne suffit déjà pas aux élus titulaires pour réaliser leur mission ; ils ne sont pas en possibilité de donner du crédit d'heures aux suppléants. Or, le fait que vous donniez des documents pour que les élus suppléants puissent aussi s'emparer des informations puisqu'ils sont susceptibles de remplacer leurs titulaires et le fait qu'ils ne puissent pas siéger en séance - ils peuvent siéger, au dernier moment, en cas d'absence de leurs titulaires - signifie, aujourd'hui, que vous donnez du travail à des élus, de façon gratuite. Cela n'est pas possible et n'est pas acceptable dans un pays où le travail gratuit est interdit. Vous ne pouvez pas, aujourd'hui, demander à un élu suppléant qui est doté de 0 crédit d'heures de s'emparer d'un certain nombre de dossiers et d'éléments. Après ses heures de travail, il a aussi le droit, effectivement, de s'épanouir dans sa famille et en termes culturel et sportif. Je vais vous demander, pour un bon fonctionnement, de faire ce geste assez rapidement afin que nous puissions fonctionner. Nous le voyons bien, vous allez devoir envoyer ce message tout en haut. Aujourd'hui, le Code du travail, a réduit à peau de chagrin l'ensemble du fonctionnement des anciennes instances. En revanche, il a mis une chose en avant, à savoir, lors des

plénières, que les ordres du jour arrivent à leur terme. Vous ne pouvez plus, aujourd'hui, dire que vous estimez que l'ordre du jour a été traité et que nous nous revoyons le mois suivant. Pour la forme, nous faisons des demandes de CSE extraordinaires pour continuer les questions, mais, d'une façon automatique, vous devez, normalement, continuer les plénières jusqu'à épuisement de l'ordre du jour. Lorsque nous voyons le nombre de questions sur la table, qui ne sont toujours pas traitées, cela va nous amener à faire un certain nombre de réunions. Deux élus, ici, l'ont démontré puisqu'ils ont fait une demande... le Code du travail permet aussi, aujourd'hui, de faire une demande de CSE extraordinaire, à la demande de deux membres, pour tout ce qui concerne les conditions de travail. Même si vous mettez, demain, des CSST en place, s'ils sont en nombres insuffisants, si nous ne pouvons pas fonctionner, je pense qu'il y aura une multiplication de demandes. Nous allons passer notre vie en réunion, Monsieur le Président. De toute urgence, vous allez donc devoir ouvrir des négociations.

Nous allons également passer à la vitesse supérieure. Nous allons vous demander un certain nombre d'éléments pour que nous puissions faire notre mission. Nous n'allons pas faire le statu quo comme nous l'avons fait jusqu'à présent. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur le Secrétaire.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Je vais rebondir sur les tablettes. Fournir une tablette est une bonne chose, l'utiliser serait mieux. Vous nous avez fourni des éléments en répondant à certaines de nos questions lors de la première séance. Vous y spécifiez que la tablette n'est pas géolocalisable ; dans les faits, elle l'est. Nous vous l'avions dit ; nous posons des questions, nous voulons avoir des réponses claires et nettes. Je ne vais pas revenir 10 fois sur le sujet. Malheureusement, nous sommes obligés de revenir 10 fois sur le sujet. Cela est un mensonge. Vous avez écrit un mensonge. De plus, on nous demande de travailler sur les tablettes, mais il faudrait peut-être pouvoir utiliser Word, etc. A priori, cela est inutilisable. Il est également impossible d'accéder à ses propres mails. A priori, il n'y a pas de liens ; il n'y a rien pour accéder à l'ensemble des fichiers que vous envoyez. La délégation SUD Rail demandera, malgré la tablette, à ce que les documents, version papier, soient envoyés à domicile, ainsi que par mail et qu'ils ne soient pas seulement envoyés par le biais de la tablette.

Nous attendons également des réponses claires sur les notations. Cela est quelque chose d'important pour les agents. Vous nous devez une réponse. Vous nous devez également une réponse par rapport à la façon dont vous allez mener à bien le dialogue social sur ce CSE, sans quoi, il y a un grand risque que nous déposions, sous peu, un droit d'alerte sur les risques psychosociaux que vous engendrez envers les élus du CSE, aussi bien pour les titulaires que pour les suppléants et envers ceux qui sont, actuellement, encore, salariés protégés, mais n'ayant plus de mandats. Il nous faut, aujourd'hui, cela est la demande de plusieurs organisations syndicales, des réponses claires de votre part.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Je répondrai à toutes ces déclarations.

M. Frédéric MARSEILLE (CGT) : Je vous relance sur la décision qui avait été prise au CSE extraordinaire du 13 février concernant les congés et les repos en fin d'année. Vous aviez décidé de ne pas supprimer les congés et les repos en fin d'année, au 31 décembre. Or, il s'avère que notre direction a envoyé un courrier à chaque agent concerné avec pour objet : écrêtage des compteurs en 2018. Je vais vous faire lecture de ce courrier datant du 7 février 2019 : « Monsieur, conformément au chapitre trois, article 11.5 du GRH 0143, tous les

congés doivent être pris avant le 31 décembre de l'année correspondante. En conséquence, le nombre suivant de congés vous a été supprimé. » Puis, le nombre de congés est indiqué. Je poursuis : « conformément à l'article 30 de l'Accord collectif sur l'organisation du temps de travail, tous les RU et RP doivent être pris avant le 31 décembre de l'année correspondante. En conséquence, le nombre de repos suivant vous a été supprimé. » Puis le nombre de repos supprimés est indiqué. Je poursuis : « conformément à l'article 55 de l'Accord collectif sur l'organisation du temps de travail, le solde des RQ, en fin d'année civile, ne peut excéder sept. En conséquence, le nombre suivant de RQ vous a été supprimé. » Le nombre de RQ est ensuite mentionné. Le courrier est signé par le directeur d'établissement. Cela m'interpelle. Mon directeur d'établissement n'était pas informé que les congés et les repos ne seraient pas supprimés. Il attendait votre décision ; telle était sa réponse. Moi, en tant qu'agent, j'ai encore des congés en date du 31 décembre 2018. En revanche, je n'ai pas reçu cette lettre, personnellement. Ce courrier m'informant que mes congés seraient supprimés ne m'a pas été envoyé. Mes compteurs ne sont pas vides ; mes congés m'ont été laissés. Vous constatez qu'il y a deux poids, deux mesures, selon l'établissement. Je vous demande de remédier à cette situation. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais vous répondre. Nous allons peut-être commencer par ce sujet. Il est très clair, je ne sais pas à quoi vous faites allusion en disant que j'aurais pris la décision, lors de la dernière réunion, de ne pas supprimer les repos et les congés ; je ne prends pas la décision de supprimer ou non les repos et les congés. Cela n'est pas l'objet, ici, du CSE et du Président de CSE. Nous appliquons une réglementation. Que dit la réglementation ? La réglementation dit que les congés doivent être pris dans l'année civile de l'exercice, c'est-à-dire, en l'occurrence, pour les congés 2018, au 31 décembre 2018. De ce fait, les congés que l'agent a eu la possibilité de poser et qui ne seraient pas pris au 31 décembre 2018 peuvent être supprimés par l'entreprise. Je ne peux pas dire autre chose. Le cas de figure qui se présente, il doit se présenter pour certains agents, mais probablement pas pour tous, cela dépend des circonstances et des configurations, concerne les agents à qui l'entreprise n'aurait pas pu attribuer des congés en 2018. Pour le coup, je me retourne vers Olivier MARTY ; la faculté est donnée, évidemment, de ce point de vue, avec l'aide de l'entreprise, de les attribuer jusqu'au 31 mars de l'année suivante. Cela est la règle. Elle existe. Je n'ai, à aucun moment, décidé de la changer. S'il y a eu une ambiguïté lors de la réunion précédente, je la lève, je l'espère, de façon claire. Je vois un certain nombre de mains se lever. Cette intervention ne laisse pas sans réaction.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Je ne peux pas vous laisser dire que vous n'avez pas dit cela, à savoir que les congés n'étaient pas supprimés puisque lors du CSE extraordinaire du 13 février, vous avez dit, je vous cite : « non, les congés ne seront pas supprimés. ». Vous ne l'avez peut-être pas dit fort, mais je pense que cela sera écrit dans le PV. Vous ne pouvez pas dire, aujourd'hui, l'inverse de ce que vous avez dit la semaine dernière. Cela n'est pas possible.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai pas le PV ; vous avez l'enregistrement. Aujourd'hui, je ne l'ai pas. Vous dites une chose. Si mon propos a été imprécis ou pas accompagné du contexte, ce que je viens de dire est très clair. Évidemment, l'entreprise ne peut pas supprimer des congés qu'elle n'aurait pas pu accorder. Il y a la faculté de les reporter jusqu'au 31 mars de l'année suivante. En dehors de cela, je dirais que ce que j'ai dit est clairement la position réglementaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous n'avons pas cet enregistrement puisque Sup Rédac profite de ses congés... leurs congés ne sont pas supprimés contrairement à la SNCF. Il faut également laisser le temps de travailler aux gens ; cela est la première des choses. Par ailleurs, si vous avez mis quelques cow-boys en lieu et place des directeurs d'établissement, il n'y a aucun souci. Nous entendons ce que vous dites, mais dans les faits, aujourd'hui, je suis curieux de voir, chaque fois que des congés ont été refusés aux agents... si nous reprenons les méthodes réglementaires qui sont : demande de congé par écrit, refus et motifs du refus. Aujourd'hui, la direction ne le fait plus. À la fin de l'année, des congés sont supprimés pour « s'en mettre plein les poches » et pour faire un peu plus de production et supprimer de l'emploi dans le même temps. Voilà la réalité des choses. Ce n'est pas le Président du CSE qui décide, je l'entends. En revanche, vous êtes, à un autre titre, Directeur de la zone de production. Vous allez vous prendre, bientôt, une DCI sur le sujet. Là, vous allez devoir la traiter, car vous serez en face des organisations syndicales. Laissez-moi vous le dire. À un moment donné, nous n'allons pas le tolérer. Aujourd'hui, les agents se saignent en quatre pour faire de la production parce que vous avez supprimé du personnel, je vous le dis gentiment, et, en fin d'année, ils sont récompensés en leur disant que leurs congés sont supprimés et qu'il n'y a aucune traçabilité des refus. Mettez-nous, sur la table, la traçabilité des refus et, ensuite, nous en discuterons. Nous ne pouvons pas laisser faire cela parce que cela est une autre méthode ; il y a toujours la tolérance de les prendre jusqu'au premier trimestre. Aujourd'hui, vous voulez la supprimer. *Dont acte*, mais croyez-moi, vous allez avoir des problèmes de production parce que nous allons aussi donner les directives aux autres ; vous allez voir ce que cela va faire.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Monsieur le Président, le débat ne doit même pas porter sur le fait que vous l'avez dit ou non. Au bout d'un moment, il y a une certaine logique. Ils ont droit à leurs congés. C'est à l'entreprise de s'organiser pour leur donner ou pour leur imposer si, parfois, les congés ne leur ont pas été accordés. Supprimer des congés à des agents n'est pas possible. Dans quelle boutique sommes-nous ? De plus, cela va rendre les choses beaucoup plus rigides. À la limite, vous n'en avez rien à faire, vous faites partie du siège. Je n'ai pas le droit de vous dire : « vous vous en foutez ». Apparemment, cela est décalé. À ce sujet, nous devons nous souvenir de la première séance. Combien d'agents, par le biais de leurs CPS, passent un appel ? Ils demandent, verbalement, s'ils peuvent prendre tel jour ; si la réponse est négative, ils répondent qu'ils regarderont pour une autre date et ils raccrochent. Il va falloir embaucher au sein des CPS ! Il ne va pas falloir embaucher des alternants que vous voulez, d'ailleurs, supprimer puisque cela n'est pas le cœur de métier. Aujourd'hui, justement, pour apporter de l'aide aux CPS, vous avez recours à des alternants que vous voulez supprimer et vous voulez renforcer les CPS pour une meilleure gestion des congés pour éviter, demain, que les agents ne se les voient supprimer ! Vous oubliez une chose. Nous parlons des articles, mais il faudrait peut-être indiquer, aussi, que le Code du travail, dans ce cas, si vous venez à supprimer des repos périodiques, des RU et des congés... Il va peut-être falloir faire le petit calcul du nombre d'heures effectuées par l'agent. Cela est facile de supprimer, mais regardez les coûts que cela va engendrer si l'agent est au-delà de 1568 heures de travail sur l'année du fait de la suppression de congés, de repos périodiques et de repos supplémentaires !

Aujourd'hui, vous nous devez une réponse et non pas la réponse : « nous verrons, dans le PV, d'ici deux à trois mois, une fois que celui-ci sera validé, si je l'ai dit ou non ». « Je prends note, etc. ». Non, Monsieur le Président ; aujourd'hui, il nous faut des réponses, surtout sur de tels sujets.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le Président, je vous renvoie à un document que vous nous avez donné pour le CSE du 13 février. La délégation CGT est intervenue. Je vous rappelle, sur la première page, compteur-temps, les 68 390 jours sur le périmètre. Cela est l'équivalent de 400 agents temps pleins. Si nous rajoutons tout cela, cela fait énormément d'agents. En réalité, ce sont les conditions de travail des agents qui sont dégradées. S'ils n'ont pas leurs repos, ils n'ont pas leurs congés et cela est du travail gratuit. Ce sont des conditions de travail dégradées parce qu'ils travaillent plus que ce qu'ils devraient. Nous vous l'avons déjà dit. Vous n'avez toujours pas répondu à nos questions parce que nous n'avons toujours pas clôturé l'ordre du jour, mais la CGT vous avait demandé pourquoi, réglementairement, nous n'avons pas les avis négatifs sur les congés. Je vous l'ai dit ; la dernière fois, nous avons eu une petite passe d'armes. Nous en avons rigolé. Cela fait 38 ans, bientôt, que je travaille au chemin de fer et je n'ai jamais reçu une feuille sur laquelle il était écrit : « je vous refuse vos congés ». Nous faisons patienter les cheminots et nous faisons, ainsi, comme dans le privé ; les gens ne savent jamais, parfois à 15 jours du départ en vacances, si leurs congés sont accordés ou non. Telle est la réalité. Telle est la vraie vie du cheminot. Nous dire, du jour au lendemain, que les règles ont changé, cela n'est pas vrai. Les règles ont toujours été les mêmes. Les accords de congés sont réglementaires. Cependant, l'entreprise ne les applique pas.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, j'ai entendu les expressions sur ce sujet. J'ai rappelé la règle qui est celle de l'entreprise. Effectivement, elle n'est pas nouvelle. Je m'engage à regarder, dans le cadre de l'établissement qui a été cité, les conditions de son application. Une règle, pour être appliquée, doit être aussi comprise et explicitée. Est-ce que les conditions dans lesquelles cette information a été donnée aux agents permettent que cette règle soit comprise et appliquée ? Cela est le point que je m'engage à regarder.

M. Frédéric MARSEILLE (CGT) : Pour ma part, sur notre établissement, l'année dernière, je peux vous confirmer que nous avons fait remonter à la direction que certains encadrants demandaient aux agents de remplacer leurs congés, de façon non officielle. Cela se faisait juste par un mail ou verbalement ; il leur était répondu que cette semaine ils ne pouvaient pas prendre leurs congés et il leur était demandé de les déplacer, sans aucun écrit. En l'occurrence, j'ai donc demandé à voir un document officiel de traçabilité sur mon établissement sur lequel l'agent date et signe sa demande et l'encadrant date et signe son refus, ce qui n'a pas été fait.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela fait partie des choses que je regarderai avec les établissements.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Vous répondez à certaines questions, mais pas à toutes ; nous en avons l'habitude. Nous allons donc re poser les questions et si nous devons aller jusqu'à 20 heures, nous irons jusqu'à 20 heures. Remplissez vos obligations envers le Code du travail sur le calcul d'heures annulées de chaque agent ! Cela est ce que nous vous demandons. De plus, cela n'est pas seulement sur l'établissement, mais cela est aussi sur l'ensemble des établissements. Nous interpellons le Président sur un sujet d'un établissement, mais pouvant concerner l'ensemble des établissements. L'ensemble des établissements joue sur les mots ; nous pourrions avoir cette problématique en fin d'année 2019. Ayez l'honnêteté de remplir un document avec, en rouge, la mention « refusé ». Les établissements sont assez joueurs sur la période des protocolaires. Ils indiquent « décalé ». Ils décalent, mais ils ne refusent pas. Cependant, dans la période demandée par les agents, parfois, sept jours sont refusés. Cela ne s'appelle pas « décalé ».

Il faut indiquer, en rouge, la mention « refusé ». Il faut en avoir l'honnêteté. Cela évitera, peut-être, les soucis, comme cela peut se présenter sur cet établissement.

M. Bruno CATIAU (UNSA Ferroviaire) : Écoutez, je note ce point.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Par rapport au courrier que vous a lu Monsieur MARSEILLE, juste une petite précision. À quel titre pouvons-nous re prendre un repos périodique qui doit être attribué dans l'année civile, à un agent ? De mémoire, l'entreprise dépose les repos périodiques ; ce ne sont pas les agents.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, je regarderai ce point, Monsieur NEAU.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Excusez-moi, pour les repos périodiques, il me semble qu'un article de l'Accord collectif temps de travail prévoit un minimum de repos ; cela fait partie de vos obligations. S'ils n'ont pas eu tous leurs repos périodiques, cela est que vous n'avez pas respecté l'Accord collectif. Le collègue CGT qui a lu l'ensemble des documents ne reprend pas cette partie sur les obligations du patron ; nous allons vous appeler « patron », nous n'allons plus vous appeler Président ni Directeur. Monsieur le Patron, il serait bien de rappeler les obligations de l'employeur concernant les minima accordés, chaque année civile, aux agents. Il serait bien aussi de remplir vos obligations.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Les obligations sont, je dirais, connues dans les établissements. Je prends note de ce qui a été dit sur le sujet et je réexaminerai, avec l'établissement concerné, l'application de la règle.

M. Dominique SENS (CGT) : Le 13, les arguments des organisations syndicales vous ont été précisés. Je pense qu'ils connaissent tous la réglementation, même si vous vous ingéniez à la modifier, de temps en temps, sans négocier. Je pense que le Secrétaire de cette instance vient de vous préciser certaines intentions. Moi, à vous entendre encore une fois, dire : « je vais regarder, je vous préciserai », cela m'incite à aller directement dans les établissements, cette fois-ci, peut-être, en intersyndicale si cela est ce que vous désirez en nous répondant toujours la même chose. Vous allez-y avoir droit.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, Monsieur SENS, j'entends le propos. Nous nous efforçons de traiter les sujets. Évidemment, les organisations syndicales gardent la faculté d'interpeller un directeur d'établissement. Cela est évident et cela est leur droit le plus strict.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Juste une petite suggestion de la part du Secrétaire. Je sais que Monsieur JEANTET vient, justement, dans quelques mois, inaugurer quelque chose sur cet établissement. Il serait peut-être intéressant... si des DCI sont posées sur ce sujet, peut-être, un moment donné, que les cheminots iront s'expliquer avec lui afin de savoir de quelle façon ils sont traités sur une année civile. Nous pouvons l'imaginer. Cela fera plaisir à Monsieur JEANTET.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous savez, le contexte social sera évoqué comme il l'est, avant toute visite du Président sur un site et il en fait beaucoup. Celle-là ne fera pas exception à la règle.

Je reviens sur le propos des déclarations et sur les questions qui ont été posées dans les déclarations.

J'en arrive directement au sujet concernant nos modes de fonctionnement. Je pense qu'il a été évoqué dans toutes les déclarations. J'ai noté les différentes expressions sur le fait que les choses n'iraient pas assez vites, si je résume, sur le fait de trouver, ensemble, les modes de fonctionnement de cette instance. Là-dessus, sans refaire toute l'histoire, il faut rappeler qu'il y a eu des propositions mises sur la table de la part des organisations syndicales. Nous avons fait, nous, des bilatérales dans lesquelles nous avons indiqué quel était le sens de nos réflexions. Cela était déjà, je dirais, un élément important du dialogue. Il y a eu, entre-temps, un fait qui est la signature de l'Accord dit « technique ». Il permet de débloquer et de faire avancer un certain nombre de sujets. Dans ce contexte, nous avons écrit un projet d'accord sur lequel nous entendons, dans un délai bref, rencontrer, en bilatérales, toutes les OS. Nous avons un projet d'accord ; nous avons rencontré une OS en bilatérale. Nous allons inviter les trois autres OS en bilatérales avec, comme base, ce projet écrit d'accord.

Pourquoi ai-je évoqué ce sujet d'accord ? Dans les discussions que nous avons eues, ici même, dans les déclarations que j'ai entendues au sein de cette instance, et dans les bilatérales, j'ai compris qu'il y avait un consensus pour dire que la situation que nous devons ensemble viser est celle dans laquelle nous aurions un Accord collectif à l'échelle de nos CSE, complété par un règlement intérieur. L'Accord collectif permet, notamment, de mettre en place des agents mandatés non élus pour favoriser le dialogue social en proximité et venir, notamment, en appui aux élus. Si nous voulons faire cela, je le rappelle, nous en avons discuté, nous devons avoir un Accord collectif et nous ne pouvons pas le faire seulement par voie de RI. Si nous avons, dans ce domaine, un Accord collectif, il prévoira des choses suffisamment consistantes et précises pour que le RI, ensuite, même s'il n'est pas tout à fait sur le même périmètre que l'accord, puisse s'écrire plus facilement ; j'allais dire, quelque part, que le RI va se déduire de l'accord, pour la plus grande part. Cela est bien dans l'idée d'avoir, à terme, un accord et un RI, que nous vous proposons un projet d'accord écrit qui représente, je dirais, la position que nous mettons sur la table pour la discussion. Ce projet d'accord va faire l'objet d'une discussion en bilatérales avec les quatre OS. Je ne fais pas, à ce stade, de pronostics sur le fait que nous n'arriverions pas à nous entendre. J'espère que nous arriverons à nous entendre. Nous allons vous envoyer une version écrite dont, évidemment, un certain nombre de points sont ouverts à la discussion et amendables par la négociation avec vos organisations syndicales. J'espère que nous serons, dans ce cadre, dans la configuration de converger suffisamment pour pouvoir convoquer, comme je l'ai indiqué, une table ronde. Pour le coup, formellement, la table ronde devra, je pense, se pencher sur un accord et sur un RI. Je l'ai dit, le moment venu, l'écriture du RI n'est peut-être pas la chose la plus difficile si nous avons un consensus sur l'accord. Voilà notre intention ; j'indique bien, et de façon claire, aujourd'hui, qu'un projet écrit d'accord de la direction va vous être envoyé dans les prochains jours. Il sera la base de bilatérales avec toutes vos OS. Vous verrez, sur ce sujet, que nous voulons avancer et que nous voulons, à travers ce projet d'accord, donner des moyens qui permettent à cette instance de travailler dans le sens qui a été indiqué, c'est-à-dire avec une meilleure proximité qu'aujourd'hui, avec les agents sur le terrain. Voilà ce que je peux en dire. Je pense que cela est une réponse à beaucoup de vos interventions.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Si nous comprenons bien, vous refaites un tour de bilatérales, sans nous en aviser. Vous avez commencé un tour de bilatérales. Vous avez reçu une organisation syndicale en bilatérale. Dans tous les cas, ce n'est pas la nôtre. Bizarrement, après cette première bilatérale, vous nous envoyez un projet pour, ensuite, nous recevoir en bilatérales et faire un tour de table. Est-ce bien cela ? Vous tenez compte de la première bilatérale pour nous envoyer, ensuite, un projet de RI auquel nous allons arriver en bilatérale, avec votre projet de RI. Voyez-vous, dans le fonctionnement, il y a quelque chose

d'assez spécial et bizarre. Peut-être essayez-vous de mettre un peu le « merdier » parmi les OS, ici présentes.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ne faites pas de suppositions, s'il vous plaît. J'entends, derrière votre intervention, une question de méthode. Cela est très clair. Là-dessus, je suis clair. Le projet qui sera envoyé aux quatre organisations syndicales est le projet qui a été discuté lors de la première bilatérale avec une OS. Cela est très clair. Cela est le projet de la direction et non pas le projet qui résulte d'une quelconque négociation dans cette bilatérale. Cela est le projet de la direction. De toute façon, lorsque vous le lirez, je serais très étonné que vous ayez l'impression inverse, Monsieur PINOT.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Cela veut dire que nous ne nous attendons pas à avoir grand-chose !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je préfère être clair là-dessus. Le projet que vous recevrez est le projet de la SNCF. Soyons très clairs là-dessus.

M. Dominique SENS (CGT) : Effectivement, vos précisions, sur la méthode, pourraient nous convenir, mais vous venez de nous démontrer, ce matin, qu'il faut être vigilant, car les mots ont tout un sens suivant la personne qui les emploie. Nous sommes également vigilants sur ce que nous signions et sur la façon dont les dirigeants des établissements ou d'UTP pratiquent, pour passer au-delà de vos décisions ou des accords que nous pouvons avoir entre nous. Pour être plus précis, je cite l'exemple d'une expertise qui a été signée et dont la restructuration continue à vitesse grand V, sans que cette expertise ait pu rendre un avis pour éclairer notre instance. Sur ces négociations CSE, oui, il convient d'être très vigilant, le diable se cachant dans les détails. Vous venez de nous faire la démonstration que vos propos peuvent être interprétés de différentes façons, suivant où nous nous plaçons, de notre côté ou de celui des directeurs d'établissements.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je reconnais que cela est toujours un risque, mais j'ai essayé d'être aussi clair que possible.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Si vous avez déjà le projet de règlement intérieur, vous pouvez nous l'envoyer immédiatement. Il ne sert à rien d'attendre deux ou trois jours. Est-ce un projet de la SNCF ou est-ce un projet du CSE NEN ? Ce n'est pas tout à fait la même chose. Nous avons aussi compris, comme Vincent PINOT, qu'une organisation syndicale avait été reçue, en troisième bilatérale, pour discuter du projet.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pour être précis là-dessus, je me tourne vers Olivier MARTY. Quand voulons-nous envoyer ce projet ? Nous l'envoyons demain. Nous devons voir avec vos OS comment et quand nous pouvons organiser les bilatérales. Concernant la deuxième question, ne jouons pas sur les mots. Ce projet est destiné au périmètre du CSE NEN ; cela est sans ambiguïté, mais il s'agit du projet de la SNCF. Il ne s'agit pas de la reprise du projet des OS. Ce projet de la SNCF essaie de prendre en compte un certain nombre des éléments du projet de RI remontés de façon intersyndicale, en janvier. Là encore, vous verrez, à sa lecture, que l'ensemble du projet du RI intersyndical ne peut pas être repris dans l'accord.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : À ce sujet, lorsque vous dites qu'il s'agit du projet de la SNCF, est-ce le projet de la SNCF ou est-ce celui du DRH Réseau ? Cela est juste une question. Je rappelle que les négociations ayant échoué, la SNCF a renvoyé les accords dans chaque CSE. Aujourd'hui, le décideur est vous ; ce n'est personne d'autre. Après,

effectivement, si, demain, nous signions un accord qui va bien aux élus, mais que vous n'êtes plus Président, dans les mois à venir, nous comprendrons que vous n'aurez peut-être pas exécuté le souhait de la ligne hiérarchique. Il serait quand même intéressant que nous puissions fonctionner.

Mon second point porte sur ce que vient de dire le RS de la CGT. Je suis étonné de ce qu'il me dit. Il semblerait que l'expertise signée, en tout cas la convention que j'ai signée... lorsque le cabinet d'expertise interroge le responsable, ce dernier, aujourd'hui, dit qu'il n'a pas le temps, pour le moment, et qu'il verra cela au mois de mars. En attendant, nous continuons la mise en œuvre de la réorganisation. Certaines choses m'intriguent. S'il y a une expertise, nous stoppons la réorganisation. Si cela ne va pas, nous allons peut-être saisir le juge des référés sur une procédure afin qu'il agisse dans l'urgence.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je réponds à Monsieur ACHOUB sur l'expertise. Olivier, que peux-tu dire sur la procédure suivie ?

M. Olivier MARTY : La décision qui a déclenché l'expertise a donné lieu à une préparation et à une mise en œuvre de l'expertise conformément à la décision. Elle est arrivée postérieurement à la date à laquelle une partie de l'organisation a été mise en place, le 1^{er} janvier. L'acte suivant de cette organisation, prévu ultérieurement, évidemment, est renvoyé à la fin de la procédure de traitement de cette expertise et du coup, du passage en CSE. En revanche, sur ce que vous indiquez, à savoir des difficultés de réalisation, elles-mêmes, de l'expertise, en termes de temps à y passer, cela est un élément que nous n'avions pas. Je le note, aujourd'hui, sans avoir la capacité de réaction immédiate. Nous regarderons, avec l'établissement, pour que l'expertise, étant diligentée et concrétisée avec la signature de la convention, puisse se dérouler avec les contributions nécessaires, comme toute expertise.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur MARTY, il convient de ne pas « noyer le poisson ». Vous êtes en train de nous dire que l'expertise arrive postérieurement à sa mise en place. Je rappelle que si le CHSCT avait fait une demande d'expertise, cela était pour être éclairé et rendre un avis. Pour pouvoir rendre un avis, il demande, effectivement, à des experts de l'aider. Ce même CHSCT voit, aujourd'hui, sa décision refoulée au tribunal par cette même SNCF qui, aujourd'hui, a mis en œuvre un projet. Aujourd'hui, si vous avez mis un projet en œuvre avant même que l'expertise soit rendue ou avant même une décision du tribunal, cela est un délit d'entrave. Nous allons vous demander d'arrêter la mise en œuvre de cette réorganisation, car cela signifie que vous avez bafoué l'instance HSCT. Aujourd'hui, comme nous prendrons le relais, je vous demande, expressément, de mettre fin à cette réorganisation si elle a débuté.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Étonnamment, je vais vous le réexpliquer ; j'étais membre de ce CHSCT. Si nous en sommes là, aujourd'hui... au niveau juridique, il y a eu des renvois demandés par l'entreprise, bizarrement. Nous n'avons pas demandé l'expertise au mois de décembre. Si nous nous sommes retrouvés, le 1^{er} janvier, après la mise en place des CSE, avec une décision favorable, cela n'était pas de notre fait. Nous étions persuadés que nous aurions une décision favorable. L'entreprise a joué le jeu pour que cela traîne. Les difficultés de mise en application... excusez-moi du peu, l'ex-président de CHSCT, RDET de l'établissement, qui explique à mon camarade, ex-secrétaire du CHSCT, pour des histoires de production, parce que nous sommes là-dessus, que les entretiens ne pourront pas se faire, qu'il convient de ne pas embêter la production et qu'il serait mieux que cela se fasse telle semaine... Nous en sommes là ! Cela est intolérable, Monsieur le Président.

M. Olivier MARTY : Je confirme la réponse que j'ai faite à l'instant par rapport au fait que nous allons veiller, avec l'établissement, pour que l'expertise, à partir du moment où elle est en place, puisse être réalisée avec les différentes étapes, dont les entretiens. L'agenda des décisions prises, notamment celles du tribunal, mi-janvier, fait qu'il n'y a pas, dans le cas d'espèce, une décision de retour en situation antérieure, mais, en revanche, ce qui était une deuxième étape prévue dans cette organisation ne se fera pas avant la conclusion du dossier, expertise rendue et CSE saisi.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je ne peux pas vous laisser dire cela. Le projet est déjà mis en application. Les seules choses qui restent sont des travaux dans des locaux. Pour les cheminots concernés, quant au projet qui nous avait été présenté l'année passée, dans leur tête, il a été mis en application au 1^{er} janvier par le directeur d'établissement. Il nous l'a dit ; il nous l'a précisé. Ne faites pas semblant de ne pas être au courant. Le projet, nous en avons déjà discuté à plusieurs reprises, dans cette instance... je vous rappelle, normalement, lorsqu'il y a des décisions de justice, que cela est suspensif. Même en attendant une décision de justice, lorsqu'il y a une demande d'expertise, cela devrait être suspensif. Il y a des arrêts juridiques. Normalement, cela est suspensif ; vous, vous décidez de ne pas le faire. Cela est de votre responsabilité. Pour les cheminots concernés, au 1^{er} janvier, dans les faits et dans leur tête, le projet est mis en application. Comme le disait mon camarade Secrétaire, il y a certainement de l'entrave ; je suis désolé, si vous voulez jouer... je vous rappelle, lors de notre dernière séance, que nous vous avons fait remarquer, par rapport aux informations dont nous disposons sur les projets qui devaient tomber en 2019, que vous n'étiez pas au courant de certaines choses. Ces sujets risquent de tomber dans les établissements, cette année. Si vous n'êtes pas capables d'avoir les informations des DET, cela va être compliqué, pour nous, de ne pas considérer qu'il y a de l'entrave.

M. Olivier MARTY : Nous faisons les analyses juridiques, chacun de notre côté. Je ne vais pas engager un débat de juristes, ici. Vous avez exprimé la manière dont vous voyez les choses. Nous, nous l'avons fait, de notre côté.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais répondre ; nous ne sommes pas dans un débat de juristes ; nous sommes dans un débat au sein duquel il y a, aujourd'hui, le respect des institutions, Monsieur le DRH. Je me tourne juste vers un collègue. Tu suis le dossier ; peux-tu nous dire si l'organisation a été mise en place ou non ?

M. Anthony TRUFFIN (CGT) : Depuis le 2 janvier.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Écoutez, si tel est le cas, Monsieur le Président, si vous n'arrêtez pas cette réorganisation, je me verrai contraint, dans le prochain ordre du jour, de mettre une résolution au vote afin de vous assigner en justice pour entrave au fonctionnement des instances.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je peux vous confirmer, simplement, que nous avons une lecture juridique qui n'est pas nécessairement la même que la vôtre, sur ce cas particulier.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Cela signifierait que le législateur, lorsqu'il a mis les CHSCT en place, et lorsqu'il a désigné le cabinet d'expertise pour l'éclairer... je rappelle que ce sont des cabinets d'expertise agréés par le ministère ; il ne s'agit pas d'un cabinet quelconque. Cela signifierait que vous vous asseyez sur tout cela. Est-ce bien votre lecture juridique ? Je prends acte de ce que vous me dites.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Absolument pas. Je dis, simplement, qu'il y a des cas d'espèce. Nous avons une lecture juridique, dans ce cas d'espèce. Je ne me prononce absolument pas, bien évidemment, contre, globalement, les attributions que le législateur a voulu donner aux CHSCT et aux instances santé et sécurité et conditions de travail.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Rapidement sur ce sujet, je reviens à la base de nos discussions et interventions sur les déclarations. Monsieur le Président, il n'y a pas eu une fin du monde au 31 décembre 2018 et une nouvelle ère au 1er janvier 2019. Ce qui s'est passé, sur l'avant CSE, se poursuit sous un autre nom d'entité IRP, mais nous ne faisons pas une croix sur le passé, tel que vous voudriez le faire et tel qu'essaient de le pratiquer de nombreux établissements. Il s'agit d'une continuité des dossiers. Il ne s'agit pas d'une fin et d'un début.

Par ailleurs, il n'est pas utile de dire que vous nous entendez et que vous prenez note. Nous ne comprenons toujours pas la démarche que vous avez mise en place sur le dialogue social au niveau du CSE. Nous rappelons que SUD Rail n'a été reçu qu'une seule fois. La première fois, une nouvelle date nous a été accordée ; elle a été repoussée et, pour finir, elle a été complètement annulée. Nous prenons note qu'une organisation syndicale est reçue pour la troisième fois. Nous apprécions très peu la façon dont vous mettez les choses en place, à savoir recevoir une organisation syndicale et envoyer seulement, ensuite, votre projet de RI et d'Accord collectif à l'ensemble des quatre OS sans que vous nous avisiez de quoi que ce soit. Dans un dialogue social, il faut être deux pour discuter. À SUD Rail, nous n'avons même pas de date pour une soi-disant troisième bilatérale qui n'en sera qu'une deuxième. Nous considérons votre méthode comme « sale ». Cela n'augure rien de bon pour la suite.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne peux pas vous laisser dire cela, Monsieur PINOT. Il faut reconnaître que les circonstances ne sont pas propres à la seule direction de ZP NEN pour laquelle une première bilatérale, effectivement, n'a pas pu avoir lieu avec votre OS. Nous ne revenons pas là-dessus. J'avais dit probablement, je pense, je suis prudent, qu'avant de pouvoir être en table ronde et de conclure, nous aurions, à nouveau, des bilatérales pour progresser sur ce texte. Nous sommes dans un troisième cycle de bilatérales ; elles ont commencé et elles vont se poursuivre. Quant à la date, je vous ai dit qu'elle serait recherchée avec vous. Je ne peux pas en dire plus, aujourd'hui.

M. Dominique SENS (CGT) : Pour être clair avec tout le monde, avec toutes les OS et tous les élus composant cette instance, il y a eu l'Accord dit « technique national » signé par nos organisations syndicales ; la CGT a demandé à la direction du CSE Réseau nord-est Normandie à être reçu pour aller plus loin que la rédaction du RI et sur nos revendications communes, élaborées ensemble. J'espère que cela est clair. Il n'y a aucune mauvaise intention de notre part.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je poursuis. Un sujet est abordé directement dans la déclaration de Monsieur STIEGLER sur les sujets à l'ordre du jour, de la part de la direction. Je comprends qu'il a été abordé aussi par Monsieur GUELUY. Il s'agit de la question suivante : « allez-vous nous proposer des sujets en information et consultation ? » La réponse est oui ; il y a un ordre du jour, demain pour la séance de mars. Évidemment, l'ordre du jour est établi conjointement. Je ne me prononcerai pas sur le contenu de cet ordre du jour, mais je peux indiquer, dès la séance de mars, que nous proposerons au Secrétaire, des sujets en information touchant à des évolutions d'organisation sur le périmètre de notre CSE. Je réponds à cette question de façon très claire.

D'autres questions sont posées. Une question, Monsieur CATIAU, est posée dans votre déclaration et je ne vais pas y répondre, ici. Il s'agit de la question du parking du Château d'Eau, à Metz. Je crois qu'elle est également posée en question écrite. Je crois qu'il y a une réponse écrite. Je conçois que la réponse ne vous convienne pas. Cela n'est pas la première fois et il est possible que cela ne soit pas la dernière fois qu'une réponse ne vous convienne pas.

M. Benoît THEVENARD BERGER (UNSA Ferroviaire) : Je voulais juste vous faire remarquer que vous avez répondu sur la question des congés. Si vous répondez ou vous ne répondez pas en fonction des organisations syndicales, pour moi, cela ne va pas le faire. Si nous vous interpellons directement sur le sujet du parking Château d'Eau, je vous l'ai déjà dit en fin de réunion plénière, la dernière fois, c'est parce que quelque chose d'injuste a été mis en place. Les cheminots de la zone de production nord-est Normandie sont les seuls à payer ; cela est donc bien de votre ressort. Je vous rappelle, aussi, que j'ai posé la question dans le logiciel IRP pour bien faire, dès le début. Je l'ai attribuée à la zone de production nord-est Normandie, en écrivant le commentaire selon lequel la question concernait tous les établissements de la Lorraine, y compris les agents qui sont à la ZP NEN. Cela était donc bien une réponse de votre part. Je vous demande d'abonder les budgets de fonctionnement des établissements en conséquence. À Mobilités, ils ne paient pas le parking, ni à l'EPIC de tête. Cela ne se fait que chez nous. Cela ne se fait pas non plus à l'Ingénierie. Vous avez classé la question « Infrapôle Lorraine ». Si cela commence ainsi, lorsque les questions sont posées dans l'IRP, cela est très mal parti. J'ai précisé : « compétences ZP NEN ; concerne tous les établissements de la Lorraine ». Le directeur de l'Infrapôle Lorraine a répondu ; il a, entre-temps, apporté des éclairages sur le fait que nous allions devoir payer le parking alors que cela n'était pas convenu ainsi. Vous pouvez comprendre que la réponse du directeur ne nous convient pas. Cela est une revendication collective. Il est demandé aux agents de payer dès le mois prochain. Nous ne pouvons pas tergiverser dans cette instance pendant six mois ; nous devons prendre une décision maintenant. Cette décision relève de votre compétence. Je le redis, devant tout le monde, nous sommes les seuls cheminots « de la zone production nord-est Normandie » à devoir payer le parking ; en plus, de Gares et Connexions, nous n'avons aucune garantie sur le tarif des années à venir. La personne de Réseau qui a signé cet accord, Monsieur BIZIEN, ferait bien de s'occuper, de temps à autre, des cheminots. Il ne le fait pas ; il n'en a rien à faire. Il est directeur territorial ALCA. Nous attendons bien une réponse de votre part.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pour être précis là-dessus, deux choses, premièrement, cette question, comme vous le soulignez, a été posée par écrit, dans l'outil. Elle est traitée, même si j'entends que le traitement ne vous convient pas, ce qui est différent de la question qui a été posée par Monsieur MARSEILLE. Sauf erreur, cette question n'était pas posée dans les questions posées à cette instance. Je me suis efforcé de clarifier des propos que j'étais supposé avoir tenus à la réunion précédente. Concernant cette question, là aussi, il va falloir clarifier les choses. Je vais les clarifier auprès des directeurs d'établissements concernés, mais ce n'est pas parce qu'une question concerne plusieurs établissements d'une zone, qu'elle va nécessairement être traitée au niveau de la ZP. Dans ce cas, nous allons demander à l'un des directeurs d'établissement de la zone géographique, en l'occurrence l'Infrapôle Lorraine, de traiter cette question avec les collègues. Je ne vais pas voir remonter, à mon niveau, comme je ne vois pas, aujourd'hui, remonter à mon niveau, et cela est bien, toutes les questions de fonctionnement touchant plusieurs établissements d'un secteur géographique. Heureusement, ces questions trouvent, la plupart du temps, leurs solutions au niveau local.

M. Bruno CATIAU (UNSA Ferroviaire) : Pour compléter les propos de Benoît, évidemment, nous sommes en désaccord total avec la réponse faite, que ce soit sous la forme papier et, désormais, sous l'outil IRP. Je serais tenté de dire, peu importe l'outil. Comme je l'avais dit lors de la plénière précédente, ce qui importe est ce qu'il y a dans la boîte. Pour le moment, ce qu'il y a dans la boîte est extrêmement piètre. Dans la déclaration que j'ai lue au nom de mon OS, j'ai cité un article de loi dont nous sommes garants, Monsieur le Président. Il s'agit de la notion de discrimination. L'entreprise, aujourd'hui, pratique la discrimination entre ses salariés. Elle outrepassse, donc, les lois. Il y a un caractère relativement inédit dans votre position, puisque vous représentez l'entreprise. Nous demandons, nous réitérons notre demande de faire taire cette pratique. Benoît a mis le doigt, non pas ou cela fait mal... cela s'appelle quasiment une amorce de réponse le concernant. Abondez le budget de l'établissement pour éviter cette discrimination. D'autres établissements et d'autres EPICS ont cette attitude. Faites-le sinon vous allez encourager, je pèse mes mots, la discrimination. Nous n'en resterons pas là ; je vous le dis ouvertement. Je crois que cette plénière, malheureusement, commence de travers, mais, en plus, je pense qu'elle partira très vite en vrille, c'est-à-dire par une dimension extrêmement justiciable. Je trouve dommageable, pour les salariés, d'en être réduits à cela. Je vous le répète, mon rôle est de vous rappeler la loi.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Un petit rappel, puisque nous parlons de ce parking depuis plusieurs séances. Oui, effectivement, il y avait eu une décision de Monsieur BIZIEN, à l'époque, qui était, malheureusement, de faire gérer le parking appartenant à Réseau, puisqu'il nous appartenait, par Gares et Connexions. Très vite, nous avons compris que la mairie de Metz baignait là-dedans afin d'assurer un certain nombre de places privatives, au détriment des cheminots. Je rappelle, simplement, que plusieurs réorganisations ont eu lieu sur la Lorraine. Il y avait un accord de principe et avec les agents. Un accord se respecte. Ils avaient, effectivement, accepté de s'éloigner de leur poste de travail, d'aller travailler ailleurs, mais, en compensation, ils pouvaient se garer. Or, aujourd'hui, nous donnons notre parking à d'autres et nous payons. Ce n'est plus la direction qui paye ; nous demandons aux agents de payer. Il y a deux problèmes. Le premier est que nous payons pour notre parking ; cela n'est pas acceptable. Je ne sais pas sur quelle planète nous vivons, mais je n'ai jamais vu cela. La deuxième chose est, aujourd'hui, que non seulement l'agent doit payer une part, mais il doit, en plus, avancer l'argent. Je vous rappelle par ailleurs que nous sommes à cinq ans de gel des salaires à la SNCF. Aujourd'hui, les cheminots sont les parents pauvres en termes de salaire et vous voulez qu'ils payent pour se garer !!!!! Nous ne vous demandons pas d'abonder, aujourd'hui, les budgets d'établissements. Nous vous demandons, à vous, zone de production, de prendre en charge puisque Monsieur BIZIEN a pris une décision au nom de Réseau... nous demandons que Réseau prenne la décision de prendre en charge le coût du parking. Le 4 février, je vous ai envoyé une copie d'un courrier adressé à l'agent. Il lui est demandé de venir honorer, avant la fin du mois, sa place de parking et d'avancer 150 €. 100 € leur seront restitués ; 50 € sortiront de leur poche. Cela est une drôle d'approche, quand même ! Je vous rappelle que les gens vont se garer pour aller travailler. Le parking est un outil de travail ; vous devez leur mettre à disposition cet outil de travail. Cela est la première des choses.

Ensuite, lorsque nous voyons la façon dont cela est fait... je vous ai envoyé, le 4 février, le message ; vous m'avez dit que vous le transmettiez, Monsieur MARTY. Nous sommes, aujourd'hui, le 21 février et je n'ai aucune réponse. Cela n'est pas acceptable. Vous avez des agents qui doivent travailler. Il est hors de question qu'il sorte un centime. Effectivement, il y a le problème de discrimination entre salariés du GPF ; je vous rappelle que le Groupe Public Ferroviaire existe. Par ailleurs, vous ne pouvez pas, aujourd'hui, laisser des agents payer de

leur poche le parking pour que les agents puissent aller travailler alors que ce parking nous appartient. Cela n'est pas possible. Effectivement, s'il n'y a pas de réponse et si aucune solution n'est trouvée pour eux, au-delà de l'aspect juridique, vous allez faire la une des journaux dans très peu de temps. Je vous le dis. Nous ne voyons cela qu'à la SNCF !

M. Régis RAWOLLE (UNSA Ferroviaire) : En complément des propos de notre Secrétaire sur la fusion d'établissements, je voulais vous rappeler, effectivement, que les gens travaillent plus loin. Un RH 910 a été fait avec des entretiens exploratoires et d'orientations. Dans les entretiens d'orientations, il a été écrit, à certains agents : « parking gratuit et pérenne proche de la gare sur le nouvel établissement ». Ce document est contractuel. Nous vous demandons de tenir vos engagements. De plus, par rapport à la discrimination, non seulement il y a de la discrimination envers les autres employés du GPF, mais aussi envers le même établissement. Les agents de Metz qui vont travailler à Nancy paient un parking et pour les autres, de Nancy vers Metz, cela est gratuit, pour le moment, à moins que cela change bientôt compte tenu que le gestionnaire de parking commence à changer. Ce n'est plus Optim'services pour chaque établissement. Je pense que cela suffit en Lorraine.

Prenez la mobilité, notamment vers l'Île-de-France où les agents de Réseau, de Maintenance et Travaux, sont sollicités pour aller en Île-de-France. Des promesses formidables leur ont été faites. Il leur a été dit qu'ils pouvaient travailler dans le train, qu'ils avaient des parkings gratuits pour venir travailler en Île-de-France. Ces promesses étaient faites l'année dernière. Ces engagements ne sont plus respectés non plus. Je pense que vous allez avoir vraiment « le feu » pour une histoire de parking.

M. Pascal SCHMITT (UNSA Ferroviaire) : Monsieur le Président, en 2015, lors de la création de la CCR de Pagny sur Moselle, les agents du PRS de Metz Ville et les horairistes ont dû intégrer cette CCR. Pour avoir assisté aux entretiens d'orientation, une des clauses était qu'ils puissent se garer sur le parking du Château d'Eau. Aujourd'hui, ils ont reçu un courrier, que je peux vous montrer, leur indiquant qu'ils doivent payer 150 € pour pouvoir se garer. Ils sont remboursés à hauteur de 100 €, cette année, à hauteur de 50 €, l'année suivante et il n'y aura plus rien, après, sans savoir si le prix du parking va augmenter. À un moment donné, vous ne respectez pas vos engagements.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Simplement j'ai demandé et j'aimerais avoir une réponse de la part de Monsieur MARTY. Aujourd'hui, tous les élus lorrains convoqués à ce CSE ne peuvent pas faire autrement que se garer sur ce parking. Je vous demande de mettre à disposition gratuitement les places de parking pour les élus lorrains.

M. Bruno CATIAU (UNSA Ferroviaire) : Je voulais juste ajouter une cerise sur le gâteau. Il s'agit de la dénonciation d'un usage d'entreprise. Oui, je me fais l'avocat du diable. L'entreprise peut dénoncer un usage, mais elle doit respecter les procédures. En l'occurrence, elle doit informer, individuellement, chaque salarié concerné ; elle doit informer les IRP ; cela tombe bien, il y en a qu'une qui est le CSE NEN. Vous êtes également en infraction sur ce sujet. Je vous laisse imaginer le millefeuille d'infractions dont vous êtes, si vous me permettez l'expression, à l'origine. Je suis désolé.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je suis sensible à l'ensemble des interventions sur ce sujet, dont je mesure, qu'elles touchent à quelque chose qui est à la fois, évidemment, immédiatement, important pour les agents qui utilisent ce parking et que cela touche, également, à des engagements antérieurs que nous devons ré examiner. Là-dessus, je vais être clair. Non, nous n'allons pas traiter budgétairement cela au niveau de la ZP NEN. S'il y

a une question budgétaire, elle sera, comme cela est toujours le cas, traitée dans le cadre du budget d'établissement. Nous allons revoir cette question avec le DET de l'Infrapôle Lorraine qui est en charge de coordonner l'action de ses collègues de la zone sur ce sujet, de façon à voir si nous pouvons donner, à ce sujet, une réponse plus satisfaisante. Voilà ce que je peux dire, aujourd'hui. Cette réponse satisfaisante viserait à la fois la question des agents élus, puisqu'elle a été posée par Monsieur le Secrétaire, et les agents utilisateurs de ce parking. Voilà ce que je peux vous dire aujourd'hui. J'aurai l'occasion de vous informer sur ce que nous avons pu faire sur ce sujet.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Juste une question, lorsque le Secrétaire écrit sur le sujet et que vous transmettez le courrier au DRH pour un traitement rapide, est-ce normal de ne pas avoir eu de réponse depuis le 4 février ? Je vous pose la question. J'aimerais savoir de quelle façon nous allons fonctionner pendant quatre ans, à savoir si je dois attendre 30 à 40 jours pour obtenir une réponse ou si nous allons nous améliorer sur les délais.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous nous efforcerons d'être efficaces sur tous les délais.

M. Benoît THEVENARD BERGER (UNSA Ferroviaire) : Si vous réexaminez le sujet, votre réponse me convient. Je voulais préciser, quand même, une chose faisant suite à votre réponse. Vous dites que vous allez voir cela dans le cadre du budget des établissements. Vous donnez le budget aux établissements. Soit je n'ai rien compris au fonctionnement de la ZP NEN et la DMT NEN... cela est bien la directive et de votre compétence directement. Nous avons été reçus, en DCI, sur le sujet. On nous a informés que le budget de fonctionnement n'était pas abondé en conséquence. Il faudra bien trouver, un moment, l'interlocuteur qui nous donne le budget.

Par ailleurs, nous avons signé un contrat. Je rappelle qu'il s'agit de Monsieur BIZIEN ; nous ne savons même pas s'il représente ou non Réseau. Nous n'avons aucune garantie de prix de Gares et Connexions à l'heure actuelle. Ils ont sous-traité à EFFIA. Cela sera, peut-être, 100 € par mois, dans deux ans. Nous ne le savons pas. Personne ne veut nous éclairer là-dessus. Nous avons une visibilité sur les deux ans à venir, mais, après, nous n'en avons aucune. Nous devons voir cela à long terme. Cela mérite une réponse qui va au-delà des deux ans.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela fait, effectivement, partie des difficultés de ce sujet. Nous ne nous le cachons pas. Sur la question du budget, je suis très clair là-dessus. Ce que j'ai entendu de la proposition de Monsieur ACHOUB était une prise en charge budgétaire directe par la ZP NEN. S'il doit y avoir une prise en charge... une prise en charge a été proposée. Je note que le montant ne convient pas. S'il y a prise en charge, elle est faite par le budget de l'établissement et non par le budget de la ZP NEN directement. Il est donc bien de savoir, effectivement, si le budget de l'établissement est adapté là-dessus. Cela est mon sujet. Cela est le sens de ma réponse.

Concernant les questions posées dans les déclarations, elles sont nombreuses. Sur les questions posées par Monsieur ACHOUB, les questions pratiques sur le Wi-Fi, j'avoue que je n'ai pas de réponse. Je ne sais pas dans quelle mesure nous pouvons installer, dans nos locaux, un Wi-Fi autre que celui de la SNCF et avec quel opérateur. À ma connaissance, ce réseau fonctionne, ici. Je n'ai pas vérifié ce point.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Faites une étude et appelez un spécialiste pour que nous ayons le Wi-Fi, ici. Il n'y a pas de signal.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous regarderons ce point. Il y a le Wi-Fi dans un certain nombre de parties du bâtiment avec la difficulté, ici, qu'il s'agit d'un bâtiment historique, un bâtiment du dix-neuvième siècle dans lequel il y a des murs épais, ce qui n'est pas très favorable à la propagation du Wi-Fi. S'il y a un problème de couverture de cette salle avec le Wi-Fi, nous l'étudierons.

Des questions ont été posées ; elles doivent trouver une réponse dans le cadre de la négociation d'un accord et d'un RI.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Pouvez-vous nous donner, en direct, à l'ensemble des élus, le mot de passe du jour afin de nous connecter en Wi-Fi, s'il vous plaît ?

Mme Agnès RAULT : Il n'y a pas de mot de passe. Il s'agit de SNCF WIBU.

Mme Isabelle GUILHERME (CGT) : Il s'agit d'un réseau d'entreprise. Cela ne fonctionne qu'avec les matériels identifiés sur le réseau ; il n'y a pas besoin de se connecter. Il y a un tag sur les matériels et ils se connectent automatiquement. Il n'y a pas de mot de passe implicite. Cela ne fonctionne que sur les matériels d'entreprise.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : En revanche, il me semble, sur les bornes Wi-Fi, comme celles que nous pouvons voir, derrière, qu'il est possible de mettre un Wi-Fi « invité » ; nous pouvons alors accéder à Internet de n'importe lequel PC, même à partir d'un PC qui n'est pas répertorié au sein du domaine SNCF.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Apparemment, cela est possible, ici, puisque lorsque nous sommes dans la salle Reims, un code Wi-Fi nous est demandé. Il y a donc bien du Wi-Fi, ici, dans cette salle. Nous aimerions bien avoir le code Wi-Fi pour avoir accès à Internet.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je laisse la parole à Monsieur Benoît THEVENARD BERGER et nous clôturerons cette question du Wi-Fi que nous étudierons. Nous ne la traiterons pas en séance. Je ne suis, personnellement, pas du tout assez compétent techniquement.

M. Benoît THEVENARD BERGER (UNSA Ferroviaire) : Je voulais juste compléter ce que disait ma collègue. Nous avons un code Wi-Fi à l'Étoile du Nord et la même borne pour activer un code Wi-Fi Internet. Il suffit que nous ayons un code à chaque séance. Cela se pratiquait couramment et cela ne posait pas de problème. Cela est largement faisable techniquement.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Si rien que cela pose problème, nous comprenons mieux pourquoi les choses n'avancent pas.

Mme Isabelle GUILHERME (CGT) : Effectivement ; ce n'est pas que cela ne soit pas faisable, mais c'est qu'il n'y a pas la volonté de faire. Cela reste du réseau d'entreprise. Nous en avons discuté lors de la première séance ; les données passent par les serveurs que vous dites d'entreprise, mais que nous ne disons plus vraiment d'entreprise puisque nous ne savons pas où ils sont stockés. Cela reste encore de la fourniture d'accès par des FAI.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense qu'il y a, là-dessus, quelques règles d'entreprise à respecter touchant, globalement, à la sûreté des systèmes d'information, en général. Je ne vous réponds pas aujourd'hui. Nous allons regarder cette question.

Nous avons abordé de nombreux sujets en réponse à vos déclarations. Si vous êtes d'accord, Monsieur le Secrétaire, je propose de passer à l'ordre du jour.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais vous demander une pause.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je suis d'accord ; nous discutons depuis un bon moment. Je propose dix minutes de pause.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Juste une observation. Vous êtes ici pour présider. Vous ne pouvez pas faire des observations en disant que nous discutons depuis un moment, comme si nous perdions du temps. Nous ne sommes pas en train de perdre du temps ; nous parlons, jusqu'à présent, des cheminots.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous me demandez une pause, Monsieur le Secrétaire. Je n'ai aucune espèce de jugement sur le contenu, la nature et l'intérêt des discussions. Je fais remarquer, effectivement, que, matériellement ou physiquement, nous discutons depuis près de deux heures. Je comprends donc la demande de la pause. Est-ce clair ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous devriez baisser d'un ton. Je ne vous trouve pas très correct sur le ton employé. Oui, cela est clair, nous faisons la pause jusqu'à 11h15.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous faisons une pause, à la demande de notre Secrétaire. Je propose 10 minutes de pause.

Nous reprenons à 11 heures 05.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Non. Nous reprenons à 11h15.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Si cela est votre souhait, nous reprenons à 11h15.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Merci.

La séance est suspendue de 10 heures 55 à 11 heures 19.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, nous pouvons reprendre la séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur le Secrétaire. Nous reprenons.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Une petite observation. Monsieur le Président, lors d'une plénière, vous avez évoqué le fait qu'un élu, ici présent, était irrespectueux dans ses propos. Je vous invite à être aussi respectueux sur le ton que vous prenez. Je n'ai pas du tout aimé le ton sur lequel vous vous êtes adressé à moi, avant la pause. Je pense, lorsqu'on est Président de CSE, qu'on a de la retenue. Je vous invite à voir un peu plus de retenue à mon égard, la prochaine fois.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, Monsieur ACHOUB, je vais être très clair. Si vous avez jugé mon ton irrespectueux, je vous présente mes excuses. Je n'avais

absolument aucune intention de manquer, en quoi que ce soit, de respect à un membre de cette assemblée et, en particulier, pas à son Secrétaire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Merci Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous reprenons. Mon propos portait, vous l'avez compris, exclusivement sur le fait que cette pause ne me paraissait pas injustifiée. Comme nous avons été d'accord pour une pause, je crois que l'incident est clos. Monsieur DURIEZ, je vous donne la parole puis nous passerons à notre ordre du jour qui est important, vous l'avez tous noté.

M. Éric DURIEZ (SUD Rail) : Vous n'avez pas répondu ; dans notre déclaration liminaire, nous vous faisons part de la lettre de Monsieur HISLAIRE pour les niveaux donnés en Commission de notation. Vous ne vous êtes pas exprimé sur ce sujet.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai pas d'éléments à vous donner sur cette question. Je l'ai découverte au cours de votre déclaration. Je ne peux donc rien vous répondre, pour le moment.

M. Éric DURIEZ (SUD Rail) : Vous engagez-vous à nous donner une réponse ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous nous avez indiqué une référence de courrier. Nous regarderons, de notre côté, ce courrier. Cela est tout ce que je peux vous dire.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Monsieur le Président, cela a un caractère d'urgence. Certaines notations auront lieu dès demain. Nous allons bien devoir bénéficier d'une réponse sauf si les établissements sont en mesure de nous donner des niveaux de réponses supplémentaires. Dans ce sens, cela nous irait bien.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous ai fait la meilleure réponse que je pouvais vous faire.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Que vous ne soyez pas au courant d'une note, Monsieur le Président, cela est une chose, mais, sur votre droite, vous avez l'appui RRH qui doit être au courant de ce courrier émanant du national, sans quoi nous n'allons pas avancer dans cette instance. Ce courrier est facilement trouvable ; nous sommes en droit d'attendre une réponse d'ici 18 heures.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous ai répondu.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Vous engagez-vous à nous répondre avant 18 heures ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Non. Je vous ai répondu, Monsieur PINOT. Nous regarderons ce courrier postérieurement à cette séance puisque vous nous posez la question.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je commence à être inquiet. Nous nous sommes vus à plusieurs reprises, depuis le début de l'année. Je m'interroge vraiment sur le fait de savoir si vous avez autorité, moyens et compétences. Vous nous renvoyez sur les sujets à des décisions dont nous ne connaissons pas les dates. Souvent, vous nous répondez que vous allez vous en renseigner au sein des établissements. Nous n'avions pas compris que cela

fonctionnerait ainsi. Vous êtes l'autorité à qui nous nous adressons dans cette instance. Je commence vraiment à avoir peur pour la suite du mandat.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je prends note.

M. Michael CHERIFI (CGT) : Je suis surpris. Lors de notre plénière du 29 janvier dernier, lorsque nous avons abordé le sujet du travail-agent seul, en direct, vous nous avez retrouvé les courriers de Monsieur CHABANEL. Or, concernant le courrier de Monsieur HISLAIRE, ne le pouvez-vous pas ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense que les sujets n'ont pas exactement la même portée pour cette instance. Je confirme que j'attache une importance particulière au courrier auquel vous faites référence et qui concerne la sécurité des agents.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Nous rejoignons aussi les autres organisations syndicales. Il est vrai que le manque de réponses est un irritant. Sur le Wi-Fi, au CSE 0, le Secrétaire vous avait interrogé sur la question du Wi-Fi. Vous aviez répondu que vous alliez étudier et regarder. Il vous pose, à nouveau, la question ce jour. Vous lui faites la même réponse. Cela est la même chose pour de nombreux autres sujets.

Concernant le parking, que ce soit le parking de Metz, de Nancy ou d'une autre gare, cela est une politique d'entreprise. Votre volonté est-elle que les cheminots disposent d'un parking gratuit ou bien doivent-ils le payer ? Tel est le sujet. Il serait bien d'avoir une réponse claire ; ce serait la moindre des choses que l'employeur offre le parking à ses employés qui vont travailler. Si le cheminot gagne 1200 € par mois et s'il doit payer 150 € pour le parking par an, cela nous paraît très déplacé.

Ensuite, dans notre déclaration, nous vous avons posé une question concernant la prime, notamment pour les agents à temps partiel.

M. Olivier MARTY : Sur la prime, l'échéance, pour l'ensemble des personnels, est sur la paye d'avril. Concernant la question des temps partiels, je ne l'ai pas en tête et je ne la connais pas par cœur. Toutes les dispositions de la prime sont établies dans l'entreprise depuis quelques années. Je ne sais pas si vous faites état d'un souci particulier ou d'une difficulté d'application sur ce sujet ou non. Dans ce cas, il faudra le préciser.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : La question est simple. La prime est de 400 €, en moyenne, par agent. Est-ce qu'elle sera de 400 €, en moyenne, pour les agents à temps partiel ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous regardons ce point, effectivement, en fonction des dispositions d'entreprise prises pour la prime.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Vous avez certainement une fiche pratico-pratique à nous fournir sur ce sujet, même si, à SUD Rail, nous ne sommes pas adeptes des primes. Nous préférierions que le salaire soit directement impacté. Cependant, au minimum, pour que les agents soient informés, il serait bien que les élus le soient également, nous aimerions savoir de quelle façon vous allez-vous y prendre sur l'ensemble de la zone de production NEN. Nous demandons, à SUD Rail, de bénéficier de la note pratico-pratique qui est certainement envoyée à l'ensemble des établissements. Merci.

M. Olivier MARTY : Le fait qu'il puisse y avoir des notes de service entre les différents échelons de direction, cela est la pratique de l'entreprise. Elles n'ont pas forcément toutes vocation à être diffusées. En revanche, que les élus puissent connaître, sur le sujet de l'incidence du temps partiel, l'incidence, cela ne pose pas de souci. Il est bien normal que nous fassions une réponse là-dessus. Nous trouverons les éléments concernés pour pouvoir vous informer.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Excusez-moi, une dernière intervention. Il s'agit, quand même, d'un budget. Je pense que nous pouvons connaître le budget, ici, au niveau de la prime et la façon dont elle est re dispatchée au niveau de l'ensemble des établissements. Nous avons aussi un droit de regard, à savoir s'il n'y a pas de discrimination d'un établissement à l'autre, voire même entre deux métiers bien distincts. Nous aimerions avoir l'ensemble des éléments, sauf à en passer par une DCI. Si nous posons à nouveau la question, lors d'un prochain CSE, étant donné que nous avons 800 questions à traiter, pour avoir une réponse au mois de décembre, cela ne nous servira pas grand-chose. Soit nous obtenons des réponses, aujourd'hui, ou dans le courant de la semaine... mais nous ne pouvons pas constamment passer par des questions compte tenu du rythme auquel vous y répondez. Les « je prends note, nous vous répondrons »... au bout d'un moment, il convient de se caler sur un dispositif organisationnel. Il serait regrettable de devoir en passer, sujet par sujet, DCI sur DCI alors que nous pourrions bénéficier d'une réponse différemment, dans le cadre du dialogue social. Maintenant, cela est à vous de jouer. Le dialogue social, vous devez également le monter. Nous vous demandons une réponse à la lettre de Monsieur HISLAIRE. Nous vous demandons une réponse sur la prime. Si vous nous dites être incapable de nous fournir une réponse, mis à part sur une prise de notes, nous serons dans la capacité, dès ce soir ou demain, de vous envoyer une DCI sur ces sujets. Vous devez monter le dialogue social. Si vous souhaitez que nous en passions par-là, nous en sommes capables ; vous le savez. À vous de nous démontrer, par rapport à certaines demandes qui nous paraissent plus que logiques, que vous êtes en mesure de nous apporter une réponse. Nous pouvons entendre que vous n'êtes pas en mesure de nous fournir une réponse avant 18 heures, mais il ne faut pas nous dire, sur ces deux points, que vous n'êtes pas en mesure de répondre sur un mail de nos RS d'ici la fin de la semaine.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La demande est claire. Nous nous efforcerons de donner la meilleure réponse.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Je reviens sur la prime. Il est surprenant, en étant RH, que vous ne puissiez pas y répondre. Cela est comme si un AC ne savait pas faire une demande de fermeture de voie ou traiter un accident à un PN. Cela est la base du métier. Nous allons attendre la réponse, mais je pense, si un agent Circulation ne savait pas répondre à des questions sur la sécurité, qu'il ne serait plus en poste.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bien. Merci pour cette intervention.

B – CONSULTATION DU CSE

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur le Secrétaire, nous avons, en premier point de notre ordre du jour, l'approbation des PV des CSE du 16 janvier et du 29 janvier.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, pour le moment, je vous sou mets un PV à approbation, celui d'installation puisque l'autre n'est pas encore fait. J'ai pris en compte l'ensemble des observations qui m'ont été faites...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai pas, personnellement, de remarques à faire là-dessus.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Vous ne m'écoutez pas ; laissez-moi terminer. Je m'étais arrêté parce que vous ne m'écoutez pas. Je disais avoir pris en compte toutes les observations ; j'en ai repris, hier. Il y a eu des observations pertinentes. J'ai demandé à Sup Rédac, pour tous les suppléants qui ne sont pas présents, de les mettre en « non convoqué » et non en « absence ». Effectivement, ils ne sont pas convoqués. Cela change tout, pour la lecture des cheminots. En effet, nous pourrions croire que les suppléants ne viennent pas. Il faut qu'ils comprennent qu' ils n'ont pas été convoqués.

Je vous demande de mettre le PV d'installation du 16 janvier à l'approbation.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai, évidemment, aucune remarque. La précision que vous avez voulu apporter me paraît, effectivement, utile. Je mets à l'approbation le PV du 16 janvier, du CSE d'installation. Qui approuve ce PV ? 34 voix plus celle du Président, sur les 34 votants présents.

Le PV est approuvé à l'unanimité.

M. Dominique DINE (SUD Rail) : Nous demandons également que les PV soient bien distribués à tous les agents pour que tous les agents puissent bien les lire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il y avait une demande du secrétaire, lors du dernier ordre du jour. Je vous avais demandé la possibilité de diffuser, par mail, ce PV à l'ensemble des agents de la zone de production nord-est Normandie, à moins que vous nous proposiez de faire des copies et de les envoyer à la place de l'instance CSE puisque nous n'avons pas beaucoup de budgets de fonctionnement, déjà que nous payons la rédaction des PV !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai pas de réponse, aujourd'hui, Monsieur le Secrétaire. Je m'engage à regarder cette question. Ce point est traité.

C – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous avez noté, sur ce point, qu'il n'y a pas, aujourd'hui, de consultation du CSE à l'ordre du jour. Je vous propose de passer au point suivant.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur le Secrétaire, vous avez la parole pour les informations.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Rien n'est prévu, mais, j'ai, quand même, une lecture relative aux ESR et, en particulier... je vous en ai parlé directement et je vais vous communiquer, d'une manière officielle, en séance... effectivement, faisant suite à l'incident de Lisieux, le 31 janvier 2019, je vous fais lecture du courrier que je vous adresse.

Monsieur Christophe ACHOUB donne lecture d'un courrier adressé à la direction au nom de la CGT :

« Monsieur le Président,

Conformément aux prérogatives HSCT du CSE ZP NEN, je vous confirme qu'une enquête va être réalisée suite à l'ESR de Lisieux, du 31 janvier 2019.

Celle-ci sera effectuée par :

Monsieur MUTEL Jean-Marie et Monsieur CHERIFI Mickael. Il sera fait appel à Monsieur DUBOURGUAIS Mathias, agent de l'EIC Normandie, en qualité d'expert (personne qualifiée). Ces agents seront dégagés en service durant le temps nécessaire à l'enquête.

L'enquête sera réalisée selon les modalités suivantes :

- *Rencontre avec la direction de l'EIC concernée (date, lieu, représentant de l'établissement, à déterminer)*
- *Enquête sur site (Lisieux) par les deux membres du CSE et l'expert désigné ci-dessus*
 - *annonceur à programmer*
 - *véhicule à mettre à disposition ou à louer (trajet difficilement réalisable en train sur une journée de service)*
- *Rencontre avec l'agent (date et lieu à déterminer)*
- *Rédaction du procès-verbal*
- *Rencontre avec les directions (EIC, ZP NEN) pour étudier d'éventuelles préconisations à mettre en place*

Ces éléments constituent une première approche et peuvent être modifiés selon les besoins de l'enquête (entretien supplémentaire,)

Je reste à votre disposition pour d'éventuelles informations. »

Tel est le courrier que je vous remettrai. Je n'ai pas d'autres points en information.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien ; je prends acte de ce courrier. Je considère que ce point est traité.

D – INFORMATIONS À L'INITIATIVE DU SERVICE

D1 – Les événements de sécurité remarquables de janvier 2019

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous avons, ce mois-ci, deux événements de sécurité remarquables. Je vais faire le lien avec le courrier de demande d'enquête dont vous venez de faire la lecture avec la présentation d'un ESR particulier. Il s'agit d'un ESR sécurité, santé au travail, ce que nous appelons un « ESR SST ». Vous noterez qu'il n'y a pas eu, à proprement parler, d'accident puisqu'évidemment, notre collègue, et très heureusement, n'a pas été heurté par la circulation. Cependant, ce sujet est traité par l'entreprise comme si nous avions eu un accident pour en tirer toute la compréhension et toutes les leçons utiles.

Je présente la situation tout en notant, évidemment, du fait de l'enquête, que je ne rentrerai peut-être pas dans tous les détails. Tous les détails seront donnés aux personnes désignées par le CSE et qui font l'enquête. Je vais vous donner les éléments qui me paraissent, à ce stade, pertinents. Vous pourrez, évidemment, réagir.

Faisant suite à une demande de protection-graissage sur les aiguilles 109 A et 109 B de la gare de Lisieux, la DPGR est accordée par l'agent Circulation du poste de Lisieux. L'agent graisseur qui réalise, exceptionnellement, l'opération seul, puisqu'il était prévu de la réaliser à deux, réalise la vérification qu'il est bien sur la zone, en demandant le mouvement de l'aiguille 109 B qu'il graisse. Croyant se diriger vers l'aiguille 109 A, il se dirige, en fait, vers l'aiguille 108 qui est hors de la zone protégée. Il commence à graisser l'aiguille 108.

Un train de matériel vide voyageur, le 768 330, circule voie D, en direction de Paris. Il aperçoit l'agent graisseur qui porte les EPI de visualisation et qui, de ce fait, est visible. Il siffle et actionne l'arrêt d'urgence. L'agent graisseur entend le sifflet ; il se précipite hors de la zone dangereuse ; le train passe devant lui et s'immobilise. Ceci est un exposé brut des faits.

Faisant suite à cet événement, des mesures immédiates sont prises. À l'issue de la réunion J+1, j'indique qu'il est décidé, par l'établissement, de vérifier toutes les consignes de graissage de l'établissement et donc, pas seulement celles applicables à Lisieux ; je demande, notamment, de vérifier, au sein de toutes les consignes de graissage d'établissements, les cas où, à côté de la zone protégée, les trains circulent à vitesse de ligne, sur une voie contiguë. J'indique, en attendant cette vérification de toutes les consignes, d'interdire le graissage par un agent seul, donc sur le périmètre de l'établissement. J'indique la généralisation du port de la tenue haute-visibilité par les graisseurs sur l'établissement. Il y aura, ultérieurement, l'analyse des organisations de graissage puisqu'il est prévu de réorganiser les équipes-graissage sur une autre UO. Il n'était pas prévu, en tant que tel, avant cet incident, de réorganiser les équipes-graissage sur l'UO Basse-Normandie, mais cet examen sera fait également.

Voilà ce que je peux dire, à ce stade, sur cet événement qui, heureusement, est sans gravité pour notre collègue, mais qui aurait pu être un événement très grave et auquel il convient, évidemment, de donner des suites tout à fait approfondies.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Au-delà des informations que vous nous donnez, je vais vous demander de nous expliquer et de nous communiquer la grille et les règles de graduation effectives de l'employeur, aujourd'hui, parce que cela évolue dans le temps. À certains

moments, des choses sont en gravité 1 à 4. Je ne pense pas, aujourd'hui, que tous, dans la salle, savent à quoi cela correspond.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends la question. Je suis d'accord. Je pense que nous devons, entre nous, partager les éléments de base de compréhension de la gravité. Je précise que nous avons deux grilles de gravité. Je m'en tiendrai là, aujourd'hui puisqu'il faudra vous fournir les grilles avec rectifications. Nous avons une grille de gravité sur les ESR de sécurité ferroviaire et une grille de gravité sur les ESR de type santé, sécurité au travail. Nous vous fournirons, évidemment, ces deux grilles.

M. Adrien LEROY (UNSA) : Sans présager des conclusions de l'enquête demandée par le Secrétaire, un événement s'est produit, il y a environ un an et demi, sur l'EIC Haut-de-France. Le DPX avait accompagné le graisseur qui, ce jour-là, était également seul. Il a vu le train arriver et a réussi à prévenir le collègue pour qu'il évacue juste à temps la zone dangereuse. Une enquête avait été réalisée. Nous avons dû lourdement insister, en DP, pour interdire le graissage-agent seul sur l'EIC Haut-de-France. Si cela avait pu permettre, en zone de production, de généraliser les mesures de sécurité qui ont été prises sur un établissement, cet événement aurait pu être évité sur le périmètre de Lisieux. Pour cela, il aurait fallu une coordination des mesures-sécurité faisant suite au quasi incident sur Lille, il y a environ un an et demi. Je trouve regrettable que les mesures prises en DP EIC, à l'époque, n'aient pas été généralisées par le réseau des COSEC, etc. Il est inadmissible que nous ayons encore du graissage agent seul sur notre périmètre, après les nombreux quasi-incidents survenus lors de ces opérations de sécurité.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends votre intervention et votre demande. J'ai bien en tête, effectivement, l'incident qui s'était produit sur Lille, dans un contexte différent, mais cela était un autre incident à l'occasion du graissage. Nous ne sommes pas au bout des suites à donner à cet événement. Nous regarderons quel type de suite il faut lui donner.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Votre présentation est assez légère. Sur un tel événement, nous ne comprenons pas la raison pour laquelle nous n'avons pas été alertés, dès le 31, voire, le 1^{er} février, afin de prendre toute la mesure et le temps nécessaire pour nous organiser, justement, et pour que nous puissions faire partie de l'enquête. Cela fait partie, je crois, de vos obligations. À l'avenir, merci de ne pas nous « zapper » sur de tels événements, car cela pourrait être considéré comme un délit d'entrave.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous sommes dans le cas, effectivement, où nous devons mettre au point la procédure que nous allons suivre, demain, pour un événement qui n'est pas, en tant que tel, un accident du travail puisque nous avons rappelé, heureusement, qu'il n'y a pas eu d'accident. Cependant, il met en évidence une situation porteuse de risques. Je l'ai bien noté.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Tout à fait ; cela fait partie de l'organisation du travail pour laquelle vous n'avez pas à nous « zapper », Monsieur le Président. Cela est juste un petit rappel. Cela nous permettrait, autour de la table, de nous organiser pour faire partie de l'enquête et pour ne pas décider quelque chose à brûle-pourpoint.

M. Bruno CATIAU (UNSA Ferroviaire) : Il faut marteler le fer tant qu'il est chaud. Pour rebondir sur les propos de Vincent, je l'ai lu, lors d'une plénière précédente ; je le re lis : « dès qu'il en a connaissance, l'employeur doit informer le comité de tout accident grave ou ayant

pu entraîner des conséquences graves et le réunir sans délai. » Il s'agit de l'article L2315-27. Nous devons être en configuration, désormais, avec la nouvelle structure qui s'appelle le CSE, Monsieur le Président. Nous avons eu de la chance, surtout l'agent. L'employeur que vous représentez a eu de la chance, mais le CSE doit être informé, même s'il n'y a pas eu d'accident.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela est la difficulté, Monsieur CATIAU. Je l'entends bien. Le texte que vous venez de nous lire parle d'accident pouvant avoir eu des conséquences. J'ai répondu que nous devons mettre au point, à l'avenir, la procédure que nous suivrions dans un tel cas. À proprement parler, nous pouvons dire, dans une certaine lecture, qu'il n'y a pas eu d'accident. En même temps, vous notez que nous ne cherchons pas à minimiser les faits. Nous cherchons à le traiter comme un événement de sécurité remarquable au sens où il doit entraîner une analyse et des mesures. Nous re verrons s'il faut faire une lecture différente de l'article du Code du travail que vous citez. Dans tous les cas, nous mettrons au point une procédure pour l'avenir et pour ce type d'événement.

M. Dominique DINE (SUD Rail) : Concernant les mesures conservatoires, vous dites que vous allez imposer le graissage à deux agents uniquement sur cet établissement. En attendant, sur les autres établissements, des graisseurs vont continuer à travailler seuls. Nous demandons, en attendant les résultats de cette enquête, que vous mettiez deux graisseurs en permanence.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Les situations sont très différentes suivant les établissements en termes d'organisation du graissage et de mesures de protection. Nous verrons, par la suite, s'il faut réexaminer la question au niveau de tous les établissements. Je vous dis, à partir de ce qui a été vécu sur Lisieux et qui, évidemment, est une alerte tout à fait grave, que l'établissement a pris la décision de ne pas réaliser de graissage-agent seul sur tout le périmètre de l'EIC Normandie, dans le cadre de la vérification de ses consignes. Cela me paraît, déjà, une réponse adaptée à la situation que nous avons vécue et qui va au-delà du seul cas de Lisieux. Pour la question que vous posez, aujourd'hui, il est trop tôt pour dire si nous traiterons ces sujets. Attendons l'enquête qui sera faite.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Concernant la présentation de l'ESR, j'aurais aimé que cela se fasse de façon plus complète. Je me pose des questions. À quoi servent les télés que nous avons, devant les yeux ? Nous aurions pu en bénéficier et vous auriez pu nous projeter un petit schéma plutôt que de nous en faire une lecture sommaire. Par ailleurs, il est écrit, sur votre document : « QI ». Je suppose qu'il s'agit de « quasi incident ». Pour ma part, je pense qu'il s'agit plutôt d'un quasi-accident et non un incident. Derrière, il y a de l'humain.

Je suppose que « DMP » signifie « Défaut de Mise en place de Protection ». Je n'aurais pas écrit cela de cette façon. Vous parlez de mettre au point une procédure. Nous sommes installés depuis deux mois. Il est grave de se dire que nous allons devoir mettre au point une procédure.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très techniquement, vous soulevez deux problèmes de vocabulaire. Concernant le quasi incident, ce n'est pas moi qui choisis l'appellation. « Incident » est un terme qui désigne, dans notre entreprise, les cas où un dommage humain ou matériel a lieu. Pour un « quasi incident », nous sommes passés près d'un dommage humain ou matériel. Sur l'utilisation du terme « incident », lorsqu'il y a des conséquences humaines, je reconnais, effectivement, lorsque nous ne sommes pas habitués

ce vocabulaire, que cela peut surprendre. Il n'y a aucune espèce de minimisation par rapport au vocabulaire grand public. Cela fait des décennies, au sein de l'entreprise, que nous appelons « incidents de sécurité » des choses qui, y compris, comportent un grand caractère de gravité et peuvent être appelées, dans la langue courante, « accidents ». Il ne faut pas y voir du mal. Cela est le terme. « Quasi incident » signifie simplement que les dommages matériels et humains ne se sont pas réalisés, par opposition à « incident » où les dommages matériels et humains se sont réalisés, le cas le plus fréquent de l'incident étant, typiquement, un talonnage ou un déraillement ou ce type de conséquences qui sont, heureusement, des conséquences uniquement matérielles.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il conviendra de rectifier, pour une question technique, l'ordre du jour. Il s'agit d'événements remarquables de sécurité de janvier 2019 et non de janvier 2018.

Effectivement, dans le langage ex CHSCT, vous pouvez appeler « incident de sécurité » tout problème lié au matériel, mais à partir du moment où l'humain est impliqué, il s'agit d'un quasi-accident. Nous sommes bien là-dedans. Cela va permettre d'éviter un certain nombre de choses. Je rappelle que vous n'avez toujours pas mis, pour le moment, de CSST en place. J'ai été avisé par deux élus qui ont décidé de faire une enquête et qui m'ont demandé de vous écrire pour vous en aviser. Je dirais que ce sont les seuls qui m'ont écrit à ce sujet, ce qui explique la raison pour laquelle ils ont été désignés. Ce n'est pas moi qui ai décidé de désigner un tel et un tel. Je tenais à le préciser.

Je pense, lorsque vous aurez mis un CSST par établissement, que nous ne devrions plus avoir de soucis puisque tout sera réglé directement par les CSST en place. Concernant le vocabulaire, « accident ou incident », les CSST auront des décisions à prendre pour leur fonctionnement. Ce seront eux qui décideront, à ce moment-là, ce qui est bon et ce qui ne l'est pas.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je reconnais, dans le cas présent, que le vocabulaire n'est certainement pas heureux parce que nous le traitons, ici, au sens de la sécurité du travail. Il est vrai que le terme consacré, dans la sécurité du travail, est « accident du travail ». Vous avez raison. Nous regarderons ce point.

Deuxième chose et je terminerai là-dessus ; effectivement, je reconnais, là aussi, que quelque chose n'est pas heureux ; nous le rectifierons certainement, aussi. Il s'agit des défauts de mesures de protection PS9. Cela n'est pas très heureux au sens où, lorsqu'il n'y a pas d'autre précision, généralement, cela désigne un défaut de mesures de protection côté poste ou une erreur dans la demande de protection, pour être clair, ce que nous appelons une DMP dans les EIC. Il peut arriver que l'agent demande la mauvaise zone et que la zone protégée ne soit pas celle sur laquelle il va travailler ou, pour une raison diverse, il peut arriver que le poste n'ait pas réalisé la bonne protection ou qu'elle ne soit pas efficace. En l'occurrence, cela n'est pas le cas. La bonne protection par DPGR a été réalisée ; l'agent s'est mis, effectivement, quelque part en dehors des mesures de protection ce qui, en soi, est un sujet que nous devons totalement investiguer afin de regarder s'il y a des boucles de rattrapage, etc.

À proprement parler, je reconnais aussi, Monsieur MUTEL, je suis d'accord, que l'appellation « défaut de mesures de protection PS9 » n'est pas complètement heureuse. Il faudrait, à mon avis, ne pas la catégoriser et dire « graissage effectué en dehors de la zone protégée »

pour être précis. Je note, également, la question sur la projection. Vous avez certainement raison, nous n'avons pas encore pris complètement... vous avez eu le document écrit. Il n'y avait pas de nouveauté, je pense, par rapport au document écrit qui vous donne même plus de détails que ce que j'ai pu dire, à l'oral. Nous regarderons si, à l'avenir, l'exposé peut être soutenu par la présentation du schéma. Cela me paraît être une bonne pratique à mettre en place.

Le deuxième sujet...

Mme Céline MORVAN (SUD Rail) : Je voudrais avoir une confirmation. Le DMP sera-t-il bien modifié au niveau national ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Oui. Je suis très prudent là-dessus.

Mme Céline MORVAN (SUD Rail) : Cela est très important, pour nous, dans le cadre de notre travail parce qu'elles sont répertoriées annuellement. Nous avons, dans les postes, des points où cela est très accentué. Des mesures complémentaires nous sont demandées, chaque fois, lorsque nous atteignons un niveau de DMP annuel très important.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Madame MORVAN, vous avez tout à fait raison. Évidemment, il ne convient, en aucun cas, que nous laissions penser, à qui que ce soit, que la responsabilité de cet incident reposerait sur l'agent Circulation du poste. Quant à l'appellation, nous allons regarder comment la catégoriser. Il y a une catégorie « autre ». Nous essayons de ne pas trop l'utiliser. En l'occurrence, je ne sais pas vous dire s'il y a, là-dessus, un texte interne aussi précis qu'il le faudrait, sur ce cas. Nous regarderons. Je m'y engage.

Le deuxième incident, encore...

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Juste pour essayer de boucler. Êtes-vous bien d'accord, avec nous, sur ce genre d'information, avant la mise en place un jour, peut-être, de la SST que nous serons mis au courant de la même manière que nous avons des ICP, des accidents du travail ? Lorsque vous en aurez connaissance, vous nous fournirez, dorénavant, instantanément, l'information sans attendre la séance plénière suivante.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Là-dessus, cela fait partie des sujets dont nous devons discuter sur le mode de fonctionnement. Il n'y a, évidemment, pas d'intention de dissimuler quoi que ce soit. Nous devons regarder quelle est la procédure, dans quelque chose qui n'est pas, à proprement parler, un accident au sens de la loi telle que la rappelée Monsieur CATIAU.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Dans ce cas, la délégation SUD Rail demande à en être informée dès que vous l'êtes. Les élus prendront leurs responsabilités par rapport à ce qu'ils doivent considérer, à savoir s'il s'agit d'un quasi incident ou d'un quasi-accident, etc. Après, vous aurez le droit, selon ce que nous, en tant qu'élus, engagerons par rapport aux informations que vous nous fournissez, de dénoncer ce que nous voudrions pratiquer, en l'occurrence, si nous voulons mener une enquête ou quoi que ce soit.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Là n'est pas la question, Monsieur PINOT. La question est de regarder sur quoi nous nous basons du point de vue de la référence légale

pour la formation, dans un cas pareil. Je n'ai pas dit que nous n'en ferons pas ; j'ai dit qu'il fallait que nous examinions ce point.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Avant d'en arriver au point que je voulais évoquer, juste une précision sur ce que vient de dire un élu. Si, demain, effectivement, il est décidé, dans cette instance, de mener une enquête faisant suite à un accident qui aurait pu avoir des conséquences graves, vous pouvez vous y opposer en saisissant le tribunal d'instance. Je le rappelle. Cette précision est importante.

Toujours dans le cadre consistant à prévenir cette instance, concernant l'incident qui aurait pu avoir des conséquences graves ou non, je vais vous lire un petit article de presse qui vient de tomber, il y a environ 50 minutes. Cela se passe, encore une fois, malheureusement, en Lorraine. Cela s'est passé hier soir. Nous allons parler du triage de Woippy, d'agents de l'Équipement et des agents des EIC :

« Ce mercredi, vers 22 h 40, une odeur suspecte a été détectée à la gare de triage de Woippy. Le périmètre a été fermé durant toutes les opérations de sécurité. Une victime a été transportée aux urgences pour des contrôles.

Ce mercredi soir, vers 22 h 40, les sapeurs-pompiers de la caserne de Metz sont intervenus à la gare de triage SNCF de Woippy. Une odeur suspecte avait été détectée, dans la partie sud-est de la gare. Une victime a été transportée, pour des vomissements, aux urgences du centre hospitalier de Mercy.

Les spécialistes de la cellule d'intervention chimique ont été dépêchés sur place pour lever toute suspicion, au regard de la dangerosité potentielle des produits, corrosifs et inflammables, qui transitent par cette gare, première gare de triage de France.

Le périmètre était entièrement interdit durant toutes les opérations de secours. Des analyses devaient être effectuées. Vers 0h30, les effectifs de secours n'étaient plus très conséquents. »

Nous avons, encore une fois, des agents exposés. Auparavant, nous avions des CHSCT de proximité qui pouvaient traiter ces incidents. Aujourd'hui, nous ne savons pas si les nôtres sont en danger ou non. Nous n'avons aucun moyen, aujourd'hui, de prévention de proximité. Nous sommes, encore une fois, je vous le rappelle... vous devez, depuis le 1^{er} janvier, mettre, au minimum, un CSSCT en place. Cela n'est pas fait parce que nous sommes dans des négociations au point mort. Je vous avais demandé, la dernière fois, de prendre des mesures transitoires. Là, encore une fois, nous ne sommes pas à l'abri d'un incident qui aurait pu avoir des conséquences graves. Il y a encore un souci sur l'information que vous nous devez, au sein de ce CSE.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, je crois que nous sommes vraiment dans le cœur du point que nous avons traité, avant la pause, consistant à dire, effectivement, qu'il faut mettre en place l'organisation permettant à ce CSE de fonctionner efficacement. Vous citez une possibilité qui est celle de mettre en place une CSSCT, hors aboutissement d'une négociation entre nous. Certes, elle existe ; il faut que je l'examine. Cela est une variante à ce que nous avons envisagé, jusqu'à présent.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Dans la mesure transitoire, vous pouvez mettre des CSSCT au niveau de tous les établissements. Cela est faisable. Vous avez décisions et compétences pour le faire. Nous sommes, à présent, sur un autre sujet. Je vous interroge. Pourquoi n'avons-nous pas été informés de cet incident ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, je n'ai pas les éléments de réponse à ce stade.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : En étiez-vous informé, vous-même ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'avais l'information sur le déclenchement d'un PUIMD à Woippy par les dépêches qui sont, normalement, données par le CNO et sur la conclusion de cet incident, après intervention des pompiers sur le wagon en question.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais vous répondre que cela est grave. Effectivement, ils ont un plan en matières dangereuses, avec des consignes bien précises. Les CHSCT avaient ce rôle. Cela est normalement transmis en séance. Aujourd'hui, cela est un manquement grave. Une personne est transportée à l'hôpital ; nous ne connaissons pas quels ont été les produits... Vous n'avez rien communiqué au CSE. Je note que cela est un manquement grave.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Par rapport à la présentation que vous avez faite sur Lisieux, la CGT défend tous les cheminots. Nous n'avons pas d'information sur les mesures prises pour le conducteur, même s'il n'est pas de notre périmètre. Cette personne a dû être choquée psychologiquement. Cela n'apparaît pas dans les documents. Un cheminot a failli être écrasé. Je pense, tout du moins je l'espère, que des choses ont été mises en place. Par rapport à ce que nous venons d'apprendre sur l'incident d'hier, je suis désolé, en préalable à la réunion, vous auriez pu nous en informer.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai pas de réponse sur les mesures prises pour le conducteur.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Une fois que vous aurez présenté le deuxième incident à Tourcoing, la CGT aura une déclaration sur les ESR. Je prendrai la parole, juste après.

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

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Je crois que vous n'avez absolument pas pris la mesure de cette instance ou alors vous n'êtes pas beaucoup aidé, Monsieur le Président. À défaut de mise en place d'une SSCT, l'ensemble des élus tient ce rôle. Pour nous, sur les points 1 et 2 de ce jour, vous avez eu deux manquements graves d'information envers les élus. Cela ne fonctionne pas bien. Il va falloir que cela fonctionne très rapidement, comme il le faut. Je me répète ; lors de tels incidents, nous devons être avisés. En tant qu'élus devant se charger, devant ce type d'événement, d'enclencher une enquête ou non, ce n'est pas à vous, en tant que patron, de décider si l'information vaut le coup d'être communiquée ou non. Vous le faites et, ensuite, nous prendrons nos responsabilités en tant qu'élus et non pas dans l'attente d'un espoir de RI, d'une convention signée entre nous. Dès aujourd'hui, la délégation SUD Rail vous demande à être informée sur tous types d'événements de ce genre. Je vous le dis, nous prendrons nos responsabilités par rapport à l'événement ; nous communiquerons ce que nous voudrions mettre en œuvre ou non par rapport à tel événement. Nous n'avons pas

à attendre, en tant qu'élus, de savoir si le patron veut bien ou non communiquer du fait de la sensibilité du sujet. Cela est notre demande. Si cette demande n'est pas respectée, pour nous, cela sera un manquement grave de votre part et nous agirons en conséquence.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : En parallèle des ESR, un autre sujet m'inquiète. Il me semble que les CSE doivent être consultés en cas d'inaptitude médicale. Pour l'instant, compte tenu du nombre d'agents que nous avons, il est assez inquiétant que nous n'en ayons eu aucune.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Madame LANTZ, je vous propose que nous revenions sur cette question à l'occasion d'autres questions qui toucheront à ces sujets. Je pense qu'il y en aura. Je vous propose que nous restions, effectivement, sur l'ordre du jour.

Deuxième ESR qui, lui, est un ESR Circulation, plutôt sécurité ferroviaire. Ce n'est pas, là encore, tout à fait, à proprement parler, un défaut de mesures de protection. Je pense, techniquement, nous reverrons l'appellation, qu'il s'agit plutôt d'une expédition sans ordre prévu. Nous appelons cela, dans le jargon, une ESOP Expédition Sans Ordre Prévu, lorsque la réglementation prévoit des mesures de protection et qu'un ou des trains sont expédiés soit sans ordre, soit avec un ordre erroné. Cela peut arriver.

En l'occurrence, il s'agit d'un point d'arrêt qui n'est pas une gare, Croix-L'Allumette. Il possède une passerelle qui appartient à la municipalité de Croix. La municipalité de Croix, le 22 janvier, constatant le mauvais état d'une marche, pose une pancarte, faisant suite à un arrêté interdisant l'accès à la passerelle ; elle indique, d'ailleurs, sur cette pancarte, le cheminement piéton à emprunter pour traverser les voies. Elle indique la rue à emprunter pour traverser les voies. Aucun avis n'est transmis aux correspondants de l'EIC ou d'un établissement Voyageur. En revanche, une équipe de l'EIC, faisant une tournée pour regarder les questions de neige et de cheminement, indique, le 24, au PRCI de Lille que la passerelle est inutilisable. De ce fait, le PRCI de Lille retransmet à l'agent Circulation de Tourcoing, dont dépend la zone, en termes de circulation, l'avis verbal sur le fait que la passerelle est inutilisable. L'agent Circulation de Tourcoing, comme cela est prévu dans ce cas, puisque nous craignons que les gens traversent sauvagement d'un quai à l'autre en empruntant les voies, prend alors les mesures d'arrêt et rétention des trains pour distribuer des ordres de marche avec prudence au voisinage de la zone considérée, compte tenu du risque d'avoir des personnes traversant sauvagement les voies. Cela est fait par l'agent Circulation de nuit. Pour des raisons qui sont en cours d'éclaircissement dans l'enquête, l'agent Circulation de matinée ne prend pas les mesures correspondantes pour la circulation d'une dizaine de trains. L'incident évoqué ici, l'événement de sécurité remarquable, à proprement parler, porte sur deux choses, sur le fait, à l'origine, que l'établissement n'ait pas été avisé de la fermeture de la passerelle - cela appelle des mesures entre la SNCF et les collectivités pour faire des rappels et donner, en pratique, les numéros de téléphone à appeler dans ce type d'incident - et sur le fait qu'un des Agents Circulation n'ait pas appliqué la mesure sur une dizaine de trains. Voilà ce que nous pouvons dire, à ce stade, sur cet incident.

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

« Monsieur le Président

Vous portez à notre connaissance deux ESR pour le mois de janvier 2019.

Tout d'abord, un ESR survenu le 24 janvier 2019, faisant suite à l'émission d'un arrêté deux jours plus tôt interdisant l'accès à la passerelle de Sainte Croix l'Allumette. Vous évoquez « un défaut de mesure de protection » et semblez en incombler la responsabilité à l'agent de l'EIC. Néanmoins, pour les membres CGT du CSE, les procédures, la communication, les relations entre les différents services de la SNCF et les autorités organisatrices, les collectivités ou les municipalités posent questions. En effet, comment expliquer que nos services soient informés deux jours après l'émission d'un arrêté municipal. Comment expliquer également qu'aucun avis n'ait été transmis aux correspondants de l'EIC ou de l'Établissement Relation Commerciale ?

Le deuxième ESR s'est produit à Lisieux, le 31 janvier 2019. Le pire a été évité de justesse puisqu'un jeune agent a failli être percuté par un TER. Au regard de la gravité de cet accident, le secrétaire vous a informé qu'une enquête sera réalisée. La Commission santé n'étant pas mise en place, ainsi qu'aucune instance de proximité dans les établissements, celle-ci sera réalisée par des membres du CSE conformément à nos prérogatives HSCT.

En nous rendant à Lisieux pour l'enquête, nous aurons, sans doute, loisir de croiser le train de la sécurité qui arpente les gares de France et fera, ces jours prochains, une halte en Normandie, dans la gare de Caen.

Mais, un train de la sécurité pour quoi faire ?

Combien d'argent dépensé et pour quel résultat, autre qu'une opération de communication,

- *alors que le budget consacré à la formation est en berne, année après année,*
- *alors que la transmission des savoirs se perd faute de recrutement suffisant et faute au recours massif à la sous-traitance,*
- *alors que la mise en place des CSE met fin au travail de prévention des risques réalisé par les CHSCT en proximité.*

En ce qui concerne l'ESR de Lisieux, certains éléments nous interpellent. Comment un jeune agent, peu expérimenté, s'est retrouvé à effectuer seul, du graissage d'appareil de voie ? La direction de l'entreprise a réagi en suspendant l'habilitation de l'agent et en le convoquant séance tenante, sans qu'aucun représentant du personnel ne soit présent et alors que l'agent était, sans doute, encore traumatisé par ce qu'il venait de vivre.

Vous indiquez, également, que le graissage sera maintenant réalisé par deux agents. La CGT revendique, depuis longtemps, l'arrêt du travail à agent seul à l'Équipement. Combien d'accidents ou de morts faudra-t-il pour que ce principe soit généralisé partout à Réseau ?

Concernant les événements de sécurité remarquables, de nombreuses alertes ont été maintes fois lancées par la fédération CGT des Cheminots. Trop souvent, nos instances ont commencé par des minutes de silence, car trop souvent, la pression mise sur les agents fait que nos repères, en termes de sécurité, sont brouillés par une logique de productivité sans limites

Vous avez mis en place dix règles qui ne sauvent que votre porte-monnaie.

Certes, le risque zéro n'existe pas ; nos métiers sont exercés dans des milieux dangereux, mais pour la CGT, supprimer le risque dans les organisations du travail doit être la priorité, quel qu'en soit le coût

Merci de votre attention »

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Avant de passer la parole à Monsieur PINOT, je voudrais réagir sur quelques points de votre déclaration. Sur l'incident de Croix, cela est même, quelque part, un quasi incident puisqu'il n'y a eu aucune conséquence, ni humaine ni matérielle ; je crois avoir été clair sur le fait que le premier problème posé par cet incident est, d'abord, l'avis que nous devrions recevoir des collectivités locales lorsqu'elles prennent ce type de mesure. Ce sujet fait partie, à part entière, du traitement et des suites données à l'incident.

Deuxième aspect. Nous divergeons, certainement, sur la portée et l'intérêt du train de la sécurité. Pour avoir visité le train de la sécurité, je le visiterai encore, je considère, pour avoir partagé cela avec l'équipe des agents avec qui je le visitais et pour avoir eu des échanges au-delà de cette visite, que les thèmes traités à l'intérieur du train de la sécurité, la façon assez novatrice, ludique, parfois, dont ils sont traités, sont de nature à motiver tout un chacun, agents, encadrants de tous les métiers puisque cela est une initiative qui est Groupe Public Ferroviaire, sur des questions de sécurité ; cela est de nature à faire progresser la sécurité. Ensuite, nous pouvons diverger sur le fait de savoir s'il fallait faire les choses de telle façon, s'il fallait mettre de l'argent sur telle opération. Je dirais que cela est de la responsabilité de l'entreprise ; elle ne se limite pas, vous le savez, au train de la sécurité. Il vient d'y avoir un certain nombre de journées-sécurité au sein des établissements. Il y a des actions-sécurité, toute l'année, et de différents types. Heureusement, évidemment, l'action de prévention de l'entreprise ne se limite pas à une action ponctuelle, comme le train de la sécurité. Sur le train de la sécurité, je considère qu'il s'agit d'une bonne initiative qui fera progresser la sécurité. J'indique, également, que les contenus du train de la sécurité peuvent être mis à disposition des établissements qui en font la demande pour être utilisés dans des actions de sensibilisation de la prévention, en dehors du train de la sécurité. Cela est une possibilité qui permettra d'élargir l'impact de cette initiative et, puisque nous avons parlé d'argent, de rentabiliser l'investissement que représente ce train de la sécurité.

Enfin, sur les règles qui sauvent, je ne peux pas retenir la formulation que vous avez eue, Monsieur MUTEL. Les règles qui sauvent sont d'abord là pour sauver la vie des agents. Nous mesurons, semaine après semaine, au niveau national, dans un certain nombre de cas, que nous sommes passés à très peu de choses d'accidents très graves dans lesquels la vie des agents était en jeu lorsque les règles qui sauvent n'ont pas été respectées. Évidemment, nous avons le souci de les diffuser, de les expliquer, de les accompagner et, évidemment, de relever et de commenter tous les cas où elles ne seraient pas respectées puisque, je le répète, dans les règles qui sauvent, la vie des agents est en jeu.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Ce qui met en danger les agents est aussi l'organisation que vous mettez en place, Monsieur le Président. Quelle en est la finalité ? Cela est ce que nous dénonçons dans notre déclaration, en tout début de séance. Cela est votre millefeuille. Déjà qu'ici, dans le même bâtiment, vous n'arrivez pas à avoir un code Wi-Fi parce que cette pièce n'appartient pas à Réseau, imaginez une municipalité et vers qui elle doit se tourner pour informer de telle ou telle chose ! Si nous, dans ce millefeuille, au sein même du GPF, nous

n'y arrivons pas, imaginez pour une municipalité ! Votre organisation mise en place, voulue, amène, à la fin des fins, à une possible erreur.

Nous aurions une suggestion que vous connaissez. À l'heure où vous volez des congés, des repos, des RU, la délégation SUD Rail vous demande à ce qu'il y ait des chevauchements de services qui permettent, justement, de prendre le temps dans les remises de services, pour que les deux agents puissent discuter et que cela ne se fasse pas sur une période maximum de 59 secondes, puisque nous prenons et nous remettons le service exactement dans la même minute. Nous espérons, au regard du REX que vous allez faire et de l'enquête que vous allez mener, que ce sujet sera également abordé. Nous aimerions savoir si cette enquête, menée actuellement, est également menée avec un élu de ce CSE.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur le dernier point, clairement, sur l'incident de Tourcoing, je ne le pense pas. Nous sommes dans la procédure classique d'enquête interne aux établissements, en l'occurrence, sur un quasi incident de sécurité. Nous ne sommes pas dans un cas exceptionnel comme ceux qui ont été cités précédemment. J'indique simplement la raison du classement ESR. Elle est technique. Lorsqu'un ordre prévu n'a pas été remis ou a été remis erroné ou si le conducteur n'a pas respecté les conditions de l'ordre, une règle est établie avec l'EPSF ; cette dernière est assez mathématique et consiste à regarder si la vitesse pratique des trains qui ont circulé, à l'endroit concerné, a dépassé de plus 40 km/h la vitesse qui aurait dû être respectée. De plus, cela est assez conventionnel parce que nous sommes d'accord que la vitesse de la marche prudente est à adapter par le conducteur. Je pense que nous devons prendre un repère de vitesse moyenne de marche prudente, compte tenu des circonstances et de la visibilité du conducteur. Nous ajoutons 40 km/h. Est-ce que les trains qui ont circulé ont circulé au-delà de cette vitesse ? Si oui, cela est convenu avec l'EPSF ; cela est un classement ESR ; sinon, cela n'est pas un classement ESR. Il y a donc quelque chose d'un peu conventionnel dans le classement de cet incident ESR, il faut le savoir, d'où ma réponse à la dernière question.

Concernant la question de la municipalité, j'entends ce que vous dites. Aujourd'hui, effectivement, nous pouvons avoir des interlocuteurs qui ne sont pas encore complètement repérés dans le fonctionnement de SNCF. J'ai deux réponses à cela. La première, vous l'avez vu, est qu'aucun service SNCF n'a été avisé. Si un service SNCF autre avait été avisé, nous aurions pu espérer que cela soit routé vers l'EIC et donc la mesure mise en œuvre. La deuxième est que la direction territoriale de SNCF Réseau prend bien la main sur ce sujet des suites de cet incident, au sens où elle est responsable des relations de SNCF Réseau avec les collectivités locales, sur le territoire. Elle va traiter ce sujet avec, non seulement, en l'occurrence, la municipalité ou la métropole lilloise, mais avec l'ensemble des collectivités qui ont des passerelles sur nos voies. Nous irons donc dans le sens, évidemment, de clarifier les interfaces avec Réseau, dans cet incident.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Qu'en est-il du chevauchement de service, Monsieur le Président ? Avoir une meilleure boucle de rattrapage serait progressiste. Nous ne devons pas être, chaque fois, « régressistes » comme nous avons pu l'entendre, au début de cette instance, lorsque vous en venez à voler des congés, des repos et des RU qui sont des acquis sociaux. Nous essayons plutôt d'en gagner, Monsieur le Président. L'histoire du chevauchement de remises de services ne sort pas d'hier ! Peut-être, par rapport à de telles situations, cela éviterait bien des choses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il faut regarder, dans le cas précis, si nous pensons qu'il a joué un rôle dans l'incident et si l'incident aurait pu être évité. Je ne peux pas faire l'enquête à la place de l'établissement.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Merci, Monsieur le Président. Je voulais intervenir dans le même sens que Monsieur PINOT, sur la prise en compte du temps de remise de services. Cela a fait l'objet de nombreuses questions durant la mandature précédente. Nous, à la CGT, nous vous rappelons que nous réclamons et que nous revendiquons 15 minutes de prise en compte pour la remise de services pour les agents des postes d'aiguillage. Nous n'avons toujours pas été entendus ; d'ailleurs, de nombreuses organisations syndicales réclament ce temps de prise en compte. Bien souvent, la seule réponse de nos directions est de dire que la majorité des remises de services sont signées RAS, mais, malgré tout, le fait qu'il n'y ait pas de mesures spécifiques, dans le cas des remises de services, ne signifie pas qu'il n'y a pas d'échange verbal entre les agents, d'autant plus, nous le voyons dans le cas de cet ESR, lorsqu'il se passe quelque chose ; quelque chose a bien dû être transmis au moment de la remise de services.

Ensuite, sur l'autre ESR, je voulais aller dans le sens de la déclaration de mon camarade, Jean-Marie, sur le travail des jeunes agents seuls. Cela est grave. Du temps où nous étions à l'EIC LORCA, enfin l'UO CCA, nous avons longtemps été ballottés entre divers établissements. Nous étions rattachés à Paris-est. Il y a eu un accident grave d'un jeune embauché. Des notes de service ont rappelé les déplacements des jeunes embauchés dans les emprises ; en l'occurrence, cela était sur Noisy Pantin. Nous devons aussi rappeler que les attachés opérateurs n'ont pas beaucoup d'expérience. Je me souviens, cela doit être le cas de beaucoup d'entre nous, de nos jeunes années à la SNCF. Nous avons pris plus de risques, à ce moment-là, sans forcément nous en rendre compte. À l'UO CCA, les graisseurs ne travaillent pas seuls. Je ne comprends pas, dans d'autres unités, dans d'autres établissements, que nous ayons encore ce type de situation. La DPGR ne protège pas à elle seule. Nous le savons. Nous sommes dans une entreprise qui a énormément d'expérience. Elle a une histoire. Ce type d'événement n'est certainement pas le premier. Je viens, ici, relever ma surprise.

Monsieur le Secrétaire vous rappelait l'incident de Woippy que nous apprenons par voie de presse. Toujours par voie de presse, avant-hier, nous avons appris la mort d'un cheminot, dans les Alpes de Haute-Provence, dans un tunnel. À la lecture de l'article de presse, nous nous apercevons qu'il s'agit d'un salarié sous-traitant. Cela est un autre sujet dont nous parlerons, certainement, ultérieurement. Je vous remercie.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Dans le dernier cas, Monsieur NEAU, l'article de presse ne m'a pas échappé puisque cet événement est tout à fait dramatique. Sauf erreur de ma part, il s'agit bien d'une ligne qui n'est pas exploitée ni entretenue par la SNCF. Cela ne veut pas dire que nous ne nous intéressons pas - d'ailleurs, nous le faisons - entre entreprises, à des incidents de sécurité ou à des accidents graves, comme celui-ci ; nous le faisons aussi entre gestionnaires d'infrastructures ou entre entreprises ferroviaires européennes. En l'occurrence, la SNCF n'est pas concernée. Je prends note de votre intervention. Je confirme, évidemment, que la question des jeunes agents doit être regardée. Elle était très différente dans le cadre de l'accident de Paris-Est que vous citez, avec un agent qui était en cheminement tout au début de sa formation. D'ailleurs, des mesures ont été prises pour renforcer la formation aux risques professionnels, la traversée des voies, dans

ce cadre-là, et dans le cas de Lisieux pour lequel nous étions dans le cas d'un agent qui était un peu plus ancien et qui était habilité et formé pour sa mission.

M. Dominique SENS (CGT) : Monsieur Président, je ne pouvais pas laisser passer votre réaction faisant suite à l'intervention de mon camarade. Même si j'entends que vous vantez votre train de la sécurité, quand même, sur vos règles qui sauvent, pour moi, toutes les règles, les règlements, les textes et surtout le respect... nous savons très bien faire une différence et nous le voyons grandir, au fil des années, sur l'application des règles de sécurité et pas seulement sur les règles qui sauvent par rapport à la production. Je suis persuadé que nous connaissons tous, dans la salle, des dirigeants, des hiérarchiques, des DPX qui demandent à leurs agents de faire ce que nous appelions, auparavant, « des **risquettes** »]. Parfaitement, d'où la différence entre votre théorie des règles qui sauvent et la pratique réelle, sur le terrain. Nous avons vu ce qui s'est passé dans votre recherche du lampiste et l'exemple le plus concret est le DPX, faisant suite à l'accident et au drame de Brétigny. Cela est la vraie vie, Monsieur le Président. Ce n'est pas de la théorie sur des règles qui sauveraient tout le monde, pour rechercher le lampiste, au bout du compte. Cette déclaration est sincère ; elle sera appréciée par les cheminots ; de nombreux cheminots pensent ce qui vient d'être dit dans cette déclaration, y compris chez les maîtrises et cadres.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Là-dessus, cela est très clair. Les règles qui sauvent sont applicables par tout le monde, y compris par l'encadrement, pour lui-même et pour l'organisation du travail des opérateurs. Je ne dirai rien de plus, mais je ne dis rien de moins, évidemment.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Juste un petit rappel sur votre intervention précédente. Vous disiez que les règles qui sauvent étaient pour la sécurité des cheminots. Je vous renvoie à un certain temps. Pourquoi ces règles qui sauvent ont-elles été mises en place ? L'ensemble des fédérations de cheminots est monté au créneau, au niveau de la direction, puisqu'un certain nombre de décès étaient dus à des accidents de cheminots, sur le terrain. Cela a conduit la direction, un moment donné, à prendre des mesures pour qu'elle ne soit pas taxée de faute inexcusable. Aujourd'hui, ces mesures sont mises en place, certes, mais lorsque vous nous parlez de sécurité de cheminots, je vous renvoie à un triste accident mortel, il y a trois ans, sur la Lorraine. Je vous rappelle que le directeur en place avait pris des mesures immédiates interdisant le travail d'un agent seul. Il aura fallu batailler dans le CE Maintenance et Travaux pour avoir une application à peu près similaire au sein de tous les établissements. Lorsque je vous dis batailler, cela a duré longtemps avant que nous prenions les mesures. Je veux bien parler de règles qui sauvent, mais, un moment donné, lorsqu'un établissement prend des mesures de sécurité, les autres devraient les appliquer sans faille, sans essayer de rechercher un côté économique.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je donne acte de cette déclaration, Monsieur ACHOUB. Nous verrons les suites qu'il convient de donner à ces enquêtes.

Je regarde ma montre. Il est 12h29. Je me tourne vers vous, Monsieur le Secrétaire. Passons-nous au point suivant à l'ordre du jour ? Que me proposez-vous ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous allons vous proposer de déjeuner. Nous reprendrons à 14 heures.

La séance est suspendue de 12 h 29 à 14 h 06.

– QUESTIONS POSÉES PAR LES ÉLUS DU CSE ZDP NEN

Monsieur GAY rejoint la séance à 14 h 06.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, nous pouvons redémarrer cette séance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur le Secrétaire. J'accueille, au nom de ce CSE, le Docteur Vincent GAY. Il est notre médecin référent. Il est médecin du travail à Paris Saint-Lazare. Il a déjà un lien professionnel fort avec cette instance puisqu'il est également médecin du travail de l'Infralog National.

Le Docteur est avec nous. Cela m'amène à évoquer une question délicate, dans le contexte de cette séance, à savoir la façon dont nous allons aborder les questions. Très clairement, nous avons, devons-nous, un volume de questions tout à fait exceptionnel. Nous avons un grand nombre de questions pour cette séance du CSE et des questions verbalement non traitées du CSE extraordinaire du 13 février. Personnellement, je pense que l'approche que nous devrions avoir pour le bon fonctionnement de cette instance consisterait, sous l'égide du Secrétaire, à ce que nous puissions sélectionner les questions qui appellent un débat dans cette instance et à ce que nous les traitions, ensemble. D'ailleurs, je ne vois pas beaucoup d'autres possibilités pour traiter cet ordre du jour très important.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Effectivement, normalement, nous traitons les questions dans l'ordre. Le médecin étant présent et il y a un certain nombre de questions. Je pense qu'il est constructif de traiter tout ce qui est médical, sur les questions qui méritent, en tout cas, un débat. Il est vrai que lorsque nous aurons des CSST un peu partout, nous en aurons beaucoup moins à traiter. Vous verrez, cela se passera bien lorsque nous en aurons un par établissement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends votre réponse. Vous avez noté aussi que la portée de mon propos allait au-delà de ce que vous proposez et qui est tout à fait adapté à cette séance, c'est-à-dire la sélection des questions médicales, pour commencer. La portée de mon propos allait un peu au-delà.

Avez-vous, Monsieur le Secrétaire, repéré, de votre côté, des questions avec un objet touchant davantage les questions médicales ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Non. Nous n'avons pas suffisamment de crédits d'heures pour faire cet exercice. Vous nous en demandez un peu beaucoup pour le peu que vous nous donnez. Je pense que vous avez dû faire l'exercice ou alors nous allons prendre les questions dans l'ordre. Cela est comme vous souhaitez.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, à ce moment, je demande quelques minutes pour l'examen de cette question. Je pense que votre proposition est tout à fait constructive et adaptée à la présence du Docteur GAY parmi nous. Nous devons faire l'exercice.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Demandez-vous donc une suspension de séance ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Non. Je pense que nous ne sommes pas forcés de le faire sous forme de suspension de séance.

Le docteur a repéré un certain nombre de questions qui le concernaient. Je vous proposerais, Monsieur le Secrétaire, de les traiter. Nous allons les énoncer et les traiter. Pendant ce temps, je demande, à mes assesseurs, côté DRH, de voir s'il faut compléter ces questions par d'autres qui auraient un lien avec le service médical.

Dr Vincent GAY : Bonjour à tous. Je n'ai peut-être pas noté les questions suivant leur ordre, mais je crois que de nombreuses questions tiennent au rapport annuel notamment, par exemple, les questions 10, 11 et 12. Cela va être assez rapide.

Le médecin CSE a un nouveau rôle. Le rapport annuel, précédemment, était présenté par les médecins de région aux instances. Désormais, les médecins des CSE vous le présenteront. Pour le moment, cependant, notre informatique ne permet pas du tout de regroupements sur ces données, avec ces nouvelles configurations. Nous n'aurons donc pas les rapports avant fin février, début mars. A priori, après avoir discuté un peu avec les médecins de secteur et pour connaître leurs pratiques, il semble difficile de les présenter avant avril. J'essaierai, peut-être, pour mars, mais cela semble compliqué. Pour le moment, nous n'avons pas les données pour le faire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Si le médecin pouvait parler un peu plus près du micro. Il faut rappeler que nous sommes toujours sur les questions du mois de janvier.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela est un peu compliqué. Formellement, vous vous souvenez que nous avons pris les questions dans l'ordre, dans la séance où nous les avons examinées, c'est-à-dire la séance extraordinaire du 13 février. Les questions auxquelles vient de faire allusion le docteur avaient été traitées. Je pense que la précision apportée est utile ; j'espère que tout le monde a bien entendu. Il pense que le rapport annuel pourra être « confectionné » avec le nouveau périmètre du CSE, fin février, début mars, au plus tôt.

Dr Vincent GAY : Nous pourrions avoir les données brutes. Après, les médecins doivent m'envoyer les rapports pour que je puisse, ensuite, les compiler. Je n'ai pas d'expérience dans l'exercice, mais en interrogeant mes confrères qui ont déjà fait ce genre de rapport, cela demande pas mal de temps. Cela semble plutôt réaliste en avril.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : L'idée, à ce stade, serait que ce rapport puisse être présenté au CSE d'avril.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Moi-même n'ayant pas été présent au CSE extraordinaire au sein duquel vous avez traité les questions, je crois que vous en avez traité une trentaine, 36, pour être précis... dans ces 36 questions, je vois que de nombreuses questions sont d'ordre médical. Il conviendrait, peut-être, de demander aux élus présents, s'ils ont des précisions, sur ces questions traitées, à demander au médecin. Nous pouvons les rebalayer, rapidement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Franchement, je pense que nous allons privilégier la qualité de l'information et donc la qualité sur le fond, s'agissant des sujets médicaux. J'accepte d'y revenir, mais chacun doit être conscient que nous faisons cela alors même que

nous avons effectivement un ordre du jour très important. Je demande, s'il y a des interventions sur ces questions, qu'elles soient concises de façon à gérer globalement le temps de notre instance.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, gérer le temps de l'instance avec 800 questions est un peu difficile, sur une demi-journée, vous en conviendrez. Je ne vous demande pas de retraiter les questions. Je dis simplement que je ne pense pas que toutes les réponses ont pu être apportées. Si, aujourd'hui, les élus attendent des réponses du médecin, je vous invite à revoir ces points.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Y a-t-il des questions particulières qui s'adresseraient au médecin référent, dans les questions que nous avons pu aborder, lors de la réunion du 13 février ?

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Je ne sais pas si vous vous en souvenez, Monsieur le Président, nous avons longtemps discuté, avec l'ensemble des organisations syndicales ; il s'agit des montées d'astreinte de nuit, lorsque les agents sont de nuit et qu'ils se trouvent d'astreinte parce que l'équipe est inférieure à six agents. Il pourrait se trouver que les agents, tout en faisant leur nuit, puissent être dérangés, le jour, étant donné qu'ils sont d'astreinte. J'aimerais savoir ce que vous pensiez, vous, Docteur référent, de ce type de pratiques sur la santé, sur la vigilance, etc. lorsque nous avons fait une nuit complète et que nous pouvons être dérangés, derrière, sans avoir eu le temps de sommeil nécessaire. J'aimerais avoir votre analyse sur le sujet.

Dr Vincent GAY : Effectivement, lorsque nous travaillons de nuit, mieux vaut pouvoir dormir la journée, de manière tranquille, pour récupérer. Je n'ai pas le détail du cas dont vous parlez. Je ne sais pas si le médecin de l'établissement en question s'est déjà prononcé. Il conviendrait, peut-être, de le solliciter sur ce point. En cas de travail de nuit, mieux vaut pouvoir récupérer le jour et ne pas être en capacité de travailler, le lendemain, pour pouvoir, effectivement, récupérer et, en cas de dérangement, avoir une vigilance importante. Cela peut être un risque de somnolence, de trouble de la vigilance et de dette de sommeil.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Sur le fonds, je vais laisser les camarades renchérir. Si vous êtes le référent de la ZDP NEN, dites-vous que nous vous poserons des questions. En établissement, à l'heure actuelle, nous n'avons plus de liens avec les médecins. Il n'y a plus de CHSCT et il n'y a plus d'instances locales nous permettant d'interpeller... ce sera à vous de répondre aux questions d'ordre médical, etc., pour la globalité de l'ensemble des médecins. Ce n'est pas nous qui avons fait en sorte qu'il y ait un établissement proportionné...

Sur la problématique des astreintes, lorsque les agents sont en montées de nuit, je vais laisser les camarades qui subissent, par moments, ce sujet vous poser un peu plus de questions.

M. Nicolas BRASSART (SUD Rail) : Nous allons vous poser la question inverse. Est-il possible d'être appelé d'astreinte, de journée, en ayant travaillé la nuit ?

Dr Vincent GAY : Je reviens juste sur le poste de médecin référent. Cela n'est pas pour botter en touche, mais, actuellement, les médecins d'établissement sont les médecins référents des établissements. Il y a des médecins référents à Réseau ; les Docteurs

DELATTRE et WANG. Pour le moment, le rôle de médecin que j'occupe, ici, n'est pas clairement défini ; cela reste encore à définir. Cependant, les questions de santé sont, normalement, pour la plupart, débattues en Commission santé-travail au sein de laquelle tous les médecins d'établissement sont, normalement, conviés, même si cela est centralisé. Chaque médecin devra, à ce moment, répondre aux questions sur les établissements.

Pour revenir sur votre autre question, les textes de loi font, lorsque nous avons un travail de nuit, que nous ne pouvons pas réenchaîner sur un travail, ensuite. Pour l'astreinte, il faudrait vérifier si elle fait partie du temps de travail. Je n'ai pas une réponse fine sur ce sujet. En revanche, ce qui est sûr, et de façon générale, de nuit, il faut essayer d'organiser la journée de repos pour que les gens puissent se reposer de manière correcte, sans avoir de dérangement possible. Cela est déjà compliqué de récupérer, lorsque vous travaillez de nuit. Moins vous récupérez, plus vous avez une dette de sommeil et plus les risques sont nombreux sur la vigilance.

M. Pascal GUELUY (CGT) : J'étais en CHSCT, durant plusieurs mandats. Pour la CGT, en tant que membres, nous nous sommes plaints, pendant des années, malheureusement, du fait que le médecin venait très rarement dans le CHSCT du fait de l'organisation de son travail par l'entreprise. Cela n'était pas parce qu'il n'avait pas envie de venir, mais il ne pouvait pas venir. Aurons-nous la possibilité, selon vous, selon ce que vous en savez, d'avoir toujours des médecins disponibles pour les élus ?

Dr Vincent GAY : Je suis désolé, mais je vais répondre, chaque fois, que pour mon cas. Pour ce qui est de l'établissement que je suivais, lorsqu'il y avait beaucoup de CHSCT, cela était compliqué. Nous sommes, effectivement, parfois, prévenus tard, parfois, avec des CHSCT qui se tiennent le même jour. Nous devons faire des choix. Néanmoins, pour l'Infralog National, notamment, je me suis rendu disponible à presque tous les CHSCT, depuis que je suis présent. Je pense que cela est faisable. Dans tous les cas, il y aura moins d'instances, de fait. Je ne peux pas m'engager pour mes collègues. Moi, j'essaierai d'être présent pour les agents d'Infralog dans le cadre de la Commission santé-travail. Cependant, je ne peux pas m'engager pour les autres. Je pense que les établissements devront demander leur présence et insister. En l'occurrence, il me semble que les dates sont prévues assez en avance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La difficulté, Docteur, pour être tout à fait clair, est que nous sommes dans une phase vraiment délicate. Je crois que tout le monde en est conscient. Cela fut une part importante de nos débats, notamment ce matin. Les instances santé, sécurité, conditions de travail ne sont pas en place. Vous avez tout à fait raison, la CSSCT aura, comme interlocuteur, les médecins du travail des établissements qui seront rattachés à cette CSSCT. La question de Monsieur GUELUY vaut et devra être posée, le moment venu, à ces médecins du travail ; vous l'avez bien cité, dans votre cas, cela dépend aussi de la gestion de l'emploi du temps de chaque médecin du travail et de sa disponibilité, de façon à que les CSSCT futures puissent bénéficier de la présence de médecin du travail. Je crois, là-dessus, que nous ne pouvons qu'être d'accord sur la finalité. Nous sommes encore dans la phase où nous n'avons pas encore pu l'organiser pratiquement.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Nous allons éviter de nous répéter, mais ce contexte, vous l'avez voulu, Monsieur le Président, l'entreprise et la direction. Les discussions que nous avons, aujourd'hui, auraient dû être menées bien en amont. Nous le répétons, cela ne doit pas être répercuté sur la santé des agents. Nous avons posé les questions hier ; aujourd'hui,

nous devons avoir des réponses et non pas le jour où vous aurez envie de mettre la CSST en place. Il fallait avoir quelque chose de robuste et d'efficace, à partir du 1^{er} janvier. La santé ne se repousse pas. Vous faites subir cela, aux agents, aujourd'hui. Nous profitons de la présence du médecin pour poser des questions. Vous devez également écouter ses réponses. Selon les premières réponses, cela paraît assez malsain pour la santé des salariés. Vous devez en prendre compte, aujourd'hui, et vous ne devez pas attendre trois mois qu'une CSST se mette en place.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous fais remarquer, Monsieur le Président, que j'avais déjà levé le doigt précédemment. Vous m'avez oublié. Je peux mettre un gyrophare ce qui pourra vous aider à me voir.

Je souhaite faire une observation sur ce qui a été dit précédemment. Je rappelle que le cumul travail de nuit, astreinte ne doit pas exister. Aujourd'hui, si vous avez un problème d'effectif, cela se règle par de l'emploi. Nous avons eu aussi, sur notre région, en Lorraine, il y a quelques années, le cas d'un agent caténaire d'astreinte et qui travaillait de nuit. En rentrant, il s'est couché. Lorsque le téléphone a sonné, il a dû ressortir. Dans l'enquête réalisée par le CHSCT, il s'est avéré que l'agent avait demandé de ne pas sortir parce qu'il était très fatigué. Malheureusement, il n'avait pas le choix et il a dû sortir et il a été percuté par un TER ; sa jambe a été « bousillée ». La décision a alors été prise, sur la Lorraine, de ne plus cumuler le travail de nuit et l'astreinte. Vous parliez, des règles qui sauvent. Je pense que cela peut en faire partie. Il faut respecter cela ; pour ma part, il n'y a pas à discuter. Aujourd'hui, les gens ne peuvent travailler de nuit, aller se coucher puis ressortir en astreinte. Cela n'est pas possible.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Avez-vous repéré, Docteur, d'autres questions sur lesquelles vous souhaitiez nous donner un point de vue complémentaire ? Nous poserons également la question aux élus.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Par rapport à l'intervention du Docteur et par rapport à l'intervention du Secrétaire, nous attendons, de votre part, non pas de passer à la question suivante, mais de savoir, face aux risques que cela engendre sur la santé et sur la sécurité, ce que vous allez prendre comme décision. Il ne s'agit pas de passer à la question suivante. Il convient de prendre ses responsabilités. Soit vous n'écoutez pas le Secrétaire sur des accidents qui résonnent par rapport à ce que nous indique le Docteur, ici présent...que prenez-vous, aujourd'hui, comme décision ? Laissons-nous se reproduire ces écarts ou prenez-vous la décision que cela est terminé et qu'il y n'a plus d'astreinte sur un agent faisant une montée de nuit ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT, les précisions apportées par le Docteur, je pense, confirment ce que nous avons pu dire lors de notre dernière séance à savoir que cette situation n'est pas, dans l'absolu, souhaitable. Elle n'est pas, aujourd'hui, interdite par la réglementation ; elle n'est pas souhaitable. Il convient que nous regardions localement les solutions qui peuvent être apportées. Les solutions peuvent être de divers types, suivant le moment et les circonstances. Si nous disons qu'un agent qui a fait la nuit est appelé en début de matinée ou en matinée, il faut regarder si des équipes de jour travaillent sur la même période, etc. Les réponses, à mon avis, sont essentiellement locales. Je le redis, cette situation n'est pas souhaitable. Le docteur l'a confirmé. Nous avons bien vu les raisons pour lesquelles elle n'est pas souhaitable. En même temps, aujourd'hui, elle n'est

pas interdite. Nous savons qu'il y a des circonstances dans lesquelles il peut être difficile de trouver d'autres solutions.

M. Pascal GUELUY (CGT) : La première des circonstances est qu'il manque des agents. Il faudrait que vous embauchiez, tout simplement.

M. Michael CHERIFI (CGT) : Monsieur le Président, par rapport aux annexes emplois que vous nous aviez envoyées, en février, concernant les inaptitudes, 14 établissements sont mentionnés sur le premier document que nous avons reçu. Sur l'annexe emploi prévue pour aujourd'hui, il n'y a plus que 12 établissements. En faisant la corrélation entre les deux documents, les chiffres sont inexacts par rapport aux inaptitudes par établissement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela est un autre sujet.

M. Michael CHERIFI (CGT) : Les inaptitudes concernent le médical.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne dis pas le contraire, Monsieur CHERIFI. Je dis que nous avons changé de sujet par rapport au travail de nuit. Nous allons nous efforcer de vous répondre. Vous aviez également une deuxième question.

M. Michael CHERIFI (CGT) : Oui, par la même occasion, Docteur GAY, savez-vous, de mémoire, s'il y a eu des inaptitudes au niveau de l'Infralog National en 2018 ?

Dr Vincent GAY : Parlez-vous d'inaptitudes médicales posées par la santé au travail parce qu'il y a des inaptitudes de sécurité que je ne maîtrise pas ? Les inaptitudes au poste, non, je n'en ai pas fait. En revanche, nous sommes deux médecins à l'Infralog National. Je m'occupe des agents sur le territoire national. Un médecin, à Caen, s'occupe d'une petite partie des gens du siège, une centaine. Je crois être en charge de 950 à 1000 agents. L'autre médecin est en charge d'une centaine d'agents. Sur mon périmètre, dans tous les cas, je n'ai pas fait d'inaptitudes médicales, en 2018.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Le temps que nous regardions le document... as-tu la réponse, Olivier ?

M. Olivier MARTY : Nous devons vérifier parce que ces états ont été sortis par nos bases. S'il y a des questions de cohérence, d'un mois sur l'autre... nous allons vérifier, notamment par rapport à la source d'inaptitudes par rapport à la médecine du travail ou la médecine de sécurité, s'il y avait une confusion entre les deux. Ainsi, nous serons au clair dans la nature des informations que nous vous donnons. Cela mérite cette précision. Nous allons le regarder.

M. Michael CHERIFI (CGT) : Ce n'est pas une différence d'un mois à l'autre. Ce sont des inaptitudes par établissement au 31 décembre 2018. J'ai les deux documents, sous les yeux ; si vous le souhaitez, je peux vous les montrer.

M. Olivier MARTY : Oui, je les ai aussi. Effectivement, cela n'est pas d'un mois sur l'autre. Nous allons, effectivement, vérifier si la question n'est pas sur la source d'inaptitudes afin de vous renseigner.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous notons une question posée de votre part sur une explication à vous donner, entre deux annexes.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je vais vous demander une suspension de séance, si vous le voulez bien. Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous accorde une suspension de séance.

La séance est suspendue de 14 h 40 à 14 h 48.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous pouvons reprendre la séance après cette interruption.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Merci Monsieur le Président. Je vais vous faire lecture d'une résolution. Je vous demanderai de faire voter cette dernière.

M. Christophe ACHOUB lit la résolution suivante :

« Monsieur le Président

Faisant suite aux débats concernant le cumul travail de nuit/astreinte, les élus au CSE, et en l'absence de CSSCT sur notre périmètre, décident d'interdire le cumul astreinte/travail de nuit dans le cadre de la prévention et invite la direction à s'organiser afin de faire face à sa production sans qu'elle fasse courir des risques aux agents du périmètre du CSE ZP NEN. »

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Juste un point de forme. Le pouvoir d'organisation de l'entreprise appartient à l'employeur. Je note que les élus demandent à l'employeur d'interdire le cumul entre travail de nuit et l'astreinte, mais il ne revient pas aux élus du CSE d'interdire le cumul entre le travail de nuit et astreinte parce que le pouvoir d'organisation, je le répète, appartient à l'entreprise. Cela n'est pas le rôle des élus du CSE que d'organiser, eux-mêmes, le travail dans l'entreprise. Cela serait tout à fait un autre schéma qui n'est pas, aujourd'hui, le schéma en France et à la SNCF.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je vais vous demander de passer au vote et je reprendrai la parole après le résultat.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cette précision était nécessaire, pour autant. Je mets au vote la résolution qui vient d'être énoncée par le Secrétaire et sur laquelle j'ai fait une remarque importante.

Qui approuve cette résolution ? 33 voix sur 33 votants. Je note que le CSE approuve à l'unanimité cette résolution.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Merci Monsieur le Président. Vous avez apporté une précision importante. Je vais aussi en apporter une. Effectivement, le pouvoir d'organiser la production appartient à l'entreprise. Cependant, aujourd'hui, le pouvoir de prévention appartient aux élus du CSE puisque je vous rappelle que nous avons les prérogatives du CHSCT. Par ailleurs, nous ne demandons pas, mais nous décidons. À partir du moment où nous décidons de la prévention pour des agents, vous devez l'appliquer. Si vous ne voulez pas l'appliquer, vous pouvez saisir le tribunal d'instance pour faire annuler cette résolution. Si vous ne faites rien et qu'il se passe quelque chose, il y aura, sans doute, une faute inexcusable de l'employeur, derrière. Je tenais également à vous apporter cette précision.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Mon propos sur le mot « décide » reste entièrement valable. J'ai bien noté votre dernière intervention. Je précise, là-dessus, en complément à ce que nous avons pu nous dire, le 13, et à ce que nous avons pu nous dire

aujourd'hui, que nous tiendrons évidemment compte de la résolution qui vient d'être votée, au moins dans son esprit avec les établissements qui organisent la production pour nous efforcer d'éviter au maximum la situation visée par la résolution. Voilà ce que je peux dire.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je précise, au nom des élus, ici, que la décision du CSE est d'interdire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je donne, de mon côté, une précision sur un autre sujet. En effet, je crois que ce qui devait être exprimé, de part et d'autre, l'a été clairement.

Je précise, pendant la suspension de séance, que nous avons, de notre côté, regardé les questions qui nous paraissaient le plus relever de la présence du médecin du travail. Je passe la parole à Olivier MARTY pour vous les citer.

M. Olivier MARTY : Nous n'avons pas pu lire, dans ce temps, la totalité des questions, mais une partie. Nous en avons relevé certaines pour lesquelles quelques précisions peuvent être amenées en profitant de la présence du médecin.

Vous aviez posé une question, question 47 du 29 janvier et du 13 février, autour de la journée-sécurité avec des souhaits de renseignements sur ce qui est prévu en termes de journées de sécurité. Dans la réponse écrite, vous avez un certain nombre de renseignements donnés sur les différents établissements. Le lien avec la médecine était sur la demande d'un stand médecine du travail pour lequel ces sujets sont regardés localement avec les médecins du travail concernés en fonction des possibilités pour l'actionner. Dans un certain nombre de cas, il est signalé qu'une association avec la médecine du travail est déjà programmée pour la tenue de ces stands. Cette question a une interface avec la médecine du travail dans le rôle de prévention.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, vous nous avez dit avoir relevé quelques questions. Pouvez-vous nous donner les numéros ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je crois qu'il était utile, vu la nature de la question... nous aurions pu ne pas comprendre le lien avec la médecine du travail. Je pense qu'Olivier MARTY a bien fait de le préciser. Peux-tu lister, de façon assez succincte, les questions pour que nous puissions les examiner ?

M. Olivier MARTY : Nous avons listé, encore une fois, dans les quelques minutes, sans avoir le balayage total des questions, quelques questions : la question 72 autour des rythmes biologiques et des prises de service à quatre heures du matin ; la question 226 autour de la présence, dans des réserves de sécurité, de matériel contenant de l'amiante.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Donnez-nous, simplement, les numéros. Nous allons, dans tous les cas, gagner du temps.

M. Olivier MARTY : Nous avons noté la question 230 qui revenait sur des précisions sur certains accidents du travail. La question 356 porte également sur des accidents du travail d'employés extérieurs. Pour ce niveau de balayage, voilà les points sur lesquels j'avais relevé certaines questions.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il faut noter que cette suspension de séance vous a servi également. J'en suis très satisfait.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci de ce satisfecit. Nous n'arrêtons jamais de travailler.

Pouvons-nous passer à la question 47 ? Il s'agit des journées de sécurités qui ont lieu, traditionnellement, en début d'année.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je pensais que les questions citées étaient les questions sur lesquelles nous allions échanger avec le médecin.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela est ce que je proposais.

M. Olivier MARTY : Juste pour préciser. Pour la question 47, je vous ai fait une petite introduction d'explication du lien. Naturellement, en rebond à cette question, l'échange peut se faire avec le médecin ; il n'y a aucun souci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous avez compris que nous avons, au sein de notre délégation, aussi, parfois, à nous coordonner sur la façon de faire. Merci, Olivier, de cette précision. Docteur, pouvez-vous nous apporter des précisions sur la présence de la médecine du travail sur ces journées ?

Dr Vincent GAY : Là encore, je vais parler pour moi. J'avais fait, l'an dernier, quelques présentations à l'Infralog National. Nous participons, également, à de nombreux forums santé, sécurité au sein de différents établissements, pour autant que nous soyons informés par les établissements suffisamment à l'avance des dates et de ce que nous pouvons leur apporter. Je ne veux pas parler pour l'ensemble de mes services, mais la plupart des personnes qui travaillent dans les services de santé au travail sont plutôt contentes de travailler à ce genre de forums ou de semaines de sécurité. Je crois que les gens qui les organisent doivent les solliciter nettement en amont pour que cela puisse s'organiser. À mon sens, il n'y a aucun obstacle de principe.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je suis désolé, mais, chaque fois que vous commencez à vous exprimer, vous parlez de l'Infralog National. Nous allons le redire. Vous êtes ici pour représenter les 16 établissements de notre zone de production. Donnez-nous les informations liées à nos zones de production.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur MUTEL, je n'ai pas entendu la même chose que vous. J'ai entendu que le Docteur a cité l'exemple de ce qu'il faisait, lui-même, à l'Infralog National. Sur cette question, comme sur les autres, il a généralisé à ce qui doit être fait au sein des établissements, en règle générale, pour favoriser la participation du médecin. De mon point de vue, il a très bien répondu à la question et il est dans ses attributions.

M. Dominique SENS (CGT) : Dans le même état d'esprit que ma dernière intervention, soit nous bénéficions de la présence d'un médecin du travail, pour une partie de l'ILOG National. Demain, tous les élus de ce CSE devront savoir à quel médecin du travail s'adresser. Cela était aussi le sens de la réaction de mon camarade, Jean-Marie. S'il faut que nous posions cette question plus précisément, y compris au plus près du terrain, nous le ferons également, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur SENS, je pense qu'il n'y a pas de doute là-dessus. Évidemment, il y a deux fonctions bien différentes ; il y a celle que vous citez. Il y

a le médecin du travail dont dépend chaque agent et qui, demain, sera le médecin du travail avec qui travailleront les CSSCT. La présence de notre médecin référent sert aussi à assurer un lien. Lui-même, je pense, fera remonter un certain nombre de questions qui se posent dans ce CSE à la direction des services médicaux de la SNCF. Lui-même vous transmettra, aussi, un certain nombre d'informations utiles qui peuvent venir de la direction des services médicaux de la SNCF. En ce sens, je dirais qu'il n'y a pas de confusion des fonctions.

Dr Vincent GAY : J'ai bien conscience du flou que peuvent représenter mes réponses, mais, pour le moment, le rôle n'est pas extrêmement précis sur ce que fait un médecin du CSE par rapport aux attributions définies par le Code du travail et par rapport aux autres médecins de la SNCF. Je ne peux pas m'engager, je n'ai aucun pouvoir de m'engager auprès de mes confrères. Je ne le peux pas. Cela risque, effectivement, d'être précisé, je pense, dans les prochains mois, à savoir exactement les attributions ; cela sera ainsi beaucoup plus clair pour tous.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela est, évidemment, un peu compliqué parce que je crois, en même temps, que les échanges de ce CSE seront aussi, grâce à notre médecin référent, portés à la connaissance de la direction des services médicaux. Ils sont, je dirais, à prendre en compte par la direction des services médicaux comme les attentes des représentants du personnel sur un certain nombre de sujets. Je pense qu'il y a aussi une démarche montante, mais qu'il peut aussi y avoir une démarche descendante par la direction des services médicaux. Je comprends, évidemment, que le Docteur GAY n'est pas le hiérarchique, dans la fonction médicale, des médecins du travail des établissements concernant la zone. En tant que tel, il n'existe pas, sous votre contrôle Docteur, de hiérarchique de l'ensemble des médecins du travail composant la zone.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Rapidement, à la lecture de la réponse apportée à la question 47, des Infrapôles organisent des journées-sécurité, en 2019 ; hormis l'EIC Normandie, je ne vois pas d'autres EIC.

M. Olivier MARTY : La réponse était composée des éléments connus à date tels que les établissements les préparent, ce qui n'empêche pas la préparation d'autres événements sécurité. Cela est le recensement tel qu'il est fait au moment où la question était posée.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense que ce que nous pouvons ajouter permettra peut-être de mieux comprendre la réponse qui vous est faite à cette date. Les journées-sécurité qui se pratiquent, généralement, en début d'année, sont plus traditionnellement une pratique des établissements M&T. Les EIC n'ont pas la même habitude - sauf, peut-être, des pratiques locales que je ne connaîtrais pas et qui sont tout à fait respectables - d'organiser spécialement, en début d'année, des journées-sécurité. Je me permets de faire l'hypothèse, avec prudence, qu'il doit y avoir un lien avec le fait, dans un certain nombre de cas, que les conditions météo, en début d'année, sont assez peu favorables pour les chantiers ; de ce fait, le fait d'organiser des journées-sécurité, en début d'année, dans les établissements M&T, venait plus naturellement lorsque les équipes n'étaient pas employées sur les chantiers. Évidemment, ne me faites pas dire que le climat est le même, tous les ans. Nous n'allons pas entrer dans ce débat. Je pense que cela est la raison pour laquelle il y avait une organisation avec des journées-sécurité traditionnellement en début d'année, dans les établissements M&T alors que dans les EIC, un certain nombre de journées touchant à la sécurité, journées de formation, journées d'équipe, sont davantage réparties sur l'année.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : D'une manière très claire, vous évoquez le fait que nous fassions cela en début d'année. Aujourd'hui, nous avons tellement de travaux pour tellement peu d'effectifs que nous travaillons toute l'année. Il y a toujours quelque chose à faire pour les cheminots. Effectivement, nous pouvons noter, sur certains établissements, ex Maintenance et Travaux, que nous avons des journées sécurité qui touchaient à la sécurité, au quotidien, à la conduite des véhicules, etc. Je pense, aujourd'hui, que cela concerne aussi pleinement les agents des EIC puisqu'ils ont aussi des véhicules.

Je m'adresse, quand même, à un chef de projet qui a créé Nouvel'R et qui, aujourd'hui, souhaite que ses établissements, ex Maintenance et Travaux et ex EIC, travaillent ensembles et qui souhaite que nous organisions, ensembles, les choses. Cela est bien la raison pour laquelle vous ne voulez pas dissocier les établissements au sein de ces futurs CSSCT. Je pense que si vous souhaitez conserver cet esprit, il faut le garder sur tout ; cela est important pour la cohésion.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je prends ce que vous me dites comme une piste de travail tout à fait sérieuse que nous pouvons chercher, je dirais, à travailler avec les directeurs des établissements. Nous pouvons même nous dire que le contenu d'un certain nombre de journées-sécurité, même si elles sont, aujourd'hui, en pratique, faites en janvier par les établissements M&T, pourrait intéresser directement, sur un certain nombre de thématiques, les agents des établissements Circulation. Je prends cette question ; nous verrons ce que nous en faisons ou nous verrons, demain, ce que les CSSCT, localement, dans les plans d'action, proposeront d'en faire.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Monsieur le Président, par rapport à ce que nous a dit le Docteur, nous aimerions que soit présenté, une fois re bouclé, certainement par vous - nous ne savons pas de qui exactement dépend ce directeur en termes hiérarchiques -... nous avons toujours eu, ici, des avis à donner par rapport à des embauches de Docteurs, par rapport aux pourcentages d'utilisation, par rapport à un certain nombre d'agents, par rapport à une certaine distance à effectuer, par rapport à un certain nombre supposé de réunions. Lorsque vous aurez réussi à lui faire sa fiche de poste, nous aimerions qu'elle nous soit également présentée pour voir si elle correspond bien à son temps de travail et pour voir toutes ses prérogatives.

M. Olivier MARTY : L'organisation du temps de travail, au sein de la direction des services médicaux, appartient à ce service. Le fait de pouvoir concilier le rôle de médecin référent au sein d'un CSE et le rôle de médecin du travail fait partie des attributions de la direction des services médicaux qui est logée dans l'EPIC de tête. En termes de dépendance d'instance, le CSE de l'EPIC de tête est compétent. Ce point n'est pas relié, en termes de conditions de travail du salarié, à notre CSE pas plus qu'aux autres CSE de Réseau ou de Mobilités. Les médecins appartiennent tous à la même direction que la direction des services médicaux, en charge de sa propre organisation.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Chaque docteur, vous le savez, Monsieur MARTY, est embauché par rapport à un travail à effectuer. Chaque fois, en CE, aujourd'hui en CSE, les élus donnent un avis sur le nombre d'heures prévues pour le Docteur ou sur une charge de travail. Nous avons donc un avis à donner pour voir si, de notre point de vue, cela correspond bien à une moyenne globale. Vous changez l'organisation du travail du Docteur. Nous demandons à avoir, de ce fait, une vision pour regarder... nous devons garder un œil sur ce que vous lui donnez en termes de charge de travail afin de voir si cela correspond bien à ce

qu'il peut prendre en charge. Les élus du CSE ont un droit de regard. Nous n'avons pas à lui imposer une charge de travail ; cela est votre rôle, en tant que patron, mais nous devons jeter un œil pour voir si ces conditions de travail sont acceptables ou non.

M. Olivier MARTY : Nous le savons tous, je ne l'ai pas rappelé, mais cela n'a pas changé. Notre CSE, comme d'autres CSE qui pourraient être compétents, a, bien sûr, à se prononcer lorsqu'il y a une nomination de médecin du travail, avec les éléments d'appréciation correspondants. Ce n'est pas seulement un avis qui est sollicité, mais cela est un avis conforme. La procédure va, ensuite, à l'inspection du travail pour autoriser l'embauche si l'avis d'un des CSE n'est pas favorable. Ceci n'a pas changé. Lorsque nous aurons une situation de nomination concernant notre périmètre, ce CSE sera, bien sûr, sollicité pour rendre un avis sur la nomination. Par rapport à la question de l'organisation propre des services médicaux, je ne change rien à ce que j'ai dit, auparavant. Cela appartient, bien-sûr, à cette direction, au sein de l'EPIC de tête, et sur laquelle elle n'entend pas rendre chacun des CSE concernés par ces sujets, associés à cette organisation, puisqu'elle est de la prérogative du CSE de l'EPIC de tête.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Nous allons tourner en boucle. Votre réponse ne nous satisfait pas. Lorsque nous donnons un avis, cela est, en effet, pour l'embauche, mais cela est aussi pour regarder le temps horaire dont bénéficie le Docteur par rapport à un certain nombre d'agents. Nous regardons également, lorsque nous donnons un avis, si la situation, en termes de travail, peut convenir par rapport au nombre d'agents dont il a la charge. En l'occurrence, vous lui changez, plus ou moins, sa fiche de poste. Certes, nous n'avons pas d'avis à donner parce que ce docteur est embauché, mais nous avons certainement un avis puisque vous allez modifier sa fiche de poste. C'est bien vous qui allez la modifier.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce n'est pas nous qui la modifions, vous l'avez compris. Je répète ce que disait Olivier MARTY. L'organisation de la charge de travail du médecin est faite par les services médicaux de l'EPIC de tête. Je prends note de votre position, Monsieur PINOT, mais cela n'est pas la procédure prévue, aujourd'hui, dans l'entreprise.

Docteur, je vous propose de regarder la question 72 qui est une question portant sur les prises de service à quatre heures du matin. Nous avons eu un débat, sur ce point, lors de la dernière réunion. Avez-vous des éléments à nous apporter là-dessus ?

Dr Vincent GAY : Je rebondis un peu ; les fonctions qui étaient auparavant les fonctions du médecin-région, c'est-à-dire la présentation du rapport annuel, et, effectivement, en cas de changement d'effectifs de nouveaux médecins... je serai en charge de les présenter. Ces deux aspects sont établis. Pour le reste, pour le moment, ce n'est pas encore tout à fait clairement établi. Concernant le travail de nuit, une question portait sur le rythme de travail, notamment la prise de poste. La question résume bien la problématique. Un travail de nuit est assez compliqué parce qu'il y a plusieurs problématiques. Nous savons que cela a un impact non négligeable sur la santé, comme nous l'avons vu, précédemment, sur les problèmes de vigilance, mais aussi sur le long terme. L'adaptation du travail de nuit et posté, prend en compte de nombreux paramètres individuels qui sont, parfois, difficiles à voir de manière collective. Il y a également des paramètres extérieurs, notamment la conciliation vie privée, le transport, les facilités de mobilité pour venir au poste ou pour partir. Nous conseillons, souvent, comme cela est proposé dans la question, que cela soit au plus près des agents et des équipes, que les roulements puissent, parfois, se déterminer, une fois la

production assurée... cela est, notamment, une prise de poste à quatre heures du matin. Nous estimons que moins cela est tôt, mieux cela est. Cela permet une meilleure récupération, en général. Quelques personnes sont plus adaptées, mais cela est assez rare. Je voulais juste confirmer la réponse. Il faut tendre, dans l'organisation du travail de nuit, d'abord, vers une suppression lorsque cela est possible, mais sinon, il faut tendre vers une prise de poste le plus tard possible, soit après cinq heures ou six heures du matin. Se lever entre deux et quatre heures du matin est quand même difficile.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Je voulais apporter quelques éléments sur le travail de nuit. Comme je l'ai dit, lors du dernier CSE, une démarche avait été entreprise, sur l'Infrapôle Lorraine, par le médecin-établissement, Docteur PALE, sur le risque du travail de nuit, dans la démarche ANACT qui n'a jamais été exploitée par l'entreprise. Cette démarche a été initiée en 2013. Tous les ans, en CHSCT, le Docteur aurait bien voulu aller plus loin et apporter des éléments sur le travail de nuit. L'établissement ne lui a jamais laissé le temps de travailler dessus. J'aimerais de savoir si le Docteur pouvait se rapprocher du Docteur PALE afin que nous puissions retravailler sur cette démarche au sein de ce CSE, pour l'ensemble des établissements.

Dr Vincent GAY : Je peux, effectivement, me rapprocher du Docteur PALE. Cela ne pose pas de problème. Je peux, aussi, tout à fait rejoindre sa préoccupation. Une grosse partie des effectifs de la SNCF et une grosse partie des gens, probablement ici, Infrapôle et EIC Maintenance et Travaux et Circulation, travail de nuit ou en travail posté... cela reste un risque majeur pour la santé. Effectivement, renforcer la prévention sur ce sujet serait une très bonne initiative pour cette année 2019. Il serait bien, peut-être, de remettre en place certaines choses.

M. Pascal GUELUY (CGT) : J'aurais voulu avoir des précisions et l'avis du médecin sur ce qu'il en pense. Cela est une chose, les agents font beaucoup de nuits, mais depuis quelques années, un deuxième risque est aggravant, à savoir le fait que nous les fassions rouler beaucoup sur les routes et après leur travail de nuit pour rentrer. La direction a décidé, dans son organisation, d'ajouter du temps, 45 minutes avant, 45 minutes après. Commencez-vous déjà à mesurer un impact sur les cheminots que vous rencontrez ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Essayons de répondre sur cette question du travail de nuit et du trajet.

Dr Vincent GAY : Je réponds, pour commencer, à la fin de votre question, par rapport aux agents que je rencontre. Cela est toujours compliqué parce que lorsque nous rencontrons les agents, nous voyons l'individu par rapport à ses propres caractéristiques physiologiques. Il est toujours difficile de voir quelque chose de collectif en revanche, nous savons, les études sont claires, que lorsque vous travaillez de nuit, que vous avez plus de somnolence, de troubles de la vigilance et de risques d'accident de travail et de trajet. Effectivement, la diminution du temps de trajet, en sortie de nuit, est une des pistes de prévention à explorer.

M. Sébastien NEAU (CGT) : La question 72 était en trois parties. Le Docteur GAY a répondu brillamment sur la première partie. Nous avons parlé de la deuxième partie lors du dernier CSE. En revanche, il n'y a pas de réponse sur la troisième partie. Docteur GAY, en complément de votre réponse sur les prises de matinée, les lendemains de descente de nuit, qu'en pensez-vous ?

Dr Vincent GAY : Effectivement, l'ANSES a mené un travail assez intéressant sur le sujet que j'ai regardé, avant de venir. Une recommandation faisant consensus est, effectivement, en travail posté ; le roulement horaire, avec successivement des plages horaires matin, après-midi et nuit est celui qui est toléré par le plus de monde.

Matinée après descente de nuit, que cela signifie-t-il ?

M. Sébastien NEAU (CGT) : Dans les postes d'aiguillage, vous avez des agents en roulement et une partie moins importante d'agents qui effectuent les remplacements, les agents de réserve. Dans la réglementation, rien n'interdit à un agent de commande de commander un agent de réserve sur un service de nuit et, le surlendemain, de le commander sur un service à 4 heures – midi. Cette alternance est possible même si elle n'est pas fréquente. Vous faites, par exemple, une prise de nuit, le jour A, à 20 heures ; vous faites une descente de nuit, le jour B à quatre heures du matin et, le jour C, vous faites une prise de matinée à quatre heures. Je dénonce cette alternance.

Dr Vincent GAY : Il est sûr que si cela était moi, je dormirais pendant toute la prise de poste, la matinée. Cela signifie-t-il qu'il y a une nuit, 24 heures de repos et, le surlendemain, qu'il travaille la matinée, à quatre heures du matin ?

M. Sébastien NEAU (CGT) : Oui, vous avez 24 heures de repos journalier. Je vous cite un exemple. Je prends mon service à 20 heures, ce soir. Je finis à quatre heures du matin demain, mais, le lendemain matin, vous vous levez à l'heure à laquelle vous ne vous étiez pas couché, la veille. Voilà ce que je dénonce.

Dr Vincent GAY : Intuitivement, il est sûr que vous augmentez les difficultés de récupération et les risques des troubles de la somnolence et de la vigilance. Individuellement, les personnes peuvent tout à fait être calées là-dessus. Après, cela n'est pas quelque chose que je conseillerais collectivement loin de là. Cela est évident.

M. Adrien LEROY (UNSA) : Vous ne le conseillez pas, mais pouvez-vous préconiser que cela n'arrive pas ?

Dr Vincent GAY : Notre rôle est de « conseiller ».

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce sont des questions difficiles. Ce type de débat est totalement légitime parce qu'il met en cause des questions qui sont liées à la production - évidemment, les agents de réserve ont des missions particulières qui peuvent consister à remplacer des agents qui sont absents, pour une raison ou pour une autre, de leur poste de travail et, dans certains cas, plus ou moins inopinément – et aux capacités que nous avons à organiser le travail. En même temps, nous voyons bien ce qui est, je dirais, souhaitable en matière de récupération, par exemple, après les nuits. Le Docteur l'a dit. Nous nous disons, effectivement, que cela est quelque chose qui n'est pas souhaitable. Pour autant, il y a aussi un élément que j'ai déjà évoqué et que je redis, garde-fou collectif, à savoir la réglementation du travail. Aujourd'hui ce sont des choses qui, à ma connaissance, ne sont pas interdites par la réglementation du travail. Nous pouvons, peut-être, avoir deux approches et nous demander, d'une part, si, dans les modes de travail pratique des CPS, nous pouvons tendre à éviter ces choses lorsqu'une autre solution est possible ; je pense que cela est une bonne recommandation. Nous pouvons, également, nous demander, si un jour l'entreprise rediscute de la réglementation du travail, si elle veut remettre ce sujet en cause sachant que si elle le

remet en cause, dans quel équilibre le fera-t-elle, un équilibre étant toujours à trouver avec la continuité du service, les possibilités de commande, l'enjeu économique pour l'entreprise et, en l'occurrence, cette question de récupération ? Nous ne pouvons pas en dire plus, aujourd'hui, Monsieur NEAU. La question est légitime. Le Docteur a donné une appréciation qui, je pense, rejoint assez bien le vécu des agents et le bon sens dans de nombreux cas. Je le complète par un point de vue mettant toutes les données à prendre en compte dans l'entreprise sur un sujet pareil.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : J'ai deux questions. Je vais commencer par rappeler l'esprit du Code du travail. Je vais demander si l'article existe encore puisque Monsieur MARTY maîtrise bien le Code du travail. Le travail de nuit doit-il rester exceptionnel ? Existe-t-il encore ? Par ailleurs, l'IN 24-24 est-il encore applicable dans notre entreprise ? Je me tourne vers le médecin. Que pensez-vous de la recommandation de l'IN 24-24 ? Que pensez-vous, je vais parler plus particulièrement pour les agents, anciennement Maintenance et Travaux, des semaines à quatre nuits puisque nous avons, sur certains établissements, effectivement, des semaines de cinq nuits ? De nombreux agents disent que la cinquième nuit tue physiquement. Sur certaines équipes, nous sommes, depuis des années, à quatre nuits et cela semble bien tourner pour l'organisme et le bien-être des agents.

M. Olivier MARTY : Je suis désolé, mais je ne connais pas par cœur les milliers de pages du Code du travail. Cela n'est pas encore à l'ordre du jour. Je peux juste vous dire que je n'ai pas eu connaissance que quelque chose aurait évolué sur ce qui est inscrit au Code du travail, quant au travail de nuit. Peut-être qu'en posant la question, vous avez vous-même la réponse. Je n'ai pas eu connaissance, non plus, de l'évolution du côté des référentiels d'entreprise applicables, faisant suite à la référence que vous avez citée.

Par rapport à la question de fond, je vais laisser le médecin vous donner son appréciation.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : IN est infrastructure. IN 24-24 existe-t-il encore ? C'est une question ; je n'ai pas la réponse.

M. Olivier MARTY : Absolument.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Laissez-nous regarder ce point particulier.

Dr Vincent GAY : En termes de prévention, puisque nous considérons que le travail de nuit est un risque pour la santé, il faut, comme pour la prévention de n'importe quel risque, que nous regardions si nous pouvons le supprimer, effectivement. Puis, nous devons essayer d'adapter cela avec tout un panel de mesures de prévention à mettre en place pour essayer de limiter les risques. La suppression peut toujours, effectivement, être questionnée.

Je crois que votre question portait sur quatre, cinq nuits.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, la semaine de cinq nuits et de quatre nuits.

Dr Vincent GAY : Je ne sais pas ce qu'est le 24-24.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il s'agit d'un référentiel bâti par des médecins qui donnaient un certain nombre de préconisations sur le travail de nuit.

Dr Vincent GAY : Pour ce qui est du travail de nuit, l'ANSES estime, que plus vous avez de repos, moins vous avez de problèmes de santé. Lorsque vous faites une semaine de cinq nuits, mais que vous avez deux jours de repos et que vous ré enchaînez sur cinq nuits, vous avez, effectivement, moins de repos que lorsque vous faites quatre nuits, trois jours, quatre nuits.

Sur les cycles de travail, il n'y a pas beaucoup de consensus entre trois jours, quatre jours ou cinq jours. En revanche, si nous raisonnons entre cycles de travail et cycles de repos, il faut essayer d'augmenter le cycle de repos. Il est sûr que si nous raisonnons sur une semaine de travail, quatre jours, trois jours, cela est mieux que cinq jours, deux jours, en termes de santé, aussi bien pour la récupération les jours de repos, que pour les risques de vigilance et de somnolence à la fin de la semaine de travail.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vais juste entrer dans les détails. Pourquoi cette spécificité sur un établissement et en particulier dans les équipes caténaires ? À l'époque, les agents de l'équipement étaient soumis aux contraintes des entreprises extérieures. Nous ne pouvions pas, soi-disant, faire travailler les entreprises extérieures que quatre jours. Nous devions les faire travailler cinq jours. En revanche, les équipes caténaires faisaient de la révision périodique en travail de nuit. Elles avaient la possibilité de le faire en quatre jours. Nous avons vu, lors d'une fusion des deux établissements lorrains, que nous n'avions pas la même façon de travailler entre le nord et le sud où nous avons, sur certains secteurs, cinq nuits travaillées, et le nord où nous en avons quatre. Lorsque les agents s'étaient rencontrés lors d'une journée sécurité, il y avait eu un débat de fond avec le médecin qui avait dit, effectivement, qu'il y avait une grosse différence entre cette cinquième nuit et cette quatrième nuit parce qu'elle influe beaucoup sur l'organisme. Il est vrai que nous nous sommes vite rendu compte qu'elle mettait HS les agents. Notre CSE doit conduire vers l'amélioration du bien-être et de bonnes conditions de travail des agents. Je pense que cette question mérite un travail de fond. J'invite le Président à regarder et à mettre en œuvre, au travers de ces futurs CSSCT, ce qu'il faut pour améliorer le quotidien des agents qui, je le rappelle, pour certains, ne sont pas tous jeunes.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Je reviens sur l'histoire du troisième paragraphe sur la question 72. Cela nous paraît important puisque nous faisons ce suivi sur certaines UO de l'EIC Haut-de-France. Il était possible de le suivre, je pense que cela était fait dans ce cadre, au niveau du CHSCT, lorsque nous avions des UO et des CHSCT dimensionnés pour 170, 200 agents. Aujourd'hui, expliquez-nous comment nous allons le suivre. Comme vous le dites, il ne faudra pas, apparemment, espérer beaucoup plus, des CSSCT de 3000 à 4000 agents. Comment voulez-vous être pointilleux sur ce sujet, sur les histoires de descente de nuit matinée ? Cela est un suivi. Même si cela est réglementaire, ne nous faites pas croire, derrière, qu'il y aura une possibilité de changement dans la réglementation. À chaque fois qu'il y a eu du changement, cela s'est toujours empiré. Auparavant, il y avait un possible suivi. Réglementairement, effectivement, cela était bon, mais sur le plan de la santé, cela est dévastateur. Cela est un peu comme l'indiquait le Docteur. Concernant tous ceux qui travaillent de nuit, je vous conseille fortement, cela ne prend pas longtemps, de regarder les saccages que cela donne sur la santé et la vie sociale des agents. Nous y perdons des années à faire des nuits ou bien en prenant un service de bonne heure, contrairement à ceux qui ont la chance de travailler en journée. Expliquez-nous ! Vous êtes le Super Président ! Vous avez les moyens d'appuyer là où cela fait mal, sur les établissements, sur les UO afin d'effectuer des suivis. Je ne pense pas, en mettant en place des CSST de 3000 à 4000 agents, que ce suivi pourra être effectué pour le bien et la santé des agents. En effet, cela

est réglementaire. Vous en avez tout à fait le droit, mais il va falloir savoir ce que vous voulez. Soit vous voulez des agents en pleine forme qui puissent exercer leurs fonctions le plus longtemps possible - malheureusement, nous sommes obligés d'aller de plus en plus loin dans les années - soit vous voulez casser de l'humain. Vous avez deux choix, Monsieur le Président. Vous avez les clés en main.

M. Frédéric MARSEILLE (CGT) : Je voulais rebondir sur le travail de nuit à Maintenance et Travaux ; je ne suis pas trop au courant pour les EIC. Pour ma part, sur notre établissement, nous avons réussi, au Caténaire, à mettre quatre nuits toute l'année. Il y a les moyens pour mettre quatre nuits toute l'année. Cela n'est pas compliqué. Je l'ai déjà dit en CSE extraordinaire, il s'agit du RN. Je rappelle que les agents, lorsqu'ils font des nuits, cumulent du RN. Nous avons travaillé aussi avec le Docteur PALE, à l'époque, qui était médecin et qui travaillait pour le travail de nuit. À cette époque, ils avaient même intégré le RNI, à partir d'un certain âge, pour que les personnes puissent cumuler un peu plus de pourcentage lorsqu'ils faisaient les nuits. Nous avons demandé à mettre du RN ou des RU sur la cinquième nuit et nous avons demandé à faire cinq nuits lorsque cela était utile, par exemple, pour encadrer les entreprises. Nous n'imposons pas les cinq nuits d'office ; au contraire, nous mettons les cinq nuits lorsqu'il faut les faire. Cela évite d'avoir des compteurs de RN à 200, 300 ou 400 heures qui ne servent à rien. L'outil sert déjà. Pourquoi faire des outils, lorsque cela existe et que nous ne nous en servons pas ? Les quatre nuits sont possibles.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Pour élargir aux EIC, vous nous parliez de coût économique... Frédéric l'a brillamment démontré. Ce qui ne coûte pas plus cher au Caténaire, je vous rassure, ne coûtera pas plus cher dans les EIC. Effectivement, cela est d'abord une question d'organisation et d'utilisation de la réserve, mais aussi de formation des agents de commande. Vous n'allez pas vous mettre à embaucher 10 % de plus de personnels de réserve juste par cette préconisation. Voilà tout ce que je souhaitais ajouter.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais essayer de répondre à la fois aux trois questions, à celle de Monsieur PINOT et aux deux dernières. Nous voyons bien qu'il y a une dimension très liée à la production locale et à l'organisation locale. Cela permet, dans le cas exposé de l'équipe Caténaire, de faire, la plus grande partie de l'année, quatre nuits. Cela permet de faire des roulements de type quatre-deux dans lesquels les séquences sont de quatre. Pour répondre à Monsieur PINOT, je pense que nous devons, dans les discussions que nous avons à très brève échéance sur les instances SSCT que nous allons mettre en place... la caractéristique de l'accord que nous vous proposons est aussi de pouvoir nommer des représentants de proximité. Une partie de la réponse, je pense, est dans les représentants de proximité et les missions qui leur sont données. Je pense que cela peut avoir un lien avec cette question de connaissance plus fine des contextes de travail des équipes et des roulements.

Vous notez, sur des sujets dont je pense qu'ils sont très sensibles en matière de santé, sécurité et conditions de travail, que je donne le temps aux débats. Je pense que le contraire pourra difficilement être affirmé. En même temps, je vous demande d'être tous attentifs parce que nous avons un lourd ordre du jour à traiter. Merci pour la concision de vos interventions.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Concernant vos deux derniers points, sur le RN, je vous recommande fortement de lire l'Accord collectif temps de travail qui est en cause et qui vous donne des obligations. Il va falloir commencer à respecter cette partie. Je n'irai pas plus loin parce que nous avons posé des questions et nous reviendrons plus largement sur les sujets.

Cela est à titre indicatif. Remplissez vos obligations en termes de RN. Je vous signale, par ailleurs, que vous n'avez pas le droit de mettre en place des RPX ou alors, vous devrez les appeler différemment puisqu'au niveau national, il n'y a pas eu d'accord RPX. Cela doit se conclure au niveau national pour qu'il puisse être mis au niveau des CSE. Il va peut-être falloir les dénommer autrement que RPX sinon cela ne passera pas.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous verrons ce point-là, Monsieur PINOT.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Renseignez-vous auprès du juridique !

M. Dominique SENS (CGT) : Je ne peux pas rester sans réaction. Je vous remercie de donner le temps aux débats. Je pense que cela est bien naturel, dans cette instance ; il ne manquerait plus que cela, que nous n'ayons pas le temps des débats. Je me permets de le dire parce que je sais qu'au sein d'autres instances de mêmes types, des présidences ne donnent plus de temps aux débats. Je voudrais bien voir le contraire, ici ; cela m'intéresserait ! Je ne voulais pas réagir là-dessus.

Je voulais bénéficier de la présence du médecin sur tous les métiers à risques et identifiés comme tels aujourd'hui, encore, à la SNCF et dans les métiers du périmètre de Réseau. Y a-t-il encore des suivis médicaux particuliers qui vous donnent, Docteur, même si vous n'êtes pas encore médecin référent du CSE, l'obligation de prescription médicale et non, comme j'ai pu le noter, de choses souhaitables ? Y a-t-il encore des SMP qui vous donnent des obligations de prescriptions médicales ? Elles sont peut-être individuelles, par agent, suivant les métiers exercés et les risques.

Pour vous dire certaines choses sur la vraie vie du terrain, le ras-le-bol du travail de nuit va vous revenir rapidement, de façon moins policée que nous sommes en train de le faire, aujourd'hui, je le pense. Je parle également du travail de nuit, lorsque nous ne sommes pas d'astreinte. Souvent, avec l'augmentation des parcours d'astreinte, nous sommes toujours en dérangement, sans parler, ici, de l'application sur l'organisation du travail et le régime des 132 repos.

Dr Vincent GAY : Je n'ai pas très bien compris la question sur le suivi médical et le positionnement du médecin. Parlez-vous de la consultation ?

M. Dominique SENS (CGT) : Je vais essayer de me répéter. Dites-nous, ou bien Monsieur MARTY, garant du respect des textes, si les agents des établissements du périmètre Réseau nord-est Normandie sont encore soumis à un suivi médical particulier suivant les risques auxquels ils sont exposés et, notamment, à l'augmentation du travail de nuit.

Dr Vincent GAY : Sur le travail de nuit, la législation a changé puisque que le Code du travail prévoit, maintenant, la consultation périodique soit au maximum tous les trois ans si les agents sont soumis uniquement au travail de nuit. La périodicité étant au maximum de 2 ans s'ils sont soumis à une surveillance médicale renforcée.

Par contre le médecin du travail peut revoir les agents de manière plus régulière. En cas de travail de nuit, ce délai de trois ans est souvent un peu long, même très long. À titre personnel, je vois rarement les gens à trois ans, lorsqu'ils sont en horaire de nuit ou en travail posté. Nous essayons d'adapter ; nous avons quand même la latitude d'adapter collectivement et, aussi, individuellement le suivi. En général, nous pouvons tout à fait voir les gens qui

commencent de nuit beaucoup plus, au début, pour voir s'ils arrivent à s'adapter puis, ensuite, s'ils ont une pathologie ou des difficultés de récupération; en effet, l'âge, vous l'avez dit, est un facteur de mauvaise tolérance du travail de nuit, ce qui pose la question de la prévention que nous devons nous poser en amont pour des populations qui vieillissent au travail. Nous pouvons aussi revoir les gens de manière beaucoup plus régulière.

Je ne sais pas si j'ai vraiment répondu à votre question.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Docteur, vous avez effectivement expliqué qu'il y a eu une évolution des règles. À l'intérieur de la règle, vous avez indiqué quelle est la marge d'appréciation du médecin pour adapter le suivi médical particulier lié, notamment au travail de nuit, mais, peut-être, aussi, à d'autres risques, aux particularités individuelles de l'agent.

Nous avons noté la question 226. Je pense, là-dessus, que j'avais été clair. Il s'agissait de matériaux amiantés. Je redis l'élément. S'il reste, dans les stocks de sécurité, des matériaux amiantés, ces matériaux doivent être éliminés. Cela est clair. Ces situations doivent être signalées au niveau local. Si elles ne trouvaient pas de solution, il faudrait, évidemment, que nous puissions nous en emparer. Les matériaux amiantés doivent être éliminés des stocks locaux, dans tous les cas.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Une petite précision ; sur le CHSCT de Thionville, Infrapôle Lorraine, cela fait environ deux ans que nous avons demandé, à travers une demande expresse votée à l'unanimité, au Président du CHSCT, de nous faire un point précis sur la localisation des matériaux amiantés sur l'ensemble du territoire du CHSCT. Nous attendons encore son retour, aujourd'hui. Il nous dit que cette mission est pratiquement impossible à faire parce qu'ils ne le savent pas, eux-mêmes. Il y a, je pense, un sujet important sur l'amiante, sachant que nous nous sommes retrouvés souvent avec des travaux où, à la dernière seconde, il y avait de l'amiante et nous ne le savions pas. Le travail nécessaire n'a jamais été réalisé sur ce sujet important.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce sujet est difficile si nous voulons le traiter dans son ensemble. Pour un cas particulier, je rappelle que nous aurons un CSE extraordinaire la semaine prochaine. Cela nous amènera à aborder un certain nombre de thèmes liés à l'amiante, mais peut-être pas tous les sujets liés à l'amiante. J'ai bien distingué les composants, avec de l'amiante, présents sur le réseau, sur lesquels nous ne sommes plus dans des norias ou des politiques, dans certains cas, sur plusieurs années, d'élimination de ces matériaux, de la présence de matériaux amiantés que nous re poserions, aujourd'hui, et qui seraient dans les stocks de sécurité. Je le redis, en principe, ces matériaux doivent être éliminés des stocks de sécurité.

Nous avons, ensuite, deux autres questions, la question 230 et la question 356. Olivier, peux-tu nous dire pourquoi tu avais repéré ces questions ?

M. Olivier MARTY : La question 230 complétait les questions que nous avons regardées, le 13 février, dans les premières séries de questions sur les accidents de travail, avec le nombre d'accidents intervenus. Celle-ci complète les questions concernant les entreprises extérieures et la situation 2019. À ce titre, je l'avais repérée puisque nous sommes dans le domaine de l'accidentologie.

Dr Vincent GAY : Sur ces questions, je n'ai pas d'informations particulières ; d'ailleurs, je n'en ai pas plus sur la question 232 et les mailles professionnelles.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : En complément, puisqu'il s'agissait d'un recensement rapide réalisé pendant la coupure, avez-vous, Docteur, repéré, de votre côté, d'autres questions sur lesquelles vous souhaitez intervenir pour apporter des informations à ce CSE ?

Dr Vincent GAY : Il me semble avoir repéré simplement les questions sur le travail de nuit, sur le rapport annuel et sur mes fonctions. Je n'avais pas repéré d'autres sujets.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Eu égard à l'emploi du temps du Docteur GAY, si vous en êtes d'accord, Monsieur le Secrétaire, je propose, sachant que le Docteur participera à d'autres réunions de notre CSE, que nous le libérions et que nous reprenions l'examen des questions que vous souhaitez voir aborder. Êtes-vous en accord avec cette proposition ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Oui, je suis en accord avec cette proposition. Je vous demanderai, dans un quart d'heure, de faire la pause. Si vous permettez, sans entrer dans votre organisation, je constate que vous faites tout ; vous répondez aux questions ; vous prenez les notes et, parfois, vous oubliez même le Secrétaire, lorsqu'il lève le doigt. Dans les instances CE, nous avons toujours un assesseur qui s'occupait des prises de parole. Cela fonctionnait bien. Vous avez quelques assesseurs ; il serait peut-être bien de vous organiser. Je ne vous impose aucune organisation, cela vous appartient.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous faites une suggestion, Monsieur le Secrétaire, que j'examinerai avec attention.

Dr Vincent GAY quitte la séance à 15 h 46.

Nous remercions le Docteur GAY. Nous le reverrons, dès mercredi, pour traiter les questions de santé, sécurité et conditions de travail qui ont été posées concernant l'amiante et l'Infralog National, dans le cadre du CSE extraordinaire.

Avant de reprendre l'examen des questions, Olivier MARTY souhaitait vous apporter des précisions sur deux points qui avaient été abordés, ce matin, et qui n'avaient pas trouvé réponse.

M. Olivier MARTY : Concernant la question posée sur la prime et le temps partiel, le temps partiel déclenche un prorata sur le budget attribué de la prime, le budget étant de 400 € par agent à temps plein. S'il y a un temps partiel, le taux de temps partiels est appliqué sur ce budget qui est donc défini pour chaque établissement. Le taux de temps partiels est appliqué pour l'agent en question sur les 400 €. Par exemple, pour un mi-temps, le budget est de 200 € et non de 400 €.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Est-ce pareil pour les alternants ?

M. Olivier MARTY : La question portait sur le temps partiel. Il faut que je vérifie pour les alternants. Concernant l'attribution, cela concerne l'ensemble des cadres permanents, CDI et CDD, donc, alternants compris.

L'autre précision souhaitée portait sur les notations, ce que vous aviez évoqué sur l'attribution des niveaux éventuellement en commission et la lettre de Monsieur HISLAIRE. Il est prévu dans cette lettre datant de 2013, qu'elle autorise le notateur... elle dit qu'il peut être envisagé, cela concerne le notateur, bien sûr, de communiquer aux délégués de commission un projet de liste ne présentant pas la totalité du contingent à attribuer. Cette lettre permet au notateur, s'il le souhaite, de s'affranchir de la règle normale prévue au statut, de présenter des notes d'aptitude pour l'ensemble des niveaux attribués lors de la remise de notes qui précède la Commission de notation. Ce courrier est une autorisation à ne pas donner la totalité, mais elle n'est, en aucun cas, prescriptive sur la décision propre à chaque notateur sur son choix d'attribution, au moment de la remise de notes, en totalité ou non, des niveaux. Il appartient à chaque notateur de faire son choix.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Votre première réponse est un peu légère. Nous aimerions bien en savoir un peu plus sur la prime et sur ce que vous recommandez de faire aux établissements, par exemple, pour un agent qui serait embauché le 1^{er} septembre 2018. À quoi aurait-il droit ? Qu'en est-il pour un retraité de cette prime versée au premier trimestre, Monsieur le Président ? Apparemment, vous êtes surpris que nous parlions de l'année 2018, mais cette prime est versée par rapport à une qualité de service compte tenu de ce qui s'est passé en 2018. Nous aimerions savoir ce que vous avez prévu sur les différents établissements, pour les retraités de janvier, février, mars, par exemple, qui ont contribué, à 100 % de leur temps en 2018 et qui pourraient voir leurs primes « passer sous leur nez » parce qu'ils ne seraient pas restés jusqu'au 1^{er} avril, au sein de la SNCF. Comment considérez-vous les différentes arrivées et les embauches en cours d'année ? Tout cela est normalement expliqué dans un document. Plutôt que nous vous posions question après question, il serait bien que vous nous le fournissiez. Nous serons, peut-être, amenés à vous poser quelques questions en moins sur le sujet. Cela permet aussi, un peu, d'étendre le sujet sur les différents chantiers.

M. Olivier MARTY : Là-dessus, il y a des parts d'appréciations qui sont données aux managers par rapport à des paramètres comme celui d'une présence partielle au sein de l'exercice. En l'espèce, il appartient aux managers de prendre ses décisions. Les notes permettant de réfléchir et de se préparer à ces décisions sont partagées entre l'entreprise et les managers ou les décideurs ; elles n'ont pas vocation à être distribuées. Elles ne font pas l'objet d'une distribution du fait qu'elles sont écrites et rédigées pour les managers comme des conseils et des aides à la décision. Elles n'ont pas vocation à être distribuées.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je voudrais rappeler à Monsieur MARTY que nous sommes aussi les représentants des managers ici.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela n'enlève rien à la réponse de Monsieur MARTY.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je voudrais ajouter quelque chose. Si cela est réglementaire, pourquoi ne voulez-vous pas les communiquer ? J'ai été délégué de commission pendant un certain nombre d'années. Nous avons connaissance des guides des notateurs ; ces guides changeaient tous les ans et on nous les fournissait. Je ne vois pas en quoi cela vous gêne, cette année. Peut-être que cela n'existe pas et que vous inventez des choses ; j'espère que ce n'est pas cela.

M. Olivier MARTY : L'éligibilité à la prime s'apprécie selon la présence au 31 décembre. Les autres sujets posés sont sur la faculté de décision avec modulation de l'attribution de la prime. Pour ce qui est de l'éligibilité, la réponse est claire ; la présence au 31 décembre en fait l'éligibilité.

M. Éric DURIEZ (SUD Rail) : Pour rebondir sur les notations, pour les niveaux 2, avez-vous l'intention de rappeler cette note aux DET de la zone de production NEN ? Apparemment, cela est fait dans certains établissements des EIC, mais cela n'est pas fait à l'Infra.

M. Olivier MARTY : Il n'y a pas besoin de cette note. Elle donne une capacité à ne pas donner aux relevés de notes la totalité des niveaux 2. Elle est utilisée ou non selon le choix du notateur, directeur d'établissement. Cette capacité existe depuis que cette note est parue. Après, chacun des directeurs d'établissements sait ce qu'il en est de cette capacité et l'utilise ou non, s'il le souhaite.

M. Éric DURIEZ (SUD Rail) : Juste pour leur rappeler qu'elle existe ! Les directeurs d'établissements changent pratiquement tous les trois à quatre ans. Certains n'ont même pas connaissance de cette note. Il conviendrait juste de leur montrer qu'elle existe et qu'ils peuvent donner des niveaux aux Commissions de notation.

M. Olivier MARTY : Ce principe a été évoqué avec les directeurs d'établissements. Lorsque nous l'avons fait, nous n'avons pas eu besoin de nous appuyer sur la note. Si vous estimez que c'est la note qui compte par rapport au fait qu'ils soient rassurés de savoir, s'ils le font, qu'ils ne sont pas « hors les clous », il n'y a aucun souci pour moi de leur rappeler l'existence de la note. Cela n'empêchera pas le fait que nous leur laissons leur capacité d'appréciation, en tant que notateurs.

M. Éric DURIEZ (SUD Rail) : Excusez-moi d'être fort surpris sur le fait que vous ayez discuté avec les DET de cette note, car, lorsque j'en ai parlé ce matin, vous ne vous rappeliez pas de cette note. En janvier, vous en auriez parlé avec les DET ?

M. Olivier MARTY : Je le répète ; je n'ai pas parlé aux DET de la note, mais cela n'empêche pas de parler, avec les DET, des pratiques managériales même si cela n'était pas en appui de la note. La note ne fait que rappeler quelque chose que nous connaissons. Je n'avais pas souvenir que la note écrite, elle-même, avec sa date, son émetteur et ses cinq lignes sur le sujet, était présente et devait être donnée en appui ; *dont acte*. Je confirmerai aux DET que cette note est en appui. Cela n'a cependant pas empêché de discuter de la pratique managériale que nous connaissons même si nous ne connaissons pas par cœur la note en question.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Juste pour être clair et venir en appui d'Olivier MARTY, dans mes souvenirs, j'avais en tête qu'il y avait des usages qui faisaient, dans certains cas, que nous donnions toutes les notes, comme le prévoit le statut et dans d'autres cas, nous en laissions, par exemple, une pour la commission, sans avoir en tête que la référence était une lettre de Monsieur HISLAIRE datant de 2013. Nous avons, sur votre sollicitation de ce matin, retrouvé, à midi, la note en question. La réponse vient de vous être donnée par le DRH.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Monsieur MARTY, vous n'êtes pas né de la dernière pluie ! Vous avez été RH en établissement. Arrêtez de faire semblant. Au bout d'un moment, nous

n'allons plus vous croire, Monsieur le RH. J'aimerais juste rappeler l'historique de cette lettre. Pourquoi y a-t-il eu cette lettre ? À la demande de qui ? Pourquoi a-t-il fallu un rappel de Monsieur HISLAIRE ? Pourquoi, aujourd'hui, nous demandons-vous, à l'aide de cette lettre, de faire un rappel auprès des DET ? Faut-il faire un historique sur les années antérieures à cette lettre, sur ce qui se passait, sur ce qui ne se faisait plus ? Faut-il faire un historique sur la demande, auprès du DRH national, pour qu'il refasse un cadrage sur le sujet ? Il a fait une lettre indiquant qu'il était possible, en effet, de « laisser les portes ouvertes » sur les niveaux. Compte tenu de la réaction de certains établissements, nous vous demandons de ressortir cette lettre qui est toujours active et de faire une piqure de rappel aux niveaux des différents DET ou pôles RH qui ont pu changer, entre-temps. Ce n'est pas pour rien si une lettre a été écrite en 2013.

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

Monsieur le Secrétaire, je me retourne vers vous. Il est presque 16 heures. Je propose une pause. Que disons-nous, un quart d'heure ?

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Un quart d'heure de pause est très bien si les débats sont terminés, bien entendu.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, nous nous retrouvons à 16h15.

Monsieur SENS quitte la séance à 15 h59.

La séance est suspendue de 15 h 59 à 16 h17.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur le Secrétaire, nous reprenons notre séance.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Une précision ; j'excuse Monsieur SENS qui est parti en urgence.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Pour la reprise de cette séance, je pose, à nouveau, la question du mode d'examen de toutes les questions, celles qui n'ont pas pu être examinées lors du CSE extraordinaire de février et celles qui ont été posées pour l'ordre du jour, aujourd'hui. J'insiste pour que nous puissions avoir des choix et des priorités sur des questions pour lesquelles les élus souhaitent compléter ou expliciter les réponses qui, par ailleurs, ont été faites par écrit.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous n'avions pas tout à fait convenu d'un choix sur les priorités. Nous procédons par organisation syndicale, si vous le souhaitez, car il me semble qu'un ordre est établi dans les questions. Chacun se prononce sur les questions qu'il veut voir débattre puisque toutes les réponses n'apportent pas, peut-être, satisfaction. Pour les questions écrites n'appelant pas de débat, cela signifie que la réponse est satisfaisante. Nous l'avons discuté de cette façon ; je tiens à le préciser. En effet, nous n'allons pas mettre une priorité sur les questions les plus importantes sauf s'il y a un danger immédiat.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je l'entends bien, en ce sens, effectivement. En revanche, cela suppose que nous ne puissions pas examiner toutes les questions qui ont une réponse écrite, c'est-à-dire, 800, mais les questions pour lesquelles les différentes délégations souhaitent un complément à la version écrite.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous suivons les questions dans l'ordre. Si la question nécessite un débat parce que la réponse ne convient pas ou manque de précision, nous la traitons.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Très bien. Nous reprenons les questions de la séance du 6 février.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Non, ce sont, normalement, les questions de l'ordre du jour du 29 janvier.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : L'ordre du jour du 29 janvier, examiné le 13 février. Vous me pardonnerez ; ma langue a fourché.

Sauf erreur de ma part, nous avons examiné les questions jusqu'à la question 36. Nous reprenons par la question 37 portant sur les ILV. Y a-t-il des demandes ?

M. Olivier MARTY : Il s'agit de la page 7 des annexes.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : S'il n'y a pas de questions, je propose de passer à la question 38 sur les recrutements notifiés et réalisés. Appelle-t-elle des compléments ?

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : S'il vous plaît, je l'ai déjà dit ce matin, nous avons des télé en face de nous. J'aimerais, la prochaine fois, lorsque nous demandons une annexe, lorsqu'un document est à montrer, que nous puissions le visualiser. Cela est beaucoup plus pratique.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela est noté. Nous allons voir cette question. Lorsque nous regarderons cela en pratique, nous devons le faire avec des documents qui ne soient pas d'un volume excessif. S'il y a quelques pages, en annexe, j'envisage bien que nous puissions donner droit à votre proposition ; en revanche, si nous avons, demain, des centaines de pages de réponses ou d'annexes, cela sera très difficile.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Juste une précision. Le tableau produit en annexe est intéressant, mais les 15 établissements n'ont pas tous le même nombre d'agents. Trois ILD à l'Infrapôle Nord européen ne signifient pas, forcément, le même pourcentage. Nous avons le nombre total de jours d'absence ; cela est pareil, hormis le fait de calculer le pourcentage rapidement, 140 ILD sur 11 508 agents, cela fait 1,21 %. Il serait intéressant de savoir si ce pourcentage est en augmentation compte tenu de l'augmentation générale de la moyenne d'âge dans l'entreprise ou si ce chiffre est en baisse tendancielle ou non.

M. Olivier MARTY : Nous ne sommes pas remontés sur une recherche dans le passé, au-delà de 2018. Cela vous donne la situation de l'année 2018. Les situations sont extrêmement variables d'un établissement à l'autre parce que les ILD portent relativement souvent sur des nombres assez restreints d'agents. De ce fait, les situations individuelles peuvent être, une année, plus fortes et l'autre année, moins fortes, dans tel ou tel établissement.

Nous avons plutôt eu, en termes de tendance, une augmentation des ILD en 2018 par rapport à 2017, pour l'éclairage qualitatif que vous souhaitez.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur la question 38, sur les apports en personnels, y a-t-il des questions ?

M. Olivier MARTY : Les recrutements, comme l'ensemble des mouvements, ont été notés, page 6 de l'annexe emploi, du 13 février.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je propose de passer à la question 39. Vous conviendrez, peut-être, avec moi, qu'elle a été largement débattue dans nos deux réunions du 13 février et, en partie, plus brièvement, ce matin, sur l'organisation des notations. Y a-t-il encore des questions ?

M. Sébastien NEAU (CGT) : Par rapport à la question précédente, j'ai eu le temps de faire appel à mes souvenirs de la réunion précédente. Dans la réponse à la question 38, il est écrit que les prévisions de recrutement étaient de 422. Dans l'annexe, si nous faisons le total des trois colonnes recrutements, nous sommes à 363.

M. Olivier MARTY : Oui, cela est bien 363.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Il manque donc 59 recrutements.

M. Olivier MARTY : Cet écart est concentré sur les établissements M&T pour lesquels il y a plusieurs facteurs. Il y en a un pour lequel, en termes de prévisions de recrutements, il peut y avoir des entrées dans le métier qui se font en interne SNCF et qui, du coup, comble le besoin sans recourir aux recrutements externes. Cette situation peut arriver en cours d'année. D'autre part, il y a, dans le flux de recrutements, un certain nombre de difficultés pour matérialiser des recrutements malgré les souhaits que nous pouvons avoir sur le marché de l'emploi. Cela fait qu'il y a eu des décalages par rapport aux capacités de recrutements ; cela a conduit à ne pas atteindre l'ensemble de ce que nous souhaitons en termes de chiffres de recrutements. Voilà pour les deux points liés à votre question.

M. Sébastien NEAU (CGT) : En précision de votre précision, avec 430 CDD et 289 alternants, il est difficile de trouver des CV pour recruter...

M. Olivier MARTY : Vous noterez, quand même, que nous avons réussi à en recruter 363...

M. Sébastien NEAU (CGT) : Je vous félicite, Monsieur le DRH, mais...

M. Olivier MARTY : Les aptitudes aux recrutements, en globalité, mesurées pour entrer dans l'entreprise sont examinées pour l'ensemble des candidats et pour l'ensemble d'une carrière. Il n'y a pas d'automatisme de bascule entre alternants et recrutements ou CDD et recrutements.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Juste sur ce sujet, y a-t-il un report sur 2019 des recrutements qui n'ont pas été effectués ?

M. Olivier MARTY : Il n'y a pas de report en tant que tel parce que nous faisons des prévisions de recrutements. L'analyse, chaque année, est faite en fonction des besoins et de ce qui peut être projeté en termes de flux. Par conséquent, il y a forcément des reports. Lorsque nous avons, sur la nouvelle année, une analyse de besoins qui n'ont pas pu être comblés l'année précédente et qu'il n'y a pas d'alternative nouvelle à du recrutement, nous prévoyons, à nouveau, du recrutement pour permettre de combler ces besoins. Il y a donc du report, mais nous ne sommes pas sur une notion administrative et juste chiffrée de report d'une année sur l'autre. Nous sommes dans un système de prévision et non pas de notification.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Si je posais cette question, c'est parce que cela a été écrit, certaines années. Les DET, en début d'année, savaient déjà qu'ils pouvaient faire des recherches.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'interviens pour préciser un point qui est dans la question. Il n'y a pas, à proprement parler, d'autorisations de recrutement. Le DET n'a pas à nous demander explicitement à faire un recrutement pour le faire. Il a, évidemment, un cadre

budgétaire. Il nous fait des propositions dont nous discutons globalement. Un DET, en début d'année, n'a pas à nous demander d'autorisation particulière lorsqu'il est dans le cadre de son budget et de la politique globale de recrutement dont nous avons convenu ensemble.

M. Olivier MARTY : Nous verrons, le moment venu, apparaître des recrutements de janvier qui montrent que des établissements qui avaient des candidats dans le circuit du recrutement, pour lesquels l'aboutissement, avant décembre, n'avait pas pu être possible, mais possible en janvier, ont fait ces recrutements.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Ce n'est pas pour rien si nous vous demandons de faire tous ces tableaux. Cela est pour attirer votre attention puisque, apparemment, vous ne faites plus rien. Grâce aux questions, vous voyez apparaître certains sujets. Après, vous devez peut-être vous concentrer sur certains événements, comme celui du vol des congés, des repos périodiques et de RU. Vous devriez regarder ce qui se fait dans ces établissements, s'ils ne sont pas en négatif en termes d'emploi et ce qui fait qu'ils sont obligés d'en arriver là pour tenir un peu plus la route. Nous vous faisons créer ces indicateurs. Cela est pour que vous y jetiez un œil et pas seulement pour que vous nous donniez un pavé d'information. Cela est également pour attirer votre attention sur certains sujets.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous n'avons pas la même vision, évidemment. Je ne reprendrai pas vos expressions, mot à mot. Toutes les équipes de la zone de production, qu'elles soient dans les établissements ou bien qu'elles soient au siège, s'occupent d'effectuer, toute l'année, la production de la ZP, qu'il s'agisse de la circulation des trains, de la maintenance des installations fixes ou des travaux. Pour cela, les établissements se préoccupent en permanence d'avoir le bon effectif. Pour être très clair, évidemment, nous avons, nous-mêmes, à tirer, chaque mois, les conséquences, pour notre travail, des statistiques qui nous sont données par les outils de gestion. Nous n'attendons pas les questions du CSE pour faire cette gestion professionnelle. Ensuite, le CSE est, évidemment, dans son droit à nous faire remarquer un certain nombre de points, à essayer d'éclairer un certain nombre de sujets, mais, je le redis, nous n'attendons pas, évidemment, les questions du CSE sur l'effectif pour gérer l'effectif.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Cela est juste une question. Cela signifie que vous êtes en mesure de nous donner la gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences de chaque établissement, par exemple, demain.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Chaque établissement essaie d'éclairer sa route. La gestion prévisionnelle des effectifs, des emplois et des compétences est quelque chose qui s'adapte presque au mois le mois. La réponse à votre question est un peu compliquée. Nous verrons, dans la fourniture des données systématiques que nous donnerons au CSE, ce que nous pouvons donner, ce sur quoi nous pouvons éclairer, sur l'année en cours. Par ailleurs, des données sont plus évolutives.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Elles ne peuvent pas être faites au mois. Si le travail de fond n'est pas fait sur la période de trois ans... derrière, ce n'est pas tout de recruter au moment où il y a des départs en retraite. Il y a aussi le côté formation. Les opérateurs doivent être prêts et avoir toutes les formations nécessaires pour remplacer un agent.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous avez absolument raison. Je précise, à nouveau, mon propos. Elles peuvent évoluer de mois en mois, mais, évidemment, il y a cette vision à trois ans que vous donnez.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je voulais revenir sur vos propos quant aux directeurs qui ont un budget contraint, ce qui ne leur permet pas... je comprends que vous ne vouliez pas nous

fournir les CO, justement. Dans les CO, les vacances de postes avec un budget contraint...nous comprenons bien que des embauches ne puissent pas se réaliser.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne sais pas ce que nous appelons « un budget contraint ». Un budget est un budget. La plupart du temps, pour nous tous, le budget réalise quelque part, une contrainte, que ce soit un budget personnel ou un budget d'entreprise. Les besoins sont, généralement, au total, plus nombreux qu'à un moment donné, les possibilités, ce qui oblige, évidemment, en permanence, à prioriser et à faire une bonne gestion. Je ne dis que quelque chose de très banal par rapport à ce que sont les enjeux et les pratiques de la gestion dans l'entreprise comme dans toutes les entreprises.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Comme mes deux camarades l'ont dit, cela rejoint un peu votre réaction, lorsque j'ai levé le bras... peut-être que vous ne gérez pas les effectifs au niveau établissement, mais par les objectifs que vous donnez aux DET, ils sont contraints en à arriver à des aberrations. Nous sommes aussi là pour tirer le signal d'alarme. Vous nous avez rassurés sur un point. Une vision, jour par jour, mois par mois sur des métiers pour lesquels, parfois, un an de formation est nécessaire... nous avons du mal à croire que cela était une bonne gestion.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci de cette sollicitude.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Pour revenir sur la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, il y a deux critères. Lorsque vous parlez de mois en mois, je suppose que vous devez parler, certainement, des départs en retraites qui se font, parfois, à la dernière minute et qui peuvent bouger les lignes. En revanche, effectivement, un deuxième critère est à prendre en compte, aujourd'hui. De nombreux jeunes quittent l'entreprise puisque vous avez explosé l'entreprise. Elle n'est plus très attrayante. Nous le voyons. Nous vous demanderons, dans les chiffres, le nombre de démissions. Cela est impressionnant. Il va falloir faire attention, car je sais bien que l'entreprise a poussé à cela. Par ailleurs, j'espère que vous avez imaginé un plan B puisqu'au mois de juin, une annonce sera faite par notre gouvernement sur les retraites, avec un point très sensible qui est la remise en cause des six derniers mois pour le calcul. Je pense qu'un certain nombre d'agents sont en âge de départ et attendent de voir les annonces. Nous risquons d'avoir de nombreux départs. Je pense donc qu'il faut le prévoir. Je sais aussi que vous êtes quelqu'un qui va mettre en application la demande de Monsieur JEANTET et, en particulier, qui fera des économies. Cela va passer, inexorablement, par une baisse au CO. Cependant, je vous rappelle que vous avez une obligation, face à une charge de travail, de mettre en place le personnel nécessaire. Tout cela demande une gestion prévisionnelle de l'emploi rigoureuse. Nous, nous allons veiller à ce qu'elle soit respectée.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je crois que l'essentiel est dit. Je peux être d'accord sur ce dernier point et sur le fait d'une gestion prévisionnelle et rigoureuse. Je dis simplement qu'un certain nombre de facteurs - est-ce au mois ou au trimestre, nous pouvons discuter - sont les prévisions de départ en retraite lorsqu'elles se confirment, la réalisation ou non des mutations prévues et parfois, la charge de travail qui peut évoluer. En cours d'année, vous le savez, nous avons aussi les évolutions de la charge de travail, que ce soit dans les EIC ou dans les établissements Infrapôle et Infralog. Tous ces éléments font que la GPEC n'est pas figée en début d'année et qu'elle s'adapte ensuite.

Concernant la question du nombre des démissions, évidemment, l'information est dans le tableau. Nous devons regarder ce sujet de très près. Si des jeunes quittent l'entreprise, pourquoi quittent-ils l'entreprise ? L'entreprise a vocation, effectivement, à être attractive.

Concernant le risque que vous soulignez d'une réforme des retraites, évidemment, ce risque existe. Nous n'avons pas la moindre idée, je pense, les uns et les autres, de ce que sera le contenu final de cette réforme des retraites. Je pense qu'il serait, aujourd'hui, très présomptueux de conclure sur son contenu et son rythme. Je lis également la presse et je vois qu'il y a, là-dessus, des zones d'incertitudes et encore des zones floues. En revanche, en règle générale, le législateur prévoit des périodes de raccords entre ancien et nouveau régimes. Votre intervention rappelle, si nous devons avoir, effectivement, un changement brutal du mode du calcul des retraites, sans période de raccord, que cela serait très problématique. Je n'imagine pas, le moment venu, que le législateur ne prévoie pas une période de raccord pour permettre une adaptation des entreprises qui seraient concernées par des évolutions du mode de calcul des retraites.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Il faut aussi, peut-être, compter sur l'intervention des cheminots pour faire bouger les lignes.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je tenais aussi... ce n'est pas une préconisation ; cela n'est pas mon rôle. J'espère que nous n'assisterons pas à des dirigeants qui laisseront faire, comme cela a pu être le cas, il n'y a pas si longtemps, avec « le cheminot bashing ». Cela s'est tellement vu, le temps de réaction de l'entreprise et nos premiers dirigeants... lorsque cela se passe à la télévision ou sur les radios, comme cela fut le cas dernièrement ; franchement, j'espère que nous ne revivons pas cela.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne peux être que d'accord avec vous. Ce n'est pas tout à fait la question, mais nous avons bien ce souci en tête.

Je reviens sur la question 39. Par rapport aux différents échanges que nous avons eus sur la notation, reste-t-il des points à éclaircir ?

La question 40 demande le taux de réalisation de la maintenance par rapport à un certain nombre de catégories. Nous vous donnons l'extrait des bases avec lesquelles nous faisons, effectivement, notre reporting sur l'année 2018. Ce paysage n'est pas exceptionnel. Je le dis, peut-être, pour des collègues qui ont moins l'habitude de l'examen de ce type de statistiques. Il n'est pas exceptionnel d'avoir des domaines dans lesquels il est fait un peu moins que la maintenance prévue et des domaines dans lesquels il est fait un peu plus que la maintenance prévue. Cela est quelque chose qui se produit quasiment chaque année. Ce ne sont pas toujours les mêmes domaines de maintenance, mais, au global, retenez que la quasi-totalité de la maintenance est faite dans chacun des secteurs. Là où la maintenance joue un rôle critique par rapport à la sécurité des systèmes, si nous ne sommes pas capables de faire certains éléments de maintenance, nous devons prendre des mesures palliatives de surveillance, par exemple, dans des systèmes du SE ou autres. Cet ensemble a tendance, ensuite, à s'équilibrer d'un exercice sur l'autre.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Concernant l'entretien des abords, je vois que nous sommes très bien puisque nous sommes à 103 %. Je suis assez surpris. Lorsque nous voyons l'état des pistes, sur le terrain, à mettre en lien avec un nombre assez important au niveau des accidents de travail concernant les cheminots, je me demande comment nous pouvons être à 103 % et comment nous pouvons être « nickels » au niveau de l'entretien des pistes.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il faudrait que nous regardions de plus près. De tête, je vérifierai ce point, nous sommes en dessous de 100 % en désherbage chimique et nous sommes au-dessus de 100 % en désherbage mécanique. L'ensemble des deux, je pense, doit être compilé dans « entretien des abords ».

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Lorsque vous dites 103 %, cela signifie bien 103 % du budget alloué. Est-ce bien ce que vous voulez dire ? Il va donc falloir augmenter les budgets. Nous voyons bien l'état des pistes que nous empruntons, tous les jours. Elles restent déplorables ; elles sont de plus en plus en mauvais état. Si le budget n'est pas conséquent une année, sur l'année suivante, le budget qui n'a pas été investi ne permet pas d'améliorer les pistes. Au contraire, elles se détériorent. Un moment donné, il va falloir prendre conscience, sur les abords, les pistes et les accès, que la végétation et les arbres ne gênent pas uniquement la circulation ferroviaire, mais aussi les conditions de cheminement de cheminots qui y travaillent.

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

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Pour compléter, nous savons que nous sommes arrivés à une situation où, un jour, sur le territoire, il y a eu une mise en demeure de l'inspection du travail, notamment sur le fait que cela mettait les agents en danger. À certains endroits, nous ne pouvons plus cheminer sur la piste ; nous sommes obligés d'entrer sur la zone dangereuse ; à ce moment, nous devons faire attention. Si cela vous pose un problème de nous donner les éléments puisque vous devez vous renseigner, nous sommes, les 35 élus, à votre disposition. Nous pouvons aussi faire une mission ; nous avons également 35 suppléants. Nous pouvons vous dresser une situation claire et précise en allant sur le terrain et en vous rapportant les éléments.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends, le moment venu, que nous discuterons plus précisément de l'état des pistes et itinéraires. J'avais une question générale sur la réalisation de la maintenance dans les différents secteurs. Une réponse vous a été donnée avec les grands secteurs de maintenance.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Monsieur le Président, nous, à l'EIC, nous ne sommes pas très habitués à avoir ce genre de tableaux. Néanmoins, entretien des abords à 103 % du budget alloué... si je regarde la question 92, prévue à l'ordre du jour pour ce CSE, normalement, nous voyons bien, déjà, en 2018 que les heures prévues étaient de 213 313 et que nous chutons en 2019 à 164 355. Clairement, l'entretien des abords est loin d'être la priorité de l'entreprise.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela est global sur la végétation. Je ne suis pas capable de vous donner la part qui toucherait plus les pistes et itinéraires. Je rappelle, sur l'entretien des abords, cela a été souligné, je crois, dans l'intervention précédente, par Monsieur ACHOUB, qu'il y a deux problématiques. Il y a une problématique de sécurité à travers, notamment, sécurité et régularité, à travers les arbres les plus dangereux proches de la voie. Même si nous ne sommes pas au bout sur ce sujet, un effort très important est fait sur un certain nombre d'Infrapôles avec les moyens des Infralogs, derrière, dans certains cas. Je dois regarder, dans les différents compartiments de l'entretien de la végétation, ce qui explique ces différences entre 2018 et 2019. Nous vous avons donné les chiffres de façon un peu brute. Je m'engage à regarder cette explication.

M. Pierre GENEAU (SUD Rail) : Parmi les métiers demandés, il y avait le SET qui n'apparaît pas dans la réponse. Il y a probablement une raison.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous allons regarder cela. Télécom, donc ? La difficulté est probablement uniquement technique. Les ASTI étant, quelque part, pilotés de façon identifiée à l'intérieur de toute la partie production, il est possible que nous n'ayons pas, dans nos tableaux, compilé les télécoms, en même temps. Nous allons donc regarder ce sujet SET.

M. Pierre GENEAU (SUD Rail) : Si je peux me permettre, ma crainte est, chaque fois, que les élus poseront des questions sur le personnel des ASTI, que nous soyons toujours dans la même difficulté.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous allons regarder ce sujet de façon à nous assurer que nous ne soyons pas, dans la durée, en difficulté pour répondre aux questions portant sur les ASTI.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je comprends la crainte de Monsieur GENEAU. Justement, dans la mandature précédente, il y avait souvent des absences sur ce sujet, que ce soit en établissements ou en CPC ; dans toutes les IRP, il manquait souvent les informations télécoms. Justement, on nous expliquait toujours que cela était du fait d'une direction différente.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La question 41 porte sur les ralentissements. La réponse n'avait pas pu être fournie. Nous nous efforçons de la fournir d'ici le CSE de mars.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le Président, la réponse ne convient absolument pas. Si, aujourd'hui, vous ne savez pas où il y a des ralentissements... si je prends les 16 établissements et que nous retirons les EIC, et on prend les établissements Infra, il me semble, quand même, lorsqu'il y a des ralentissements, que ce sont des zones de surveillance. S'il y a des ralentissements, cela signifie qu'il y a des soucis. Nous surveillons un peu l'évolution. Tous les établissements, toutes les unités ont exactement les zones de ralentissement. Aujourd'hui, cela signifierait, depuis le mois de janvier, date à laquelle nous vous avons fourni ces questions, que vous n'avez pas sollicité vos établissements pour qu'ils renvoient, par mail, leurs zones. Vous n'avez plus qu'à faire un assemblage ; nous n'allons pas attendre le mois de mars pour avoir une donnée sur ce que sont les zones de ralentissement d'aujourd'hui. Il faut être sérieux.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Là-dessus, vous avez raison sur le fond, à savoir que les établissements suivent leurs zones de ralentissement. Je rappelle que la question demande la localisation des zones de ralentissement. Nous sommes sur une question de présentation du résultat. Nous devons regarder sous quelle forme nous allons vous donner ces données qui sont, quand même, assez importantes. Évidemment, nous ferons cela dans les meilleurs délais. La date que je vous ai donnée est une date au plus tard.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Juste pour vous faire gagner du temps. Lorsque vous donnerez les ralentissements, donnez-nous aussi les causes, en même temps. Ainsi, nous ferons d'une pierre deux coups.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous verrons.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Cela n'est pas une réponse, Monsieur le Président. On ne dit pas « nous verrons ». Cela fait partie des questions des élus ; vous devez leur répondre. Ce n'est pas à vous de décider la réponse à la question que vous allez nous donner. Cela ne fonctionne pas ainsi. Si ce fonctionnement ne vous convient pas, remettez des DP en place, ainsi, vous ne serez plus submergé de questions.

Aujourd'hui, cela est simple. Nous n'aurons pas, au mois de mars, de listings de ralentissements arrivant au mois de janvier ; cela n'a plus de sens. Lorsque Monsieur ROBERT demande les causes, cela est aussi important pour notre analyse. Je vous rappelle que nous avons des prérogatives économiques. Si, aujourd'hui, nous pouvons estimer que certains ralentissements sont dus à des problèmes économiques, nous faisons tout de suite

le lien. Cela fait partie de nos prérogatives et de notre mission. Ne dites pas : « nous verrons ».

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'essaie, là-dessus, de répondre aux questions posées. La question 41, pardonnez-moi, à moins que je lise mal, portait sur les localisations. Elle ne porte pas sur les causes. Vous faites une demande supplémentaire à la question 41. Lorsque je dis « nous verrons », ce n'est pas une fin de non-recevoir ; vous l'avez compris. Là-dessus, la demande de Monsieur ROBERT va au-delà de la question du repérage de la localisation des ralentissements pour lesquels nous vous disons que nous devons trouver une mise en forme convenable ; je crois que ce n'est pas la seule fois... j'entends, du point de vue du fonctionnement du CSE, que cela est une donnée qui intéresse le CSE. Nous le comprenons. Nous nous disons que ce n'est pas la seule fois que nous fournirons cette donnée. Nous regardons aussi comment fabriquer un format de sortie, à partir de ce que les établissements ont, qui puisse convenir. Je note que vous souhaitez, en plus, avoir les causes. J'ai dit : « nous verrons », à ce titre.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Pour votre information, vous aurez, demain matin, à l'ordre du jour, à neuf heures, sur votre table, la question de Monsieur ROBERT.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela fait partie des prérogatives du CSE. Nous nous efforcerons de donner la meilleure réponse possible, comme pour les autres questions.

La question 42 demande la liste et les causes de renoncement de travaux de chantier, la liste des voies interdites à la circulation. Elle fait l'objet d'une annexe. Je te laisse présenter l'annexe, Olivier.

M. Olivier MARTY : Vous les avez dans les annexes qui ne sont pas les annexes emplois. Elles sont, chacune, numérotées avec une référence à une question. Cela apparaît à la cinquième page avec une annexe et une liste ; elle est numérotée Q42.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Lorsque je regarde le document que vous nous avez fourni, je vois « renoncement », mais je ne vois pas les causes. Je lis, par exemple, pour le premier, PF432, Longuyon Conflans - Jarny : « oui, reprogrammé en 2022 ». La question portait également sur la liste et les causes de renoncements. Sur 80 % de ce que vous nous avez listé, il n'y a pas les causes. Vous comprendrez, parfois, que nous complétons les questions. D'ailleurs, je vais compléter la question 42 : « la délégation demande la liste des voies interdites à la circulation, en voie principale ou VS, sur le territoire de la ZDP NEN ». Si nous pouvons avoir, en même temps que la liste, les causes, cela serait très bien.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela fait partie des sujets sur lesquels nous avons fait, à ce stade, la réponse que nous pouvions faire avec les éléments qui nous étaient donnés. Dans les cas où nous avons les causes clairement identifiées - des budgets réduits, des appels d'offres infructueux, des études et sondages seuls, etc. - nous les avons mises. Dans d'autres cas, nous n'avons pas la remontée des causes. Globalement, un bon nombre de ces opérations aura des causes soit de lissage budgétaire soit d'impossibilité à trouver les créneaux de circulation soit de retards d'études. Nous allons regarder si nous pouvons les affiner à partir de ce que les établissements nous donnent. À ce stade, nous avons fourni la réponse avec ce que nous avons. Nous allons nous efforcer d'améliorer la réponse à cette question. Cela est la même chose pour la liste des voies où cela devient beaucoup plus détaillé, si, notamment, vous pensez aux voies de service sur lesquelles la liste des voies interdites à la circulation en voie de service... bien sûr, nous devrions y arriver pour les voies principales, je pense ; il faut regarder si cela est la même question que les lignes dites « fermées ». Nous pouvons avoir, dans une gare, une voie principale, par hypothèse, fermée

à la circulation sans que la ligne soit fermée bien que le cas, à mon avis, ne soit pas fréquent. En revanche, pour les voies de service fermées, vous conviendrez, avec moi, qu'il y en a beaucoup et que nous avons, là aussi, une question de volumétrie des remontées.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je note que la réponse est meilleure que la précédente. Il faut le souligner. Cela est moins provocateur ; je n'ai pas entendu l'expression : « nous verrons ».

Une information pour vous aider dans votre liste. Vous noterez, sur la RVB reportée de Longuyon, que la cause est une participation massive des cheminots à la grève du printemps.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Le RVB de Longuyon, sauf erreur, a eu lieu même si cela n'a pas été effectué exactement comme cela était prévu. Une partie n'a pas été réalisée. Cependant, nous avons plusieurs chantiers, effectivement, pour lesquels, malheureusement, en 2018, et pour des causes diverses, la totalité du linéaire à remplacer n'a pas été réalisée. Cela est aussi vrai pour d'autres chantiers mêmes si celui-là a effectivement eu lieu dans le contexte que vous rappelez.

M. Adrien LEROY (UNSA) : Concernant le tableau fourni, avec cette réponse, il est plus complet que celui fourni pour la question précédente, comme vient de le souligner le Secrétaire. À l'avenir, pourrions-nous avoir une information géographique avec ces chantiers ? Peut-être parce que nous ne sommes pas du métier, certaines abréviations, pour le moment, ne sont pas très claires. Je cite quelques exemples ; « sondages, structures caténaires » : lesquels et où ? « Amélioration sécurité PN, report 2020 » : quelles zones sont concernées ? Les libellés de projets parlent, peut-être, sur une UO, dans un établissement donné, mais, à la maille de la zone de production, il y a quelques chantiers... Busigny, poste 2, régénération, installation... en l'occurrence, cela est ciblé. Parfois, nous avons des Pk, mais si nous n'avons pas la ligne, il est difficile de savoir de quels Pk nous parlons, etc. Il y a des informations, soit, mais elles sont difficilement exploitables si nous ne sommes pas concernés, en propre, par le projet cité.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je suis d'accord avec vous pour une raison, à savoir, à ma connaissance, que nous avons dû faire cela avec les bases, faites au niveau de la ZP, les plus accessibles que nous avons. Certaines opérations sont, effectivement, des opérations globales pouvant avoir de petites opérations locales sur tout le périmètre de la ZP et qui ne sont pas localisées géographiquement. À contrario, nous allons devoir regarder, cela n'était pas forcément évident, la consolidation de toutes les données, probablement plus précise, que nous avons au niveau de chaque établissement de maintenance ou de chaque UP. Cette question est technique ; il a été jugé, avec les spécialistes du pôle performance-production, que cela était, à ce stade, en première approximation, la meilleure réponse que nous pouvions donner. Je l'ai dit, nous allons nous efforcer d'affiner. Je crois, dans la durée, que nous devons trouver aussi, dans le travail avec les spécialistes, les bonnes sources de données et les bons modes de présentation afin de renseigner ce CSE.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Dans la liste, un projet est intitulé : « sondages, structures caténaires ». Je vois qu'il est abandonné. Rassurez-moi, ce ne sont pas les sondages prévus en lien avec l'amiante !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne sais pas vous répondre. Je vais être très prudent là-dessus. Est-ce en lien avec l'amiante dans les dés de supports ? Est-ce en lien avec la suite rapide caténaire ? Nous devons regarder. Je prends la question.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je note, quand même, deux difficultés dans l'instance, pour la réponse. Effectivement, vous ne pouvez pas tout savoir,

sans quoi vous seriez peut-être assis un peu plus haut dans l'entreprise. Ce que je dis n'est pas péjoratif.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ne le prends pas ainsi. Vous savez, je suis un homme très modeste.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous parlons d'installation, etc. Avez-vous prévu une reconnaissance de parcours et d'installation, pour l'ensemble des élus, ici présents, comme nous le faisons au sein des CHSCT, pour un nouveau mandat ? Cela est ma première question.

Par ailleurs, j'ai une suggestion. Il serait intéressant de faire venir un représentant de chaque établissement. Nous pouvons peut-être imaginer traiter, nous verrons comment nous allons fonctionner, les questions par établissement, par exemple. Nous pourrions faire venir un responsable d'établissement pour chaque thème, ce qui devrait, techniquement, répondre et satisfaire l'ensemble des élus.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Les deux questions valent. Faut-il faire reconnaître la totalité des milliers de kilomètres de lignes du CSE, par tous les élus du CSE ? Cela risque de poser une difficulté pratique. Pouvons-nous envisager, sur des sujets plus précis, que nous ayons, que ce soit dans le futur, je l'espère, des RPX pour les membres des CSSCT, un certain nombre de reconnaissances qui se fassent sur le terrain ? Cela me paraît être dans les questions à poser.

Concernant la deuxième question, là encore, nous allons devoir trouver le bon fonctionnement. Je me dis, pour certaines questions, que cela peut être, effectivement, un représentant de l'établissement ; cela peut être, dans certains cas, un représentant technique du siège du pôle performance-production suivant les projets ou autres. Nous allons essayer de trouver le bon réglage pour les CSE à venir.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Vous êtes toujours en train de nous parler du futur ; nous, nous vous parlons du présent. J'ai eu l'occasion de visiter, dernièrement, des établissements que je ne connaissais pas. Vous arrivez en gare puis vous vous débrouillez. Vous arrivez devant une porte d'établissement qui ne fonctionne pas avec votre pass Carmillon parce que le bâtiment est loué à une société privée. Vous retrouvez donc devant une porte qui ne veut pas s'ouvrir. Il faut donner, aujourd'hui, les moyens aux élus pour qu'ils puissent se rendre dans les différents établissements, en toute connaissance de cause. Vous nous avez imposé un nouveau périmètre. En attendant, il n'y a pas de RPX ni de membres SST. Nous en avons besoin, aujourd'hui.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, je prends note de cette question. Cela est, évidemment, une question prévue, à savoir l'accès aux membres du CSE aux différents établissements.

M. Frédéric MARSEILLE (CGT) : Je rebondis sur le sujet « sondages, structures caténaires ». Il est écrit « abandonné ». Cela est sur la ZDP NEN, mais, à mon avis, cela ne doit pas être abandonné partout ou alors je suis allé en formation pour rien. Pour préciser, nous disons « sondages, structures et armements ». La partie armements... il y a la partie structure qui va bien des dés caténaires et du support. En l'occurrence, cela est le premier type de caténaires que nous appelons « type nord-est », dont les supports n'étaient pas galvanisés non plus que nous avions peints avec de la peinture au plomb. En l'occurrence, nous avons bien de l'amiante au niveau des dés. Ensuite, il y a du plomb. Ainsi, lorsque nous découpons les supports au chalumeau, nous dégageons du mercure. Tel est le retour que nous avons eu de notre formation. Lorsqu'il est écrit « sondages, structures caténaires :

abandonné »... moi, selon ma dernière formation, nous allions devoir, pour des années, reprendre les anciennes installations et les remettre à jour.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais reconnaître que nous n'avons pas, avant de reprographier ce document, fait une analyse suffisante, ligne à ligne. Cette ligne mérite donc d'être expliquée. Je m'y engage.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Excusez-moi Monsieur le Président, vous essayez de tout digitaliser. Merci pour la tablette, cependant, lorsque nous voyons certaines invitations, nous préférierions, peut-être, avoir les EPI nécessaires pour effectuer les ICP si, toutefois, nous avons les moyens et le temps nécessaire pour les faire. Au moins, équipez-nous des EPI nécessaires pour que nous puissions assumer nos fonctions d'élus telles que, par moment, elles nous sont demandées. Le tout digital est une bonne chose, mais pour notre fonction terrain, nous aimerions la pratiquer de façon correcte. J'espère, au prochain CSE, que nous pourrions repartir avec tout un équipement qui nous permettra d'aller sur le terrain avec les EPI de protection nécessaires.

M. Olivier MARTY : Le point des EPI est un point que nous regardons pour les élus sachant, par rapport à l'exercice de vos différents métiers, que certains en ont et d'autres n'en ont pas de manière adaptée à la présence et aux risques. Nous avons bien prévu, effectivement, d'être en mesure de vous doter d'EPI. Nous regardons cela avec chacun des établissements. La gestion des EPI est dans les établissements d'appartenance et non pas, de manière pratique, au siège.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de passer à la question 43 portant sur les engins quatre axes. Appelle-t-elle des questions particulières ?

M. Nicolas BRASSART (SUD Rail) : Pour rebondir et bien comprendre. Concernant les EPI, cela signifierait-il que les agents dotés d'EPI de travail, en règle générale, n'auront pas les EPI CSE ? Je voulais juste savoir si j'ai bien ou mal compris.

M. Olivier MARTY : Si les EPI correspondent aux risques qui peuvent être pris dans le cadre du mandat CSE, et que l'agent en est déjà doté, la protection de l'agent dans le cadre de son travail au sein de l'entreprise, qu'il soit à la production ou au titre d'élus, est assurée, sachant qu'il est en mesure de porter les EPI pour faire face aux risques. Il n'y a pas, dans ce cas, de raison de doubler la dotation. En revanche nous nous attacherons à créer la dotation là où il n'y en a pas, aujourd'hui.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le Président, je voulais vous faire remarquer que des agents, certainement comme moi, ici, autour de la table, étaient juste dotés d'un gilet orange sur lequel était inscrit « CHSCT ». Comme cela n'existe plus, j'aurai peut-être un petit souci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela fait partie des questions à regarder.

M. Éric DURIEZ (SUD Rail) : Dans le cas où les agents sont dotés d'EPI, le gros souci est que ces fameux EPI sont à la base, à l'UE de la personne qui travaille. Nous n'allons pas toujours passer par notre base pour aller sur un autre chantier. Cela est assez compliqué.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela fait partie des choses que nous devons regarder.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Je vais un peu dire la même chose que le collègue qui vient de parler à l'instant. Ma brigade est à quelques kilomètres de mon domicile. Pour moi, cela est parfois plus simple d'avoir des vêtements à disposition, chez moi, pour aller sur les

chantiers, à proximité de mon domicile. Je ne comprends pas que nous n'ayons pas une dotation spécifique, en tant qu'élus CSE.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous regardons cette question.

Y a-t-il des interventions sur la question 43 ? S'il n'y en a pas, la question 44 porte sur les ÉLANS.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : J'ai un peu survolé ; j'aurais voulu savoir, au-delà de la révision, du remplacement des capteurs, du remplacement de l'anneau, si d'autres évolutions étaient prévues dans l'aménagement du quatre axes ? J'entends l'allègement, les facilités pour enrayer sur un PN sans avoir la double voie, par exemple. J'aurais voulu savoir si cela est pris en compte dans la régénération.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela est une question très technique que nous verrons avec DPIEO.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Il s'avère, parfois, que nous sommes des techniciens.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous vous avons donné les éléments de réponse qui nous ont été fournis par le service en charge des engins de SNCF Réseau. Je note que vous avez des compléments d'interrogations à la réponse qui vous a été faite. Nous les reverrons avec les spécialistes de ce type d'engin. Je note la question de l'enraillement en zone de PN.

Vous aviez une autre question qui portait sur l'allègement du quatre axes.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Cela concernait l'allègement du quatre axe. Ce n'est pas une question, mais j'ai lu le cahier des charges avant vous. Ce sont des choses qui sont prises en compte. J'aurais donc voulu que cela apparaisse dans les réponses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note la question de l'allègement de l'enraillement.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Monsieur le Président, je vous rappelle, lors de la liminaire de cette réunion, que nous sommes intervenus sur le sujet. Il y a une inquiétude. Chaque fois que nous modifions le quatre axes, il faut enlever du poids. Au départ, ils étaient déjà limites, d'autant qu'il y a eu déjà pas mal de problèmes de sécurité. Je vous rappelle, je pense que vous êtes au courant, qu'un engin s'est retrouvé en deux morceaux, dans un rondpoint. Si vous voulez les photos, nous pouvons les retrouver. Il est normal que les agences s'interrogent. Chaque fois que l'employeur veut modifier le quatre axes pour ajouter un dispositif, il faut enlever du poids, quelque part. Sommes-nous toujours sûrs, en termes de sécurité, que nous sommes toujours au même niveau ? Il est tout à fait normal que les agents s'interrogent.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai bien compris la question de Monsieur ROBERT de cette façon. Le détail de la réponse à cette question, n'est pas dans la question... je pourrais vous répondre qu'il me paraît aller de soi que nous ayons à la fois cette question d'allègement pour tenir le poids total autorisé en charge et pour que nous ayons, à la fois, la question du maintien de la sécurité de l'engin en faisant de l'allègement. Cependant, ma réponse n'est pas très technique. Nous devons donc regarder, d'un peu plus près, avec les gens de la DPIEO.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a des groupes de travail, au niveau du CNHSCT, qui sont repris dans le cadre du CRH SSCT, au niveau national. Pour rebondir sur ce que disait, précédemment, Christophe, vous savez très bien qu'une

habilitation va nous être donnée aux risques ferroviaires, par rapport à notre lieu de travail. Ainsi, compte tenu de nos missions d'élus CSE, vous allez devoir nous former sur l'ensemble des sites afin que nous puissions accéder à l'ensemble des sites. Réfléchissez-y. Cela sera certainement une application, en cours d'année. Parfois, les mises en place sont un peu longues. Il y a de fortes chances que cela s'applique bientôt à nous. Réfléchissez à la façon dont vous allez former les 70 élus compte tenu de ce contexte !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La question sera, évidemment examinée. Il s'agit d'assurer la sécurité de l'ensemble des personnes pouvant intervenir, effectivement, sur le terrain. Ensuite, nous verrons si les modalités sont de former les personnes individuellement, à chacun de tous les sites possibles du CSE. Nous voyons bien, les uns et les autres, la complexité de ces questions et, peut-être leur impossibilité.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Cela est la raison pour laquelle vous devez réfléchir avant de regarder de quelle façon vous allez faire pour les SSCT. Cela n'est peut-être pas si idiot que cela, par établissement plutôt que de le faire par territoire. Cela est juste une piste que je vous donne.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note la piste.

Y a-t-il des questions sur la question 44, les ÉLANS ?

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je me demande si nous aurons des présentations. Lorsqu'il y a de nouveaux engins, je pense qu'il serait bien qu'on nous en parle, dans le cadre de cette instance.

En revanche, dans la réponse produite, quelque chose m'a surpris et même outré. Chez nous, apparemment, sur les ÉLANS, des engins ont été retirés. En revanche, ils sont autorisés pour aller travailler chez d'autres GI et Réseaux. Chez nous, ce n'est pas possible, mais ils peuvent aller ailleurs. Cela est fabuleux !

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La rédaction, de ce point de vue, n'est, effectivement, peut-être pas idéale. SNCF Réseau a pris la décision d'interdire l'usage d'une certaine série d'ÉLANS sur son réseau. Quelque part, il n'est pas GI des autres réseaux ; il ne peut donc pas, quelque part, se prononcer. Ensuite, les autres réseaux ont la faculté, eux-mêmes, d'interdire la série en question s'ils le jugent utile. Cela est tout ce que je peux dire. Nous n'avons, évidemment pas, encouragé, en quoi que ce soit, les engins à aller travailler sur d'autres GI. Cela n'est pas le sens de la réponse.

M. Frédéric MARSEILLE (CGT) : Je voulais rebondir sur ce que vous venez de dire. Comment pouvons-nous ne pas autoriser sur un réseau à ne pas travailler avec un engin et l'autoriser, sur un autre réseau ? L'agrément est bien fait au niveau national. Il s'agit d'un agrément SNCF.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Lorsque nous disons « réseau », pour nous, il s'agit du RFN. Il ne s'agit pas de NEN Sud-Est ou Atlantique. D'entrée, le jour même de l'accident de Capvern, une série d'ÉLANS était interdite à travailler sur l'ensemble du RFN. Lorsque nous parlons des autres GI, il s'agit de voies ferrées portuaires et des réseaux secondaires qui ne sont pas gérés par la SNCF et pour lesquels la SNCF n'a pas la capacité à dire aux autres ce qu'ils doivent faire ou non.

M. Frédéric MARSEILLE (CGT) : En fonction des engins, vous ne pouvez pas travailler partout, même sur le réseau ferré national. Cela est fonction de l'endroit où vous travaillez. Là où l'accident a eu lieu, l'engin a rencontré des problèmes pour freiner du fait d'une rampe

importante. Sur LGV, nous n'avons pas le droit de nous servir des quatre axes. En fonction de l'endroit, l'engin n'est donc pas forcément autorisé.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La réponse ne portait pas sur cela, Monsieur MARSEILLE. Vous avez parfaitement raison. Il ne s'agissait pas des parties du réseau pour lesquelles il peut y avoir, notamment du fait des pentes des rampes, des règles particulières. Il s'agissait de réseaux, au sens RFN. Aujourd'hui, il y a, en France, d'autres GI. Il y a les voies ferrées portuaires, il y a la RATP ; il y a LISEA, etc.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Nous avons également posé la question sur l'acquisition des 13 modèles de l'ELAN D. Nous demandons à être renseignés sur les unités d'affectations qui bénéficieront de ces nouveaux engins. Vous n'y répondez pas.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sauf erreur, nous n'avons pas les éléments de réponse. Nous aurions pu dire que nous n'avons pas les éléments de réponse. Si nous les avons, évidemment, nous vous les fournissons.

M. Frédéric MARSEILLE (CGT) : Pour répondre à votre question pour le type D, nous venons de l'essayer 15 jours sur la LGV. Cet engin est en cours d'évolution. En revanche, il est encore beaucoup plus lourd que les autres ; son poids est de 13 t. Il convient de se servir d'un camion porte-char avec essieux directionnels à six essieux. Cela entraîne des difficultés de transport. Des chauffeurs poids lourds sont, dans ce cas, nécessaires ; leur visite médicale a lieu tous les cinq ans.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci pour ces informations. Je n'en avais pas tous les détails. Cela montre bien que les progrès ne sont jamais sans contrepartie ; nous devons bien les peser. Les essais servent aussi à cela.

La question 45 porte sur le renouvellement des tenues hautes visibilitées.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Vous répondez que cette question sera vue en fonction des établissements. En réalité, nous avons tous été dotés en 2014. Les THV ont cinq ans, à raison de 50 lavages ou 40, je crois. Ils sont à renouveler.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous n'avons pas dit le contraire. Il y a des affectations de responsabilité dans l'entreprise. Cela est, évidemment, un sujet à la main des établissements. Les établissements ont à appliquer les règles que vous venez de rappeler.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Du fait qu'ils ne comptabilisent pas les lavages, ils ne peuvent pas les renouveler. Il y a aussi une question de coûts.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note ce point. Je suis un peu étonné parce que, pour moi, un emplacement, sur les THV, doit permettre, justement, de comptabiliser les lavages.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Vous dites qu'il appartient à chaque établissement de procéder au renouvellement, mais le contrat de lavage n'est-il pas national ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous ne parlons pas du contrat de lavage. J'entends, dans la question qui était posée, la question du renouvellement des THV pour lesquels les critères ont été rappelés. Le contrat de lavage concerne une autre question sur laquelle la réponse est de dire qu'il s'agit, effectivement, d'un contrat national pour lequel les conditions de renouvellement du contrat sont en cours d'examen avec le service des achats et des établissements. La question ne portait pas sur le contrat de lavage ; elle portait sur le renouvellement des THV.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Le contrat de lavage ne comprenait-il pas le renouvellement des tenues au bout d'un certain nombre de lavages ? Seule l'entreprise de lavage peut nous dire si nous avons fait 50 lavages ou non. Je ne me suis pas amusé à les comptabiliser, chaque fois que je mettais les tenues, d'autant plus que nous en avons cinq. Si, à chaque tenue, je dois mettre un bâton, je vais faire le travail de l'entreprise. Il me semble que l'entreprise, au bout de 50 lavages, doit nous alerter et changer nos tenues. N'est-ce pas cela l'histoire ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous êtes, visiblement, beaucoup plus au fait que moi, ce qui... je ne m'en tire pas par une pirouette, mais je tiens à dire, lorsque nous disons que l'établissement doit pouvoir répondre à cette question que cela est bien l'établissement qui le fait avec la connaissance précise de ce que vous venez de dire. Effectivement, je ne pourrais pas vous en dire plus, aujourd'hui, sur cette question. Nous allons nous assurer que les établissements sont bien tous en position de réaliser ce renouvellement des THV, dans les conditions prévues.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : N'aurions-nous pas caché à l'entreprise de lavage le fait que des tenues auraient pu être créosotées et, à ce titre, qu'elles auraient pu abîmer tous leurs circuits de lavage ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je n'ai aucune information sur ce sujet.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Monsieur le Président, au fil des questions, je me rends compte, régulièrement, que vous les renvoyez au niveau établissement. Malheureusement, avec le CSE, les DP ont disparu. Il faudra bien trouver une solution pour faire remonter les questions et surtout les réponses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vous avez raison sur le fait qu'il y aura à trouver les voies et les moyens de dialogues locaux. Quant à la question de la responsabilité du renouvellement des EPI, en général, elle repose bien sur les établissements. Ma réponse est donc valable.

M. Nicolas BRASSART (SUD Rail) : Cela m'embête. J'ai l'impression que vous renvoyez sur les établissements, mais les établissements, concrètement, n'ont rien à faire de ce que vous dites. Des personnes ont fait plus de 50 lavages. Parfois, nous avons des tenues « rincées », c'est-à-dire qu'elles ne sont même plus HV. Je trouve cela vraiment gênant. Le temps que nous disions tout cela... que cela appartient à chaque établissement, mais les établissements ne le voient pas de cette façon. Semaine après semaine mois après mois, année après année, cela n'est pas fait. Cela est un risque. Si nous reprenons vos prérogatives, je pense que vous êtes responsables de ce genre de choses. À force de reporter, nous allons en arriver à un accident ; nous dirons alors que la tenue HV n'était plus correcte ; à partir de là, il y aura peut-être une solution. Est-ce ce que nous attendons ? Attendons-nous qu'il y ait un accident ? Il suffit, dans chaque brigade... nous avons, tous, une tenue qui est complètement marquée même si elle est lavée. Je vois certains hiérarchiques qui font eux-mêmes des pieds et des mains pour laver la tenue de leurs agents parce que cela n'est pas fait comme il le faut ; cela n'est pas fait en temps et en heure. Je suis désolé. Vous renvoyez le sujet en établissement, mais je ne sais pas si vous êtes conscients de la réponse que vous apportez et de l'impact que cela a sur les brigades.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur un sujet pareil, je n'ai pas de meilleure réponse que de vous dire, comme beaucoup d'autres politiques de sécurité, que le renouvellement des EPI est de la responsabilité des établissements. Pour être très clair, je ne pense pas que cela serait beaucoup mieux traité au niveau de la ZP. Ensuite, vous me dites qu'un certain

nombre de choses ne paraissent pas conformes en établissement ; cela est évidemment un sujet sur lequel nous appellerons, si nécessaire, l'attention des directeurs d'établissements. Une grande partie des politiques de sécurité, au sens large de l'entreprise, est, en pratique, déléguée aux établissements. Quelque part, je n'ai pas à avoir, par principe, l'idée que les établissements n'appliquent pas les politiques de sécurité. Je considère, au contraire, qu'ils les appliquent. Vous pouvez attirer mon attention sur des sujets qui vous paraissent problématiques ou non conformes. À ce moment-là, évidemment, nous attirerons l'attention des directeurs d'établissements et nous ferons en sorte que les choses soient conformes.

M. Vincent PINOT (SUD Rail) : Monsieur le Président, je vais vous renvoyer aux règles qui sauvent. Il suffit de regarder la deuxième. Est-ce qu'un agent qui porte un EPI qui ne serait plus bon visuellement « portera le chapeau », en cas d'accident, parce qu'il lui sera reproché de ne pas avoir respecté les règles qui sauvent ? Lui sera-t-il reproché de ne pas avoir fait remonter ce problème ? Prenez vos responsabilités, Monsieur le Président. Vous savez très bien, actuellement, que cela n'est plus géré nationalement. Un cycle nombre de lavages était géré par une entreprise dans laquelle vous étiez affilié. Aujourd'hui, cela ne se fait plus de cette façon. Partout, dans les brigades, nous achetons des machines à laver. Comment se font les comptages ? Il s'agit d'un EPI de visualisation, d'un EPI de protection des agents. Nous vous en avons parlé, il y a environ un mois. Nous avons fait un tour de table des achats de machines à laver dans tel ou tel coin. Aujourd'hui, nous voyons, malgré vos prises de notes, que vous n'en savez pas plus, aujourd'hui, sur un EPI qui peut sauver la vie d'un agent... et que vous reprenez dans les huit règles qui sauvent. Votre posture est assez surprenante, Monsieur le Président. Cela est beau de faire de l'affichage. Mettre en application votre affichage serait beaucoup mieux.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur PINOT, entre ce qui est écrit dans la réponse et ce que j'ai dit, je ne crois pas que ma réponse soit surprenante.

M. Pascal GUELUY (CGT) : J'allais un peu intervenir dans le même sens. Nous vous avons alerté sur ce sujet. La délégation CGT vous avait alerté très rapidement. Je vous rappelle que nous avons, dans mon établissement, déposé un droit d'alerte en 2018. En CPCEM, la fédération CGT, par le biais de sa délégation, en a alerté aussi... il y a de quoi nous inquiéter sur ce sujet. Ce sont des tenues hautes visibilité. Ce n'est pas nous qui avons défini qu'elles étaient hautes visibilité. Nous devons avoir la garantie de la qualité haute visibilité. Nous découvrons, depuis quelques mois, nous vous l'avons déjà expliqué... les machines à laver viennent en remplacement d'un nettoyage industriel avec des règles et des comptages. Tout cela n'est plus garanti aujourd'hui. Lorsque vous répondez que les établissements décident, je suis désolé, nous avons quand même de quoi nous inquiéter. Économiquement, ils ne font peut-être pas le choix de les remplacer au moment donné, surtout si la qualité HV n'est pas garantie. Je m'excuse, mais vous êtes le premier préventeur. Vous devriez agir directement pour les faire remplacer. Nous ne savons même pas, pour de nombreuses tenues, si le nombre de lavages est connu.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : En complément des machines à laver, certains DET proposent même une petite prime, par mois, pour laver les tenues chez eux. Je pense que nous serons vigilants sur ce sujet. La CGT ne laissera pas passer cela. Nous parlons bien de l'efficacité à la fois du lavage, pour l'hygiène, et de la sécurité des agents.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : Le renouvellement des tenues permettrait, avec une nouvelle tenue, d'apporter les modifications de tenues qui ont été faites, c'est-à-dire des vêtements été, des vêtements hiver, des vêtements adaptés à la morphologie féminine.

Toutes ces choses n'ont pas été prises en compte à la mise en place des tenues et ont, depuis, été faites. Il serait peut-être intéressant de les déployer entièrement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela est noté. Je pense, effectivement, que cela est pertinent de le faire à l'occasion du renouvellement des tenues.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : J'insiste vraiment ; il serait peut-être intéressant de demander à Monsieur MARTY d'observer et de noter les prises de parole.

Deux choses. Le collègue l'a rappelé, vous dites que les questions doivent être posées aux établissements. Veuillez nous excuser ; nous n'avons pas, aujourd'hui, une légitimité à aller discuter avec les établissements puisque la seule personne que nous connaissons est vous. Nous, nous vous posons nos questions. Il vous revient d'aller interroger vos établissements. Cela est la première des choses.

Je rappelle, aujourd'hui, que vous avez toutes les responsabilités. Je n'aimerais pas être à votre place ; lorsque je vois tout ce qui se dessine, demain, nous viendrons vous chercher ; vous connaissez votre responsabilité. Même si vous déléguez, vous ne pouvez pas vous soustraire à cette responsabilité, en cas d'accident. Au vu de ce qui se dit, il y a un vrai problème sur le suivi de ces tenues. Peut-être que les établissements sont quatre quarts ; peut-être que certains établissements ne le sont pas. Dans tous les cas, nous ne pouvons pas le savoir. J'aimerais, aujourd'hui, au vu de ce que l'ensemble des élus a dit, que vous adressiez un courrier à l'ensemble de vos établissements, les notes servent également à cela, en leur rappelant les règles et en leur disant que vous êtes alerté par les élus du CSE sur des lavages répétitifs et sur un manque de suivi ; nous aimerions que vous leur rappeliez les règles et que vous nous fassiez une copie de ce courrier, ce qui permettra d'améliorer un peu les choses. Si vous restez sans rien faire et si, demain, il y a un problème, vous serez responsable.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Deux choses sur votre intervention. Je n'ai pas dit que vous deviez poser cette question aux directeurs d'établissements. Ce n'est pas ce que j'ai dit. Vous m'interrogez sur le remplacement des tenues haute visibilité. Je vous réponds que cela fait partie du domaine de responsabilité des établissements. Je crois que cette réponse est, quelque part, incontestable. Cela fait partie des responsabilités, comme les autres EPI, comme un bon nombre de missions-sécurité, des missions déléguées aux directeurs d'établissements. En tant que telle, cette réponse, quelque part, est la bonne réponse. Ensuite, vous me dites : « nous vous alertons sur un certain nombre de choses » que vous estimez être des dysfonctionnements. Vous me dites : « prenez en compte cette alerte ». Je vous réponds, en tant que Président de ce CSE, que je prends en compte cette alerte et que je verrai de quelle façon je dois la gérer, vis-à-vis des directeurs d'établissements. Je prends compte de cette alerte ; je l'ai bien entendu. Nous avons, avec les directeurs d'établissement, différentes façons, différents modes de travail, mais nous prendrons en compte cette alerte, de votre part, sur la question du lavage et, si je comprends bien, sur l'état de certaines tenues hautes visibilité.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Si, aujourd'hui, nous avons des agents qui lavent leurs tenues à la maison, dans leurs machines à laver, je ne suis pas vraiment sûr que l'établissement connaisse le nombre de lavages. Cela signifiera, demain, que ces vêtements n'auront plus d'effet. Concernant le reste, oui, effectivement, j'entends que vous allez intervenir, mais, depuis ce matin, « la liste de courses » commence à augmenter. J'espère que nous n'allons rien oublier.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous avons beaucoup de sujets à traiter à la ZP. Nous en traitons beaucoup et nous allons continuer à en traiter beaucoup, dont ceux qui ont été débattus, depuis ce matin, ici, en CE. Je crois que cela ne doit étonner personne parce que nous sommes une grande entité qui traitons de nombreux sujets qui ont des impacts très importants pour la vie des agents, leur sécurité, etc.

La question 46 porte sur les PRAP. Olivier, veux-tu en dire un mot ?

M. Olivier MARTY : Ce sont des éléments qui seront assemblés dans la constitution des bilans 2018. De la même manière, la préparation se fait, chaque année, pour l'année suivante d'où la réponse que nous vous avons faite.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je suis un peu étonné. Je vais parler uniquement pour Maintenance et Travaux. Une décision a été prise par le Président qui consistait à demander à ce que les PRAP soient réalisés par les anciens CHSCT. Les anciens CHSCT ont fait, normalement, tout ce qui était programme prévention 2019, depuis le mois de décembre. Aujourd'hui, nous devrions être en mesure d'avoir ce programme dans les mains, au même titre qu'un certain nombre d'autres éléments. Je vous rappelle qu'il y avait une question sur le sujet portant sur la connaissance de toutes les affaires en cours, au sein des CHSCT, afin que nous puissions pallier le plus urgent.

M. Olivier MARTY : Nous revérifions, effectivement, ce que vous dites sur l'élaboration des PRAP au titre de 2019, réalisé en 2018. Effectivement, dans la logique de la préparer d'une année sur l'autre, je vous rejoins. Le sujet sera à revoir en termes de mode de fonctionnement en 2019, pour 2020, évidemment. Effectivement, nous allons regarder cela, au même titre que d'autres questions sur des travaux réalisés en 2018. Nous allons regarder le moyen de récupérer et d'assembler ces données au titre de 2019 et vous les donner. Nous prenons la demande.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Je vous sens un peu mal à l'aise sur le sujet. Cette demande a été faite, officiellement, lors d'une plénière ; elle émane d'une organisation syndicale. Elle a été acceptée. Je la joindrai à celle du CHSCT de Thionville puisque je l'ai moi-même réalisée, en lien avec le Président du CHSCT. Vous en aurez déjà une dans les mains. Je constate que ces questions étaient pour la plénière du 29 janvier ; nous vous demandons à obtenir ces programmes. Nous sommes fin février ; ils existent depuis décembre. Cela signifie, un moment donné, que je ne suis pas sûr que vous ayez demandé aux établissements ces PRAP. Je ne mets pas votre parole en doute ou alors, les établissements les ont perdus. Nous allons, quand même, essayer de faire notre petite enquête pour savoir où ils se trouvent. Nous vous donnerons ce que nous trouverons, mais je pense que vous irez plus vite en passant par vos directeurs d'établissements respectifs.

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

La question 47 porte sur les journées-sécurité 2019. Y a-t-il des interventions sur ce sujet ?

Je pense que nous l'avons, en grande partie, abordée avec le Docteur GAY.

La question 48 englobe un ensemble de questions portant sur l'Infrapôle Normandie.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : La tournée qui devait être effectuée par le CHSCT, en 2018, a été décalée en 2019, par rapport à la planification des travaux. Vous dites qu'elle a été faite par l'adjoint du DET du chef de lot. Où étaient les élus, là-dedans puisque l'engagement était de le faire dans le cadre du programme CHSCT 2018 ? Cela n'est pas de notre faute si cela a été décalé en janvier.

M. Olivier MARTY : Vous faites état du début de la réponse. Nous regardons la réponse sur la question de la tournée reportée.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je peux apporter des précisions. Nous avons, dans le cadre du CHSCT, un engagement avec le Président. Nous avons trois ou quatre chantiers dans l'année sur lesquels nous avons prévu des visites. Un chantier a été décalé, début 2019 ; cela n'est pas de notre faute. Dans le cadre du programme du CHSCT, nous devions aller voir le Tunnel du Roule. Les représentants de l'établissement y sont allés seuls, en janvier, février, sans représentant du personnel. Cela n'était pas conforme au programme du CHSCT.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La réponse, vous l'imaginez un peu, consiste à dire que les circonstances, que j'ignore, qui ont amené à décaler cette tournée faisaient qu'elle avait lieu après la disparition légale du CHSCT en tant qu'instance. Quelque part, vous avez été plusieurs, ici, sur d'autres sujets, à dire que nous ne devons plus faire référence dans les textes, pour les déranger ou les informer, aux anciens élus CHSCT et que nous étions sous le régime du CSE. Je l'entends. Je vous propose que nous demandions à l'Infrapôle Normandie de réorganiser une tournée avec un ou des élus du CSE. Cela est la seule proposition que je puisse faire, aujourd'hui. Demain, j'espère, nous aurons, là-dessus, un fonctionnement avec une ou des CSSCT pour traiter la question. Cela est la meilleure proposition que je puisse faire aujourd'hui. Évidemment, lorsque quelque chose avait été conçu au moment du CHSCT et ne peut pas se réaliser au moment du CHSCT, quand l'opportunité de l'organisation le permet et que le CHSCT en tant qu'entité n'existe plus légalement, il faut trouver quelque chose d'autre.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Sur ce sujet, je vous propose d'inviter l'ensemble des élus. Nous commencerons à faire la visite des chantiers et des établissements que nous ne connaissons pas. Plus sérieusement, j'interviens sur les 45 minutes de trajet, de nuit. Je vous renvoie aux réponses du Docteur.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La réponse vous est faite. J'ai noté que vous intervenez sur ce sujet, après l'intervention du Docteur.

M. Pascal GUELUY (CGT) : J'allais intervenir également sur le sujet. Je tiens à rappeler que la CGT s'était fortement opposée, avec les cheminots, à l'époque, même le médecin l'a précisé, précédemment... lorsque nous faisons déjà des nuits et que nous rajoutons, derrière, des temps de trajet, cela est très dangereux. Cela augmente les risques. Il serait bien, dans cette instance, que vous preniez la décision de le limiter au minimum, voire de l'interdire. Cela serait une bonne chose. Nous sommes en train de faire prendre des risques supplémentaires à des cheminots. Cela est bien votre organisation qui le prévoit.

M. Maurice NOEL (UNSA Ferroviaire) : Nous parlons de trajet. Ceux qui étaient dans le véhicule, en tant que passagers... je suis bien d'accord qu'il s'agissait, peut-être, de trajet. Le conducteur de ce véhicule, avait-il terminé son repos ? Avait-il une prise de service décalée, pour ne pas dire travaillé 8h30, dans toute cette soirée, ou bien a-t-il fait comme tous les autres, 10 heures alors qu'il travaillait encore ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous n'avons pas la réponse à cette question précise.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Sur le temps du véhicule, nous avons une question pour Monsieur MARTY, spécialiste des textes du moment. Monsieur MARTY, pouvez-vous m'indiquer si le régime particulier des brigades de voies existe encore ou s'il a été abrogé ?

M. Olivier MARTY : L'ensemble des régimes particuliers est dans l'accord 2016. Il en existe encore, effectivement, sur les brigades de voies, comme il peut en exister dans d'autres métiers.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Effectivement, ils existent encore. Je vous renvoie au paragraphe sur le temps de repos des conducteurs avant de prendre la route. Il convient de ne pas l'oublier et de le prendre en compte.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ne déduisez rien de ma réponse en disant que nous n'avons pas de précision sur le cas particulier du chantier évoqué, ici. Je ne suis pas en train de remettre en cause tel ou tel régime particulier.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Cela est une précision utile.

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

La question 49 renvoie à une annexe emploi. Cela doit toujours être la page 6, sur la liste des mouvements de personnel.

M. Olivier MARTY : Vous avez l'ensemble des mouvements entrants et sortants, avec les chiffres détaillés par établissement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur la question 50, je pense que la formulation de la réponse n'est pas la bonne. Ce sont les embauches en CDD... il y a un autre tableau. Ce ne sont pas les mouvements de personnel. Ce qui ne me paraît pas conforme est la répartition en CDD qui fait l'objet d'une autre annexe.

M. Olivier MARTY : Nous avons le nombre de CDD en photographie. Au 31 décembre 2018, vous avez l'ensemble des CDD de l'année, page 10, soit 430. Vous avez, si vous vous référez à cette même page que nous avons complétée pour la séance de ce jour, ce qui nous permet de vous donner une information plus complète... sur l'annexe du 21 février, vous avez la situation des effectifs réels, cette fois-ci, en photographie de décembre, ce qui donne les 29 en décembre, comparés aux 430 qui correspondent à l'ensemble, sur l'année 2018.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Juste une remarque. Il était demandé, dans la question, si vous aviez ces statistiques par UO ou par UP. En l'occurrence, elles sont transmises par établissement, mais cela était demandé, dans la question, par unité. Avez-vous ces statistiques ?

M. Olivier MARTY : Non, la maille établissement est notre maille d'élaboration des statistiques et de création, dans notre suivi.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La question 51 porte sur les alternants et les stagiaires. Dans quelle annexe emploi figure la réponse ?

M. Olivier MARTY : Pour l'alternance, vous avez le nombre d'entrées en alternance, page 9, avec le détail par établissement pour la situation arrêtée en 2018, à fin décembre. Nous n'avons pas de suivi spécifique pour les stagiaires. Les diverses formes de stages ne font pas l'objet de reporting et d'enregistrement centralisé. Nous vous répondons pour l'alternance.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : S'il n'y a pas de questions, je propose que nous passions à la question 52 portant sur le nombre de nouveaux embauchés licenciés. Dans quelle annexe figure la réponse ?

M. Olivier MARTY : Sur la page 6, celle où il y a l'ensemble des flux. Vous avez, dans une colonne, les licenciements avec le nombre par établissement, sur l'année 2018.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pour lequel nous avons indiqué, je crois, lors de la dernière réunion, que la très grande majorité des licenciements concernait les licenciements post embauches pour échec en formation ou période d'essai.

M. Sébastien NEAU (CGT) : Cela est une indication subjective, mais, objectivement, nous n'avons pas le détail ni même les motifs.

Cela peut être vrai pour mon établissement, l'EIC LORCA, mais cela n'est peut-être pas forcément le cas pour l'Infrapôle est-européen.

M. Olivier MARTY : Dans la production d'éléments statistiques permettant de vous renseigner, le motif de licenciement reprend les différents cas. Pour l'éclairage qualitatif, la très grande majorité de ces licenciements correspond à des échecs en formation suite aux nouveaux licenciés. Les quelques autres exceptions correspondent à des licenciements disciplinaires et elles font l'objet d'un traitement individuel indépendant. Nous n'avons vraiment que quelques exceptions, le reste étant les licenciements faisant suite à un échec en formation.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Concernant les licenciements des nouveaux embauchés, dans votre tableau, nous observons que la moitié des licenciés provient des quatre établissements EIC qui ne représentent qu'un tiers des effectifs de notre CSE. Y a-t-il des directives ou une politique sur ces licenciements ? D'autre part, nous voyons, dans certains cas, par exemple, que nous pouvons avoir un attaché TS réussissant son examen d'AMV et donnant satisfaction. Puis, il ne réussit pas le TTMV et il est licencié. Y a-t-il une directive ou non ? Est-ce au cas par cas ? Quels critères retenez-vous sur ce sujet ?

M. Olivier MARTY : Sur les situations d'échec en formation, nous partons du cas de figure où ce qui était prévu pour l'agent, en termes de natures de métiers des responsabilités exercées et donc, d'avenir, ensuite, n'est pas au rendez-vous, ce qui nous amène à arrêter le contrat de travail par un licenciement. Il reste, bien sûr, à l'appréciation de chaque établissement, le soin de regarder, sur des analyses de situations particulières, s'il peut y avoir un possible aiguillage différent dans l'entreprise malgré cet échec pour exercer un autre métier ou un autre niveau de responsabilité. Cela peut être apprécié au cas par cas, mais cela n'induit pas, de manière systématique, le fait de rattraper. Ma remarque peut valoir dans le cas que vous avez cité ; elle peut également valoir dans d'autres situations de types jeunes cadres, par exemple, pour lesquelles nous pouvons avoir aussi ce genre de questions.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Il y a une petite difficulté supplémentaire. Je crois que ce que vous avez remarqué est probablement vrai. Les licenciements sont, effectivement, plus concentrés sur les EIC, dans l'année 2018. La difficulté, lorsque nous regardons la chronologie des choses, est que les licenciements qui surviennent dans les premiers mois de 2018 se rapportent à des recrutements 2017. Nous n'avons pas tout à fait, il faut être clair, la coïncidence entre les recrutements parmi lesquels un certain nombre de jeunes embauchés ont échoué et ont été licenciés et les licenciements réalisés dans l'année. Il faut prendre les chiffres avec un peu de prudence.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : J'aimerais, Monsieur le Président, que vous me donniez la parole avant de passer à la question suivante.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous donne la parole.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Monsieur le Président, je vais vous faire lecture d'une deuxième résolution. Avant de le faire, je voudrais avoir une précision sur les modalités de dégagement du CSE de la semaine prochaine. En effet, la plénière est prévue à 14

heures. Je vous demande, au minimum, que vous dégagiez, au lendemain de la plénière, l'ensemble des élus puisque s'ils terminent à 18 heures, cela sera juste pour la reprise du travail, le lendemain. Je pense que cela est le minimum que vous puissiez faire.

M. Olivier MARTY : Par rapport à cette programmation de plénière, à 14 heures, l'organisation que nous allons retenir est la suivante : il y a l'acheminement - sous réserve de vérification individuelle, avec le temps de chacun, cela va de soi - dans le cas général, le matin, permettant de tenir la plénière l'après-midi. Pour nous prémunir de tout sujet de risque, par rapport à la durée de la plénière, et sans préjuger de ce qu'elle sera, nous accédons à la demande consistant à généraliser le fait que le retour se fasse le lendemain, donc en journée J+1 de la tenue de cette séance avec acheminement, le lendemain, pour tout le monde.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Merci.

Monsieur le Président, je vais vous faire lecture d'une résolution. Je vous demanderai de la faire passer au vote.

M. Christophe ACHOUB lit la résolution suivante :

« Monsieur le Président

Conformément à l'article L2315-28 du Code du travail, le Comité social et économique a la possibilité de tenir une réunion supplémentaire, à la demande de la majorité de ses membres.

Par conséquent, les élus(es) vous demandent la tenue d'une réunion extraordinaire avec comme point à l'ordre du jour :

- *Débats sur la suite des questions posées lors des plénières des 29 janvier, 13 février et 21 février 2019. »*

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais mettre au vote la résolution. Vous me permettrez un petit commentaire, mais je le ferai après.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Attendez, j'ai oublié l'essentiel : « le vote majoritaire de cette délibération suspendra cette séance ». Si vous souhaitez faire un commentaire, il convient de le faire avant, sans quoi, il ne sera pas pris en compte dans le PV.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, nous le faisons dans l'ordre que vous le souhaitez, du moment que je peux faire ma déclaration. Je crois que tout le monde doit pouvoir s'exprimer dans cette instance.

Blague mise à part, je vais, évidemment, mettre au vote de cette résolution. Elle correspond, évidemment, à une prérogative légale de votre comité. Cela n'est pas la question. La question qui me préoccupe beaucoup plus est de savoir où nous allons de cette façon. Excusez-moi, il m'appartient, en tant que Président de cette instance, de la poser. Je vous assure, de mon côté, de mon engagement pour que nos discussions débouchent et qu'elles soient organisées. Nous avons précisé qu'il y avait un nouveau cycle de bilatérales, qu'il y allait y avoir un projet d'accord écrit envoyé par l'entreprise. Cependant, j'attire l'attention sur le fait que nous devons trouver les voies et moyens de fonctionner différemment et mieux. Nous allons devoir « caser » un nouveau CSE extraordinaire dans des emplois du temps qui, à cette période de l'année, sont extrêmement pleins. À l'heure actuelle, je n'ai aucune visibilité

sur la façon dont nous allons pouvoir organiser ce CSE extraordinaire. Ceci étant, si l'assemblée le vote, évidemment, nous l'organiserons.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Juste pour vous répondre sur le sujet. Effectivement, cela fait de nombreuses réunions. Il ne tient qu'à vous de sortir de cette situation ; nous voyons bien que nous ne pouvons pas fonctionner ainsi, au vu de la masse de questions. Vous êtes le décideur pour savoir, si demain, nous allons vers un accord ou non. Dans tous les cas, les organisations syndicales, autour de la table, vont dans le même sens et, unitairement, vous demandent de mettre les moyens sur la proximité. Je pense, une fois que nous aurons trouvé un terrain d'entente pour mettre en nombre suffisant ces moyens, que le problème devrait être réglé, sinon, effectivement, vous allez devenir un permanent de la plénière, au même titre que nous, avec Monsieur le DRH. Je ne crois pas que cela est la mission première de l'établissement Production. Si je me trompe, dites-le-moi.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous confirme que je n'ai pas que ce point à traiter dans mon ordre du jour et dans mon emploi du temps.

M. Benoît THEVENARD BERGER (UNSA Ferroviaire) : Je voulais préciser un détail. Nous sommes, évidemment, d'accord pour la proximité et pour régler les problèmes de proximité. Je ne regrette pas d'avoir abordé la problématique du Château-d'Eau, ce matin, et celle du parking, sinon nous ne la traiterons jamais. Cela est urgent ; il faut le faire maintenant. Le budget est de 50 000 € ; cela n'est pas du tout à la hauteur des enjeux d'un CSE comme le nôtre ; cela est une goutte d'eau. Il faudrait donc la régler rapidement et il faudrait que nous trouvions une date pour la réponse.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai bien entendu. Nous aurons l'occasion d'aborder de nombreux sujets économiques ; 50 000 €, cela dépend du contexte, ne sont pas forcément une goutte d'eau.

Le DRH souhaite ajouter un mot technique avant le vote puis nous conclurons par le vote.

M. Olivier MARTY : Une fois que la séance sera terminée, si vous avez 30 secondes, nous vous remettons, sous enveloppe, la convocation, l'ordre du jour et les documents techniques se rapportant au CSE exceptionnel du 27 février, ce qui permet de gagner un peu de temps dans votre connaissance des éléments de ce CSE.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Nous sommes tout à fait d'accord avec cela puisque vous allez économiser le temps d'acheminement et aussi le prix d'envoi. À ce titre, je vous demanderai de les déduire des 50 000 €. Ainsi, cela fera baisser l'addition.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Écoutez, nous pouvons trouver un consensus sur le fait que nous devons être de bons gestionnaires des deniers de l'entreprise. En l'occurrence, j'y vois surtout l'avantage, pour la séance très technique de la semaine prochaine portant sur un problème d'amiante, que vous puissiez rapidement prendre connaissance des documents préalables à ce CSE extraordinaire.

Je mets au vote la résolution qui a été lue par le Secrétaire. Qui approuve cette résolution ? 34 voix. La résolution est approuvée à l'unanimité. Il est 18h02 ; je lève la séance.

M. Christophe ACHOUB (Secrétaire) : Merci Monsieur le Président.

La séance est levée à 18 h 02.