

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

Procès-verbal

Réunion plénière extraordinaire du 19 mars 2020

La direction était représentée par M. Jean-Claude LARRIEU, Mme Marjorie BLANCHART, Mme Agnès RAULT, M. Olivier MARTY, M. Guillaume LE FOLL, M. Pierre MERTEN et M. Vincent BUCHHOLZER

Intervenants :

Représentants titulaires du personnel du collège exécution :

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

Représentants titulaires du personnel du collège maîtrise :

M.	ACHOUB	Christophe	CGT	IP Lorraine	Présent
M ^{me}	GUILHERME	Isabelle	CGT	ILOG NPDC	Absente
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	Absent
M.	LEROY	Adrien	UNSA-Ferroviaire	EIC HDF	Présent
M ^{me}	MELONI	Delizia	UNSA-Ferroviaire	EIC HDF	Présente
M.	NOËL	Maurice	UNSA-Ferroviaire	IP Rhénan	Présent
M.	BERTRAND	Pierre	UNSA-Ferroviaire	IP Lorraine	Présent
M.	DURIEZ	Éric	SUD-Rail	INE	Présent
M ^{me}	VASSEUR	Céline	SUD-Rail	EIC HDF	Présente
M.	SEGATTO	Manuel	SUD-Rail	EIC HDF	Absent
M.	STIEGLER	Emmanuel	CFDT	EIC ALSACE	Présent

Représentants titulaires du personnel du collège cadre :

M.	GUELUY	Pascal	CGT	IP NPDC	Présent
M ^{me}	DEMARES	Sophie	UNSA-Ferroviaire	IP Normandie	Présente
M.	SCHMITT	Pascal	UNSA-Ferroviaire	EIC LORCA	Présent
M.	RAWOLLE	Régis	UNSA-Ferroviaire	ILOG Lorraine	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 :

M.	WAVELET	Sylvain	CGT	IP NPDC	Non convoqué
M.	DOUCET	Denis	CGT	ILOG Lorraine	Présent
M.	FLAUW	Ulrich	CGT	INE	Présent
M.	LOISEL	Anthony	CGT	IP Rhénan	Non convoqué
M.	PIERRE	Steve	CGT	IEE	Présent
M.	MERLIN	Vincent	CGT	IP NPDC	Non convoqué
M.	CERVELLIN	Gilles	CGT	ILOG Lorraine	Non convoqué
M.	NOYELLE	Jean-Philippe	CGT	EIC HDF	Non convoqué
M.	HUVE	Julien	CGT	IP Normandie	Non convoqué
M	MALEC	Martial	CGT	IP Lorraine	Non convoqué

M.	GY	Jean-Marc	UNSA-Ferroviaire	Infralog NPDC	Non convoqué
M.	BAETENS	Ludovic	SUD-Rail	ILOG National	Non convoqué
M ^{me}	COELET	Amélie	SUD-Rail	EIC LORCA	Non convoquée
M.	RUBY	Alan	SUD-Rail	IP Normandie	Non convoqué
M.	CANTREL	Guillaume	CFDT	EIC ALSACE	Non convoqué

Représentants suppléants du personnel du collège maîtrise :

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

Représentants suppléants du personnel du collège cadre :

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

Représentants syndicaux :

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

Réunion extraordinaire du 19 mars 2020
--

CSE EXTRAORDINAIRE SUITE A L'ACCIDENT GRAVE ET MORTEL DU 18 MARS 2020
– INFRAPOLE RHENAN

Observation Secrétaire : La réunion était une téléconférence et différents intervenants ont eu des problématiques de connexion.

La séance est ouverte à 17h04.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous sommes réunis dans des circonstances dramatiques qu'évidemment, chacun de nous aurait voulu éviter. Personnellement, il est évident que j'aurais vraiment souhaité ne jamais avoir à présider un CSE faisant suite à un accident mortel d'agent. Nous avons perdu, hier, notre collègue Gabriel VOGEL de l'Infrapôle Rhénan. Un de ses collègues est également grièvement blessé. Un troisième agent est très choqué. Nous sommes ici dans le cadre du Code du travail pour, évidemment, essayer de tirer les premières leçons de ce dramatique accident.

Nous avons, en termes de participation, la participation de Monsieur HAMPARTZOUMIAN qui est l'inspecteur du travail et référent de notre CSE. Nous avons également la participation de deux collègues, Madame DANGEVILLE ainsi que Madame VANCKEL, également inspectrice du travail de Strasbourg.

Quelques mots pour vous dire, avant de rentrer dans les débats - je donnerai la parole à chacune de vos délégations si elles souhaitent faire une déclaration - que nous n'allons pas faire la traditionnelle minute de silence qui, je pense, serait très difficile à organiser, mais je vous propose un petit moment de silence. Vous essaieriez, avec Stéphane CHAPIRON, mon successeur qui sera également, de fait, Président du CSE, lorsque les réunions reprendront normalement en présence physique, de reprendre cette minute de silence. Elle pourra solenniser la mémoire de notre collègue Gabriel VOGEL.

Je vous propose de prendre quelques instants de silence.

Un moment de silence est observé.

Merci à toutes et tous. Nous aurons, bien sûr, l'occasion, je m'exprimerai là-dessus, de donner des nouvelles de nos collègues, de la famille de Monsieur VOGEL et de nos deux collègues blessés ou choqués. Pour l'heure, je préfère donner la parole aux délégations qui auraient des déclarations liminaires à ce CSE.

Je vous propose de prendre l'ordre habituel de nos délégations. Y a-t-il quelqu'un, pour la délégation CGT, qui souhaite s'exprimer ? Monsieur le Secrétaire, savez-vous s'il y a une déclaration de la part de la délégation CGT ?

M. Christophe ACHOUB (CGT - Secrétaire) : Monsieur le Président, dans ces circonstances, la CGT n'aura pas de déclaration, surtout dans le cadre d'un CSE extraordinaire faisant suite à un accident mortel.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Y a-t-il d'autres délégations pour une déclaration liminaire avant que nous entrions dans ce CSE extraordinaire ?

M. Bruno CATIAU (UNSA Ferroviaire) : Monsieur le Président, évidemment, nous n'avons pas de déclaration, mais juste une phrase qui m'a été rapportée par des collègues : « les agents n'ont pas la tête au boulot ». C'est fort ! C'est peut-être un peu familier, mais cela est juste pour présenter le contexte dans lequel nos collègues doivent travailler, à la production. Cela m'amène à dire que nous avons, quelque part, des précurseurs extrêmement inquiétants, sans vouloir préjuger des enquêtes à venir. Ce sera tout.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Y a-t-il d'autres prises de parole ?

M. Pierre GENEAU (SUD-Rail) : Nous voulions transmettre nos condoléances aux familles concernées.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur GENEAU. S'il n'y a pas d'autres demandes de prise de parole...

M. Pascal OZENNE (CFDT) : La délégation CFDT n'a, naturellement, pas de déclaration liminaire à effectuer compte tenu de la gravité de ce CSE que nous aurions, bien entendu, tous souhaité éviter naturellement. Nous souhaitons, malgré tout, remercier tous ceux qui continuent à travailler, en particulier du fait de l'état sanitaire catastrophique du pays et spécifiquement de l'état sanitaire de l'Alsace. Pour ceux qui sont éloignés de l'Alsace, vous avez peut-être du mal à vous imaginer ce qui s'y passe, mais ici, c'est assez grave. Comme le disait mon collègue de l'UNSA Ferroviaire, Bruno, l'état psychologique des agents, en ce moment, est certainement très dégradé. C'est le genre de choses dont il faudra tenir compte pour le facteur humain.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur OZENNE. Je pense que nous sommes, d'ores et déjà, dans le sujet. Je veillerai à ce que nous abordions, dans cette séance du CSE, les aspects des facteurs humains liés à cette circonstance exceptionnelle.

M. Christophe ACHOUB (CGT - Secrétaire) : Monsieur le Président, je voudrais dire un mot. Je suis un peu outré. J'ai connaissance d'un document d'alerte sécurité de la ZdP NEN. Ce document a apparemment été édité hier ; je vous cite : « mercredi 18 mars 2020, une équipe, trois agents de l'Infrapôle Rhénan, a effectué une tournée de surveillance du parcours lorsqu'un TER heurte mortellement un premier agent et en blesse grièvement un deuxième. Le troisième, indemne, est choqué psychologiquement. D'après les premiers éléments de l'enquête, l'équipe aurait traversé une plate-forme à trois voies sans DFV ou système d'annonce réglementaire ; je rappelle que les tournées doivent être uniquement réalisées sous mesure S9 prioritairement ou sous couvert d'annonce des circulations. »

Je suis outré car l'enquête n'est pas terminée. Je rappelle que les responsables de l'établissement lors de la CSST, hier, on dit qu'ils ne peuvent pas commencer à préjuger d'une quelconque faute de qui que ce soit. Lorsque vous écrivez qu'ils ont fait cela sans mesure S9 avec une annonce des circulations, quelque part, vous les montrez du doigt. Ainsi, la façon dont vous rédigez votre texte n'est pas acceptable. Nous aurions voulu en avoir connaissance, avant que vous le diffusiez.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur le Secrétaire, je comprends votre réaction. Ce document ne doit pas être diffusé. Nous nous sommes exprimés là-dessus très clairement vis-à-vis des directeurs d'établissements. Le document a été conçu hier soir pour essayer de commencer à mettre au point ce que pourrait être une alerte à passer aux équipes. Nous avons dit, ce matin, que ce document restait un document de travail. Nous allons parler, en cours de séance, de la façon dont nous voulons communiquer. Je comptais, justement, vous proposer que nous regardions ensemble la façon dont nous pourrions faire une alerte sécurité. Le document que vous avez eu n'a pas vocation à être affiché ni, au-delà, communiqué. En revanche, je vous l'expliquerai, nous avons pris une initiative de commentaires verbaux sur des règles de sécurité en les axant sur les règles qui sauvent et qui s'appliquent aux tournées, à toutes les équipes qui devaient faire des tournées aujourd'hui. Je vous l'ai indiqué hier. Vous avez un document qui, certes, émane de la ZdP, mais qui n'a pas, aujourd'hui, à être diffusé. Nous reviendrons là-dessus.

Nos préoccupations vont d'abord, évidemment, aux victimes de cet accident. Je vais vous donner un petit mot d'information tel que je l'ai actualisé ce soir sur la situation de la famille de notre collègue décédé et sur ses deux autres collègues qui ont survécu à l'accident.

À ce stade, si vous le voulez bien, nous ne prendrons pas beaucoup de questions. Ensuite, je demanderai, pour que tout le monde soit au même niveau d'information, à Monsieur MERTEN... excusez-moi, je manque à tous mes devoirs ; c'est aussi un peu l'émotion, je préfère le dire ; c'est également la fatigue. Je pense qu'il vaut mieux que je vous dise que cette situation est extrêmement éprouvante. J'ai vu, hier, à Strasbourg, des équipes d'encadrements extrêmement fatiguées. Je me retrouve bien dans ce qui a pu être dit par Monsieur CATIAU et Monsieur OZENNE. Nous sommes tous sous une extrême pression qui avait commencé déjà il y a deux semaines et qui s'est fortement accentuée depuis la déclaration du Premier ministre, vendredi avec, évidemment, un nombre de sujets à traiter, une pression extrêmement importante et cet accident mortel qui est devenu, évidemment, pour tous les établissements impliqués, la priorité des priorités. J'ai manqué à tous mes devoirs. J'aurais dû vous dire que nous avons plusieurs assesseurs aujourd'hui. Nous avons un nombre d'assesseurs un peu exceptionnel. Je voudrais valider, après les avoir cités, Monsieur le Secrétaire, que nous sommes bien, évidemment, d'accord pour qu'ils soient présents. Nous avons, pour traiter cet accident, outre les assesseurs habituels, Monsieur MARTY et Madame RAULT, Madame BLANCHART qui assiste, de droit, à nos séances ; le médecin d'établissement n'était pas disponible, Madame LEHOUCQ ; elle vous prie de l'excuser. Nous avons Monsieur MERTEN, Directeur d'établissement de l'Infrapôle Rhénan auquel appartient l'équipe qui a été victime de l'accident ; nous avons Monsieur Vincent BUCHHOLZER qui est le RDET de l'EIC et qui était présent, hier, sur les lieux. Il a réalisé les premiers éléments d'enquête pour l'EIC. Nous avons Guillaume LE FOLL qui est l'adjoint du pôle S, le dirigeant du pôle S n'étant pas actuellement disponible. Je crois n'avoir oublié personne dans les assesseurs.

Monsieur le Secrétaire, sommes-nous d'accord pour que ces personnes participent à notre réunion ?

M. Christophe ACHOUB (CGT - Secrétaire) : Oui, bien entendu. Tous apporteront quelque chose de nécessaire à cette réunion.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose pour que nous mettions tout le monde sur une bonne base d'information de vous dire un mot des victimes. Pierre MERTEN restera strictement sur les faits, sur ce que nous savons, aujourd'hui, du déroulement. Je reviendrai sur la notion de « ce que nous savons » parce que c'est très compliqué, comme vous l'avez dit vous-même, Monsieur le Secrétaire ; les enquêtes sont en cours. Il y a encore des choses que nous ne savons pas d'où toute la prudence nécessaire pour communiquer. J'ai demandé, de ce point de vue, d'ailleurs, très clairement, dans l'esprit que vous souhaitez, qu'il n'y ait pas de communication officielle ni aux autres ZP ni dans les établissements de la ZdP ce qui a pu en étonner certains. Souvent, le lendemain d'un accident, il y a déjà des éléments de communication. J'ai retenu cette communication jusqu'à notre séance du CSE. En fonction de ce que nous nous dirons, les précautions qui seront évoquées au sein de ce CSE, il pourra y avoir, demain, des éléments destinés à renseigner les équipes et à favoriser la sécurité ; ils pourront être donnés à l'extérieur de cette enceinte.

Concernant les victimes, Monsieur VOGEL, âgé de 46 ans, vivait maritalement avec une compagne qui, je dirais, est l'une des premières victimes de cet accident. Il avait un petit

garçon de 10 ans. La famille a été informée et prise en charge, autant que faire se peut, par des dirigeants de l'établissement. Je voudrais signaler la présence volontaire auprès d'eux d'une élue du CSE Madame LANTZ que je remercie. Madame Marie Véronique GABRIEL, adjointe du DT Réseau, est intervenue à double titre. Elle est, elle-même, ancienne directrice d'établissement. Elle a vécu des situations très difficiles. Elle est également intervenue auprès des victimes d'Eckwersheim. Elle avait, de ce point de vue, des choses à nous apporter. Toutes ces personnes, auprès de la famille, ont eu une situation un peu difficile à traiter. Nous avons eu du mal, dans la matinée, à trouver des psychologues pour aider cette famille. Finalement les interventions ont fait que les psychologues se sont déplacés. Nous avons pu donner une assistance psychologique auprès de la compagne de notre collègue et de ses parents. La situation la plus difficile et la plus critique pour eux est celle du petit garçon auquel, hier soir, je le dis simplement pour que personne ne fasse de maladresse, le décès de son papa n'avait pas été annoncé. La famille a également été mise en contact avec les services sociaux. Évidemment, nous ferons toujours, comme en pareil cas, le maximum pour que sa situation matérielle soit prise en charge dès les premières dépenses et dès les premiers jours. J'ai appelé la compagne de Monsieur VOGEL. J'ai eu une conversation assez brève avec elle. Je voudrais vous retransmettre une chose qu'elle m'a dite ; en l'occurrence, cela m'a frappé. Elle a tenu à évoquer le fait que, pour son mari, son travail comptait beaucoup et qu'elle pensait qu'il manquerait beaucoup à la SNCF. Je n'ai pu que le lui confirmer.

Cette famille va bénéficier de toute l'aide nécessaire. Le Président LALLEMAND, avec l'accord de cette dame, l'a appelée. Il nous a demandé, en insistant d'une façon exceptionnelle, que cette famille soit prise en compte, notamment l'enfant dans la totalité de ses besoins. Il y veillera personnellement ayant connu, lui-même, je le dis, sur le réseau belge, une époque où, selon lui, la prise en charge des familles dans les accidents en Belgique n'était pas suffisante. Il s'était déjà battu pour qu'elle le soit. Il a donc été très attentif. Nous avons consacré un long moment à la famille ce matin, lors du point que nous réalisons tous les jours en Comex. Excusez-moi, c'était un peu long, mais cette famille fait l'objet de toutes nos attentions.

Concernant le deuxième agent, de fait, il s'agit d'un jeune cadre de 27 ans, Monsieur Thibaut PETER. Il en était au début de sa formation. Nous verrons, plus en avant, pourquoi il intervenait dans l'équipe et à quel titre. Monsieur Thibaut PETER a été blessé et transporté à l'hôpital de Haute-pierre. Nous avons su assez rapidement, dans la matinée, que son pronostic vital n'était pas engagé. Hier après-midi, il nous a lui-même communiqué des informations. Vous les avez eues par mail, hier soir. Aujourd'hui, j'ai pu échanger par SMS avec lui. Il éprouve, évidemment, le besoin de se reposer. Je lui ai proposé un échange et il m'a proposé de l'appeler seulement demain. Je pense qu'il a vraiment besoin de repos. Nous lui avons proposé ou il lui sera proposé, cela va dépendre de son état médical, une assistance psychologique. Il a échangé, hier, avec son DU à qui il a redit qu'il avait été, lui-même, extrêmement choqué par l'accident, ce qui est tout à fait compréhensible. Cependant, ses blessures, a priori, ne présentent pas de caractère vital, ce qui est vraiment l'essentiel.

Monsieur WINKLER, le troisième agent, est également extrêmement choqué. Nous avons vérifié, comme cela doit être la règle en pareil cas, qu'il est en arrêt maladie. C'est le cas. Nous considérons qu'il est en accident du travail pour choc psychologique. Nous attendions, je pense, l'arrêt maladie pour faire la déclaration. Si elle n'a pas été faite, elle est imminente. Monsieur WINKLER, aujourd'hui, avait besoin de repos. Pour être clair, il dormait au moment où nous avons pris contact avec son épouse. Nous ne l'avons donc pas dérangé. C'est un

des aspects de cette enquête. Nous n'allons évidemment pas importuner ni Monsieur PETER ni Monsieur WINKLER plus que cela pour savoir ce qui s'est passé aussi longtemps que ces agents ne sont pas en meilleure forme pour que cela se fasse. Voilà ce que je voulais vous dire. Monsieur WINKLER a été, hier, pris en charge par les pompiers. Il a, lui aussi, pu bénéficier d'une assistance psychologique.

Concernant les victimes, je m'arrêterai à ce stade. Évidemment, la question se pose dans la durée. Il convient de ne pas oublier cette famille et ces deux collègues. C'est la mission de l'établissement, avec toute l'aide des services SNCF, que de le faire.

Nous pourrions revenir sur tel ou tel aspect de la situation des victimes dans vos questions. Je propose que Pierre MERTEN nous décrive aussi simplement et clairement que possible ce que nous savons de l'enchaînement des faits. Lorsque je dis cela, nous avons utilisé quelques sources, mais il nous manque, évidemment, quelque chose d'extrêmement important, à savoir le témoignage complet des deux collègues qui ont survécu à l'accident pour qu'ils nous expliquent exactement comment ils avaient organisé leur travail, ce qu'ils avaient fait au moment de l'accident, ce qu'ils n'avaient pas fait, la raison pour laquelle ils étaient dans cette zone et la façon dont ils évoluaient, les précautions prises, etc. Cela reste, évidemment, à éclaircir par les différentes enquêtes.

Pierre, je te donne la parole pour présenter l'enchaînement des faits.

M. Pierre MERTEN : Je vais essayer de vous faire un point assez rapide de la situation. J'espère que vous m'entendez bien. 18 mars 2020, un contexte particulier ; sur l'établissement, nous avons limité au strict minimum nos interventions qui consistaient, notamment, en trois parties, pour la partie SES, à réaliser les lots essentiels qui étaient urgents à réaliser pour maintenir les installations de sécurité en bon état.

La deuxième consiste en des tournées voies. Ce sont les seules que nous réalisons, dans ces cas, pour nous garantir que la voie est en bon état et que les trains circulent en sécurité.

Le troisième point est le maintien d'astreinte pour une intervention si nécessaire. Nous sommes sur le secteur de Strasbourg-Ville. Il y a six agents présents ce matin et six tournées à réaliser. Le collectif est placé en deux équipes de trois, ce qui est l'habitude sur les secteurs, compte tenu du travail qui est réalisé sur les plates-formes multiples et également compte tenu du fait, sur un certain nombre de voies, les circulations se font dans les deux sens.

Il y a deux équipes en décalé. Monsieur VOGEL est dans la première équipe ; il est agent sécurité et RPTX de l'opération. Il a, avec lui, deux annonceurs, Monsieur WINKLER et Monsieur PETER, comme l'a dit Monsieur le Président. Ce dernier est un jeune cadre. Il est initialement rentré chez nous et travaillait à l'URA. Il a commencé la formation de jeune cadre voie. Il était en immersion dans le collectif de Strasbourg-Ville, comme nous le faisons régulièrement pour apprendre le métier. Il avait déjà eu sa formation d'annonceur. Il n'était pas encore habilité sur le site parce qu'il n'avait pas les connaissances et les particularités locales. Cela faisait partie du travail que nous accompagnions afin de valider cela. Ils avaient trois tournées à réaliser, une sur la voie 1, une sur la voie D et une sur des appareils de voie. Ils ont commencé la journée par la voie 1. Pour situer le site, nous sommes au nord de la gare de Strasbourg, sur la ligne Paris-Strasbourg, ligne classique. Il remontait la voie 1 faisant suite à un échange initial avec l'agent circulation. Ils font leur tournée sur la voie 1 et la voie 2 sur la plate-forme. À la fin de cette tournée, ils veulent se rendre sur la voie D.

Encore une fois, il y a eu un échange avec l'agent circulation. Ils se sont rendus sur le site pour commencer la tournée sur la voie D. Selon le témoignage et les premiers éléments du mécanicien, il dit, à ce moment, qu'il voit au dernier moment trois agents qui cheminent et qui traversent la voie. Il n'a pas le temps de siffler et il les heurte. Monsieur le Président a rappelé le bilan. Monsieur VOGEL est décédé. Monsieur PETER est projeté avec une blessure à la jambe. Il a 15 points de suture à la jambe, une fracture à la main ou au poignet. Il a la main dans le plâtre. Il a un gros hématome à la tête. Le point le plus délicat, actuellement, est qu'il a une fracture de la rate. Il est en surveillance, aujourd'hui, à l'hôpital de Haute Pierre. Il est impératif qu'il n'y ait pas d'hémorragie. C'est la raison pour laquelle il est, actuellement, en soins intensifs. Monsieur WINKLER sort indemne de l'accident, mais il est très choqué. Monsieur PETER est également très choqué. Je tenais à dire, pour le soutien psychologique, que j'ai eu Monsieur LEFRANC qui m'a confirmé avoir contacté tout le monde, y compris certains encadrants. J'ai également souhaité qu'il rappelle d'autres personnes. La particularité, aujourd'hui... vous avez parlé, précédemment, du contexte en Alsace qui est délicat. Nous ne pouvons pas entrer dans les hôpitaux. De ce fait, le soutien psychologique est d'autant plus difficile. Nous allons voir s'il est possible d'avoir un soutien psychologique directement, au niveau des hôpitaux, notamment pour Monsieur PETER afin qu'il ne se sente pas trop seul. Hier, dans l'après-midi, nous avons organisé une CSST extraordinaire pour rappeler les premiers points et répondre à un certain nombre de questions. Voilà pour les faits que je voulais vous faire remonter aujourd'hui.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Pierre. Je précise, effectivement, par rapport à ce que tu as dit, dans d'autres circonstances, évidemment, que j'aurais fait une tournée beaucoup plus développée sur le site de Strasbourg. Je suis allé, hier, en fin d'après-midi, à Strasbourg, avec une circulation de TGV restreinte dans le cadre du confinement avec, bien sûr, un ordre de mission de la SNCF, à la demande expresse du Président LALLEMAND qui m'a lui-même demandé s'il devait y aller. Je lui ai dit que je m'y rendrais. J'ai pu rencontrer des dirigeants de l'UO Exploitation, participer un petit moment à la CSSCT, mais sans vouloir rentrer dans ces débats qui lui appartiennent en propre et sur lesquels le président du CSE n'a pas à participer. J'ai rencontré, ensuite, une partie de l'encadrement de l'UP Voie dans laquelle a eu lieu l'accident. J'ai pu discuter avec le directeur d'établissement et son adjoint. J'avais proposé à la famille, elle n'en a pas éprouvé le besoin, de me déplacer. Les circonstances ne me permettaient pas d'aller voir Monsieur PETER à l'hôpital.

Je propose que nous prenions les premières questions. Agnès RAULT m'a transmis les premières demandes de paroles. Visiblement, la communication avec Madame LANTZ et avec Monsieur PINOT est très compliquée. Monsieur PINOT, êtes-vous avec nous ?

Mme Agnès RAULT : Visiblement, Madame LANTZ cherche à prendre la parole. Nous ne l'entendons pas.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vous propose de céder la parole à d'autres élus.

M. Clément SOUBISE (CGT) : J'ai une question sur le programme de travail de la journée. Après les deux tournées en question, voie 1 et voie D, des appareils de voie devaient être vérifiés. Savons-nous combien d'appareils de voie étaient concernés ? J'aurais également voulu avoir des précisions sur le programme de travail de la semaine, sachant que la tournée en question était déjà une tournée prévue pour lundi ; elle avait été reportée.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pierre MERTEN, peut-il répondre précisément à cette question ?

M. Pierre MERTEN : Les appareils de voie qu'ils devaient vérifier, sont, ligne 18, tous les appareils entre le PK2 et le PK2 700. Il y avait cinq appareils de voie à vérifier, en plus des deux tournées de voie. Pour le programme de la semaine, vous savez que les événements qui ont marqué ce début de semaine ont été assez compliqués à gérer. Nous essayons d'adapter le programme en fonction des urgences et de ce qui était le plus important. Il était prévu, hier, de reprendre les tournées qui étaient initialement prévues le lundi et qui n'ont pu être réalisées dans de bonnes conditions. Elles avaient été revues pour la journée de mercredi. Voilà la raison pour laquelle le programme avait été modifié.

M. Clément SOUBISE (CGT) : Je termine ma question. Les agents ont des questionnements. Qui finira la tournée ? J'attire votre attention sur le fait qu'il serait très malvenu de demander à des collègues de la brigade de Strasbourg de finir la tournée de leur camarade décédé. Il serait bon que nous trouvions des personnes autres que des gens qui l'ont connu personnellement.

Par ailleurs, j'aurais aimé savoir où en sont les collègues de la brigade de Strasbourg. Sont-ils en arrêt ou en accident de travail ?

M. Pierre MERTEN : Je suis allé voir les collègues de Strasbourg, hier, après être allé sur place, sur le lieu de l'accident. Forcément, l'ensemble du collectif et les encadrants étaient très choqués. À l'issue de notre entretien, j'ai demandé que chacun puisse rentrer chez soi. Nous avons essayé de raccompagner les personnes les plus touchées, notamment l'appui DPX. Il avait, le matin, fait le briefing et organisé le travail. Il était effondré par rapport à ce qui s'était passé. Nous avons essayé d'accompagner tout le monde.

Votre remarque sur le fait de faire la tournée... Il est évident que nous n'allons pas remettre le collectif sur cette tournée. Si jamais nous n'arrivons pas à terminer cette tournée et si des mesures de restriction de circulation sont à prendre, nous les prendrons, bien entendu.

M. Clément SOUBISE (CGT) : Les collègues de la brigade sont-ils en accident du travail ?

M. Pierre MERTEN : Pour l'instant, je ne saurais pas répondre à votre question. Je vais être franc avec vous. Je les ai autorisés à rentrer hier après-midi parce que tout le monde était choqué. Je pense que nous leur proposerons, de toute manière, de faire une déclaration d'accident du travail pour choc psychologique. Dans l'immédiat, je n'ai pas eu le temps de reboucler.

M. Clément SOUBISE (CGT) : Je vais être honnête avec vous. Il m'a été rapporté qu'il leur avait été demandé de poser des congés pour la journée d'aujourd'hui. J'ose espérer que cela ne restera pas pointé comme un congé et que l'entreprise fera ce qu'il faut pour les dégager d'une autre manière.

M. Pierre MERTEN : Non, il n'est pas question qu'ils soient en congés aujourd'hui.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur SOUBISE. Pouvons-nous redonner la parole à Monsieur PINOT ? La situation a-t-elle évolué ? Monsieur PINOT peut-il s'exprimer ?

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Je vous entendais tous, mais j'ai dû raccrocher et me reconnecter pour essayer de participer correctement à ce malheureux CSE extraordinaire. Je suis désolé si mes questions sont redondantes et si une réponse a déjà été apportée sur le sujet.

Nous avons eu aussi écho d'un SMS envoyé par le DPX ou le remplaçant DPX selon lequel il était proposé un congé, aujourd'hui, pour les agents de la brigade s'ils ne se sentaient pas capables de se rendre au travail. J'espère que tout ceci est une maladresse et que ce sera rectifié pour que nous permettions à ces agents d'être mis en confinement.

J'avais une question concernant l'agent décédé par heurt. S'agit-il d'un agent du cadre permanent ou d'un agent contractuel ?

On nous parle de trois agents. Fallait-il deux annonceurs ? A priori, à la lecture des documents que nous avons reçus très tardivement, il fallait deux annonceurs. Je peux voir qu'il y a un annonceur formé, mais pas sur site. Par ailleurs, le jeune cadre en formation, selon les informations que nous avons, était présent pour remplacer un collègue qui bénéficiait de ses droits pour garde d'enfants. La question se pose en termes d'organisation ; cela n'a-t-il pas été fait à la va-vite ? Avions-nous un seul annonceur formé sur site au lieu des deux annonceurs préconisés, apparemment ?

Nous aimerions également avoir des nouvelles du mécano qui a dû certainement être très choqué par la situation.

Nous aimerions savoir si cela a été fait sous annonce, sous DFV afin d'essayer de comprendre. Il y a beaucoup d'émotion. Nous avons été aussi choqués lorsque nous avons reçu votre mail, Monsieur le Président. Il s'agissait d'un jeune papa. Ce genre de nouvelles est toujours terrible à lire et, nous imaginons, à vivre pour cette famille. Cela faisait un petit moment que nous demandions que le travail effectué ne soit réalisé que pour des circulations d'urgence. Cette tournée voie entraine-t-elle dans ce domaine ? Y avait-il une situation urgente à la faire ? Beaucoup de questions se posent. À la lecture des documents que nous avons lus en travers, nous avons l'impression que ce sujet est évité. Commençons par les bases. Y avait-il une situation d'urgence à faire cette tournée ? Y avait-il vraiment deux annonceurs, comme cela est normalement prévu, formés sur site dans l'équipe de ces trois personnes ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais donner la parole à Monsieur MERTEN. Il va pouvoir répondre à ces questions. Nous avons répondu à la question sur les congés. Pierre, l'agent décédé, était-il agent du CP ou contractuel ?

M. Pierre MERTEN : Il faisait bien partie du cadre permanent. Vous avez demandé pourquoi les agents étaient-ils au nombre de trois. Je l'ai dit au tout début ; cette pratique était actée par le DPX de Strasbourg parce que le contexte de plate-forme à voies multiples, pour éviter toute situation dangereuse, avait été préconisé. C'est la raison pour laquelle il y avait un collectif de trois agents, donc un agent chargé de la tournée et deux agents pour assurer la sécurité.

Vous demandiez si les agents ont été formés. Oui, les deux agents ont été formés même si le jeune cadre a eu sa formation pour être AS annonceur. Son titre n'avait pas été validé parce qu'il lui manquait la pratique sur les particularités locales. En tant qu'annonceur, ce n'est pas une nécessité que d'avoir les particularités locales. L'agent sécurité doit les connaître et c'est lui qui met en place un annonceur. Les deux autres agents connaissaient

bien le site et les particularités locales. Il est indispensable que l'agent sécurité ait bien les connaissances, car c'est lui qui met en place le dispositif de sécurité.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : L'annonceur formé venait-il d'arriver en janvier de cette année ?

M. Pierre MERTEN : Cette personne faisait partie de l'effectif, précédemment de Neudorf. Il a rejoint le collectif de Strasbourg. Il avait déjà les habilitations sur le site avant même son arrivée à Strasbourg, car il avait déjà connaissance du site de Strasbourg-Ville. Il connaissait déjà les particularités locales. Il connaissait déjà le site avant même de rejoindre la brigade. En termes administratifs, il a rejoint le secteur de Strasbourg, mais il avait la connaissance sur cette zone.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Avons-nous des nouvelles du mécanicien ? Si nous n'en avons pas, il conviendrait d'essayer d'en prendre durant la séance du CSE. Pierre, as-tu des informations ?

M. Pierre MERTEN : Non, je suis désolé, je n'ai pas eu le temps d'en prendre.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Tout le monde a fait le maximum depuis hier. La question est légitime. Nous allons essayer de demander à SNCF Voyageur, durant ce CSE, des nouvelles du collègue agent de conduite.

Quant à l'urgence de la tournée voie, je crois que Pierre MERTEN s'est exprimé. Cela nous amène dans une discussion qui va évidemment au-delà de cet accident, à savoir la nature des opérations que nous continuons à faire pendant cette période de pandémie et de confinement. Les tournées voie, cela a été clairement exprimé, en font partie parce que le réseau doit rester circulaire. Si nous commençons à dire qu'il n'y a plus de tournées voie et que nous allons baisser les performances ou les repousser toutes à un horizon encore inconnu, je pense que nous allons créer, quelque part, de mauvaises conditions de circulation sur le réseau ; les pouvoirs publics nous demandent de conserver, dans des conditions aussi normales que possible, la circulation, modulo l'adaptation du plan de transport des horaires, etc. D'autre part, nous allons « fabriquer » une boule de situations à résorber dont nous pensons qu'elles ne sont pas nécessaires. Les tournées restent des activités que nous pouvons poursuivre pendant la période de confinement, y compris en respectant sur cette tournée, les règles barrières qui ont été amplement discutées dans ce CSE. Pierre MERTEN peut, peut-être, nous dire comment, dans ce cadre de tournées, s'appliquent les règles barrières.

M. Pierre MERTEN : L'appui DPX du secteur avait bien pris en compte toutes les règles que nous avons préconisées, y compris les dernières qui avaient été données, la veille. Nous sommes forcément en effectif réduit, actuellement. Nous avons donc un peu plus de véhicules, ce qui facilite la chose. Il avait pu mettre à disposition de l'équipe un véhicule cinq places du secteur ainsi qu'un véhicule deux places. Ils étaient à trois agents. Les trois agents avaient donc deux véhicules, deux dans le véhicule cinq places et un dans la voiture deux places. Ils avaient tous à disposition de l'eau savonneuse pour se laver les mains. Les règles consistant à rester à 1 mètre minimum des autres personnes avaient été rappelées. Les règles barrières avaient été rappelées et l'organisation de la tournée était prise en compte.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je propose que Madame LANTZ, si elle s'est connectée, reprenne la parole, comme elle l'avait demandé.

Mme Caroline LANTZ (CFDT) : J'aimerais savoir si nous avons des nouvelles de la maman. Je l'ai vue hier. J'ai su que la mère de la victime était vraiment choquée. J'aimerais énormément remercier l'entreprise pour les engagements qu'elle a pris pour l'enfant de la victime. Il sera accompagné tout au long de sa croissance. Je m'inquiète également pour la contrôlease. Nous nous inquiétons du mécano, mais la contrôlease, apparemment, a été également énormément choquée. Quelqu'un aurait-il des nouvelles d'elle ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur ce sujet, j'ai eu des nouvelles aujourd'hui d'un contact pris ce matin, par Madame GABRIEL, avec la conjointe de notre collègue décédé. J'avoue que je n'ai pas de nouvelles de sa mère. Je prends la question. Nous allons évidemment être attentifs à cette personne également. Concernant le petit garçon, je peux vous dire que cela fait partie des sujets que nous avons discutés avec la DRH de Réseau et avec le président de Réseau. Un ensemble de dispositifs financiers est de nature, d'un point de vue financier, à assurer l'avenir de cet enfant. Cependant, ce n'est certainement pas le seul sujet. Je sais, pour la question très difficile de l'annonce, qu'un pédopsychiatre était en contact avec la maman pour voir comment ces choses pouvaient se faire. Évidemment, nous allons nous assurer que cet enfant pourra être accompagné.

Concernant la contrôlease, je vais demander à Agnès RAULT et à Olivier MARTY de s'adresser, en parallèle, à Stéphanie DOMMANGE, la Directrice de l'activité TER pour voir si nous pouvons avoir des nouvelles de ces deux personnes, en cours de la séance de ce CSE.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Bonjour à tout le monde. Je voulais réagir sur ce que le secrétaire a dit, précédemment, en introduction, concernant une alerte qui sortirait et mettant en cause les agents. Je suis un peu surpris. Comment en arrivez-vous à cette conclusion ? C'est quelque chose d'important. Avez-vous eu des témoignages de la part des agents ? Avez-vous des faits vous permettant de déclarer que les agents travaillaient sans protection ? Si je comprends les propos de mon camarade secrétaire, ça reviendrait à cela, ce qui m'étonne. La question a peut-être été posée, mais ma connexion s'est interrompue à plusieurs reprises ; cette tournée avait-elle un caractère d'urgence ? Y avait-il vraiment le personnel nécessaire pour travailler à cet endroit ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous allons nous efforcer de répondre à chaque question et à chaque intervention. Concernant la question du caractère d'urgence, je me suis exprimé pour dire, sur les tournées, que nous ne raisonnons pas en caractère d'urgence à proprement parler, sauf à dire que ne pas le faire allait nous amener dans des urgences. Les tournées font partie de la petite partie du dispositif de maintenance (je ne parle même pas des travaux qui sont en cours d'arrêt à 90 %) est maintenue parce qu'il faut garder le réseau circulaire et ne pas baisser les performances là où c'est possible et ne pas pousser, devant nous, une « boule » de tournées qui seraient à faire à la reprise.

Concernant la fiche alerte, ce que nous allons dire doit être pris avec beaucoup de prudence. Je vais, pour la peine, me jeter un peu à l'eau en vous disant ce que nous pensons avoir compris. Je demanderai à Monsieur BUCHHOLZER de préciser les informations que nous avons eues venant du PAI de Strasbourg. Nous verrons comment il faut communiquer vis-à-vis des agents pour tirer, dans l'immédiat, les leçons de sécurité de cet accident.

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : Monsieur LARRIEU, je suis désolé de vous interrompre. J'ai essayé de prendre la parole à plusieurs reprises.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur BRASSART, je vous propose d'envoyer, comme tout le monde, un petit SMS à Madame RAULT qui me donnera les ordres d'intervention. Nous nous sommes fixé cette règle pour tous. Merci. Vous aurez donc la parole, à votre tour, comme tout le monde.

Que pouvons-nous dire ? Vincent BUCHHOLZER le confirmera ; a priori, une tournée a été faite ; c'est ainsi que le travail a été organisé. Aucune DFV n'a été déposée auprès du PAI alors que la préconisation était de réaliser cette tournée avec une DFV sur la voie de la tournée. Il n'y a pas de DFV déposée.

Par ailleurs, le témoignage du conducteur qui a heurté les agents, c'est logique lorsque nous regardons le bilan de l'accident, nous décrit des agents regroupés, puisque le train a heurté deux d'entre eux, en train de traverser. C'est tout ce que nous pouvons en dire. L'écoute des conversations entre le poste d'aiguillage et le responsable, Monsieur VOGEL, indique, à plusieurs reprises, qu'il prend des renseignements sur la circulation à venir. Ces renseignements lui sont donnés. Nous ne pouvons pas en déduire davantage, notamment sur la mise en place d'un dispositif d'annonce pour la première tournée faite. À ce stade, nous n'en savons rien. En revanche, il est clair que nous n'avons pas eu de dépôt de DFV. J'aimerais que Vincent BUCHHOLZER le confirme.

M. Vincent BUCHHOLZER : Je le confirme. Aucune demande de DFV n'a été posée sur le poste de l'AC nord du PAI de Strasbourg. Ce que tu as dit est effectivement le cas. Il prend des renseignements sur l'état de la circulation sur les voies. L'AC répond clairement à ces demandes.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Par rapport aux préconisations faites sur cette zone et par rapport à ce qui avait été rappelé par l'encadrement local, au moins la procédure de DFV n'aurait pas été engagée par l'équipe pour la tournée... nous supposons qu'ils l'ont faite en début de tournée. Les échanges avec le poste laissent à penser qu'ils ont effectivement fait une première tournée de surveillance et qu'ils s'apprêtaient à en faire une deuxième sur la voie D puisque les questions portent, notamment, sur la voie D. Cependant, il n'y a pas de DFV posée. Cela fait penser que la question du dispositif avec lequel ils se sont protégés est posée. Voilà tout ce que nous pouvons dire à l'heure actuelle. Il faut donc être très prudent.

Pour les enquêtes, je rappelle qu'il y a, d'un point de vue technique, une enquête des deux établissements pilotés par les deux chefs de pôle S, Monsieur KNAUB et Monsieur ERB. Il y a une enquête de la Direction des Audits de Sécurité, la DAS, qui a déjà pris contact avec les établissements. Il y a, depuis ce matin, une enquête du BEATT. Cela n'était pas évident, mais le BEATT doit enquêter dès qu'il y a un accident ferroviaire avec un mort ou cinq blessés graves ou des dommages matériels importants. La question est de savoir s'ils se saisissent de ce cas puisque suivant les cas, il peut interpréter les accidents comme étant plutôt à dominante ferroviaire ou plutôt à dominante sécurité du personnel. Il semblerait qu'il ait interprété cet accident, ce qui ne paraît pas illogique s'agissant d'agents de maintenance, comme un accident à dominante ferroviaire. Le BEATT ouvrira donc une enquête, ceci, sans préjudice d'une enquête judiciaire, de l'enquête de l'inspection du travail et de l'enquête de cette instance, le CSE. Voilà ce que nous pouvons dire, Monsieur GUELLEY.

Agnès, peux-tu nous donner l'ordre des prises de parole demandées ?

Monsieur NOËL, Monsieur PINOT, Monsieur ACHOUB, Monsieur ROBERT, Monsieur STIEGLER, Monsieur BRASSART et Monsieur MUTEL.

M. Maurice NOEL (UNSA Ferroviaire) : Bonjour. J'ai quelques interrogations à vous soumettre. À cette date, nous ne savons toujours pas quand nous allons faire l'enquête CSSCT. Il serait bien, à l'issue de cette réunion, que nous ayons une date à laquelle nous allons la faire. Nous souhaiterions, dans cette enquête, qu'apparaissent les échanges entre le PAI et l'agent. Nous aimerions que la lumière soit également faite, à savoir s'il y a eu un briefing en début de chantier et à quel moment ils ont changé de voie pour la deuxième tournée.

Dans la situation actuelle, ne faut-il pas renforcer les descriptions sécuritaires ? Ne faut-il pas imposer aux gens au maximum du maximum de prendre une DFV pour faire des tournées ou des relevés urgents ? Je sais qu'il y aura des relevés à faire au niveau de la maintenance puisque nous n'aurons pas le personnel pour régler les problèmes. Je sais que des points en VI traînent un peu partout dans la ZdP.

Au retour du collectif de Strasbourg que sera-t-il entrepris pour les accueillir le premier jour ? Ils vont reprendre le travail ; qu'avons-nous prévu au niveau de l'accompagnement ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'ai pu louper, au passage... parce que je regardais l'ordre des questions, en même temps. Je crois que les questions sont pour Pierre MERTEN. Pierre, peux-tu essayer de répondre ?

M. Pierre MERTEN : Le point sur la date sera à traiter, je pense, après.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Ce n'est effectivement pas tout à fait à toi d'y répondre. Je note la question relative, Monsieur NOËL, à la date d'enquête CSSCT. Il n'est pas sûr que nous puissions y répondre ce soir.

M. Pierre MERTEN : Pour la partie briefing, ce que je sais puisque l'appui DPX me l'a confirmé et les agents qui étaient présents avec nous l'ont également confirmé, c'est qu'il y a eu un briefing complet le matin à l'équipe pour leur rappeler ce que chacun avait à faire et dans quelles conditions. Il leur a été rappelé qu'ils devaient prendre les DFV. Même si elles n'étaient pas programmées, puisque nous avons, à présent, souvent cette problématique, les DFV ne sont pas toujours accordées. En l'occurrence, cependant, nous avons un accord avec les collègues de l'EIC pour leur demander de donner suite à toutes les demandes qui seraient faites. Cela a bien été rappelé lors du briefing. Y a-t-il eu un briefing au niveau de l'équipe sur les trois agents, lorsqu'ils ont arrêté une voie pour aller sur l'autre ? Pour l'instant, je ne pourrai pas y répondre. Cela fera bien sûr l'objet de témoignages dès que nous pourrons entendre les deux collègues qui s'en sont sortis.

Sur les dispositions sécuritaires d'IAV, j'y ai répondu en partie, notamment sur le site de Strasbourg puisque toutes les lignes ne sont pas toujours dans cette situation. Sur le site de Strasbourg, de part et d'autre de la gare, nous priorisons systématiquement le fait de tourner avec des DFV pour que ce soit plus sécuritaire.

Sur le retour du collectif, pour l'instant, je n'ai pas encore eu le temps de faire le point avec les services psychologiques. Ce qui est très compliqué, Monsieur le Président l'a rappelé, est, en période de confinement, que nous avons du mal à avoir le soutien des assistantes sociales ou de l'aide psychologique du fait des déplacements. Nous allons voir ce que nous allons mettre en place. Je vais essayer de trouver une solution demain ou lundi. J'irai moi-même sur place pour échanger avec les agents et voir comment nous pouvons reprendre le travail ensemble.

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

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Je vais peut-être être un peu redondant ; excusez-moi. Il est important d'avoir des réponses sur une telle enquête. Y'a-t-il eu une demande de DFV faite par téléphone ou physiquement ? Nous savons que l'AC de Heim était fermé. L'AC nord gérait les deux secteurs. La consigne de poste le prévoit-elle ? L'AC était-il formé à ce type de procédure ? Étant donné qu'il était seul, il ne pouvait peut-être pas accorder de DFV si elle lui a été demandée.

J'ai entendu qu'il fallait trois agents. Fallait-il deux annonceurs formés sur site avec les particularités du site à une vitesse élevée courbe ? Nous pouvons être formés annonceurs ; nous pouvons être formés agents circulation, mais, après, nous avons une formation sur site pour bien prendre toutes les caractéristiques et toutes les problématiques que peuvent engendrer tels ou tels sites. La question est : un annonceur formé doit-il l'être obligatoirement sur site pour exécuter ses fonctions d'annonceur ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pour la première question, Vincent BUCHHOLZER, y a-t-il eu, sous une forme ou une autre, physique ou téléphonique, des demandes de DFV ?

M. Vincent BUCHHOLZER : Je reconfirme qu'il n'y a pas eu de demande de DFV. Je peux également répondre à la deuxième question, si vous le souhaitez, sur le titulaire du poste. L'agent en poste est un agent titulaire, en roulement. Bien sûr, la configuration du poste permet le jumelage des deux tables. C'est quelque chose que nous faisons toutes les nuits. Je rappelle que le secteur de Vendenheim et le secteur de Strasbourg Nord sont jumelés la nuit. C'est quelque chose qui est absolument dans la conformité et dans la régularité du fonctionnement du poste.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pour être précis, parce que les questions de Monsieur PINOT l'étaient, est-ce que cet agent, si une DFV lui avait été demandée, pouvait l'accorder ?

M. Vincent BUCHHOLZER : Bien sûr que oui. Nous étions en service réduit. Effectivement, il peut l'accorder. Il avait, avec lui, un CCL qui lui prend les demandes. Aucune demande n'est venue sur le CCL. Effectivement, il est en capacité de prendre cette DFV.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Concernant les deux annonceurs, fallait-il deux annonceurs formés sur site, Pierre ?

M. Pierre MERTEN : Guillaume LE FOLL pourra peut-être compléter. La mission de l'annonceur, lorsque nous sommes annonceurs, ne nécessite pas les connaissances locales des particularités locales. C'est ce que je disais précédemment. Celui qui met en place le

dispositif de sécurité est l'agent sécurité. Lui, par contre, doit avoir toutes les particularités locales, connaissance de lignes, vitesse de lignes. Il va mettre en place l'annonceur. La mission annonceur sera uniquement d'annoncer les trains par rapport à ce qui lui aura été demandé par l'agent sécurité. L'annonceur n'a pas l'obligation d'avoir les connaissances locales.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Guillaume LE FOLL veut-il compléter ce point ?

M. Guillaume LE FOLL : C'est tout à fait ça ; les particularités locales n'ont pas à être données à l'annonceur ; c'est à l'agent sécurité de les avoir.

M. Christophe ACHOUB (CGT - Secrétaire) : J'ai quelques questions, mais, avant tout, je voudrais revenir sur ce que vous disiez, précédemment, avec l'info sécurité. Je ne vais pas vous mettre en porte à faux mais j'ai sous les yeux un mail de Pierre MERTEN adressé à un certain nombre de personnes dans lequel il livre un nouveau message ; il dit qu'il faut communiquer la fiche alerte sécurité. Il faut d'abord la communiquer aux agents et, ensuite, elle sera affichée en local, après l'accord de la ZP. Je vois que dans votre message, vous dites bien qu'elle devrait être affichée une fois que l'accord verbal a eu lieu avec les équipes, voire une fois que le CSE se soit déroulé. Quelque part, cette fiche a été bien préparée pour être distribuée. Encore une fois, je vous dis que je suis outré de ce qui y est inscrit. Il faudrait que vous revoyiez votre copie.

Concernant les questions, vous dites que ce n'est pas une tournée à caractère d'urgence ; c'est ce qui a été dit, hier, lors de la CSSCT. Si vous ne les faites pas, effectivement, elles sont reportées. Je me pose un certain nombre de questions et je m'adresse au directeur d'établissement. Cette tournée était prévue lundi ; c'est ce qui a été dit, hier, en CSSCT. Elle a été reportée à mercredi en sachant, lundi soir, que nous savions que nous allions certainement vers un confinement total. Il y a eu, lundi soir, des annonces du président sur un confinement total pour le mardi, à partir de midi. Si nous savions déjà que nous nous dirigeons vers quelque chose, pourquoi avons-nous choisi de la reporter au mercredi alors que nous savions que nous partions vers un confinement ? Avec le coronavirus, le moral des agents n'est pas au top. Ils s'interrogent. Ils ont également des questionnements dans la tête. Il n'aurait peut-être pas fallu faire cette tournée tout de suite. Je repose la question que j'ai posée, hier, en CSSCT. Je voudrais que le directeur d'établissement nous réponde très précisément sur ce sujet puisque j'entends, aujourd'hui, dans le contexte des référentiels, que l'intervention a été autorisée en mettant en place un annonceur. Cela est possible pour les tournées. Il a été dit, en CSSCT, que la réglementation propre à l'établissement permet l'intervention avec un dispositif d'annonce ou avec la mise en œuvre d'une DFV. La réglementation propre à l'établissement le permet ! Y a-t-il, dans la réglementation propre à l'établissement, une obligation de toujours le faire une DFV ou pouvons-nous également le faire au niveau des annonces ? Je voudrais également que vous me communiquiez, puisque cela a été demandé, toutes les consignes locales. C'est important dans ce genre d'enquête. Concernant la tournée elle-même, si elle était effectivement programmée en DFV, pourquoi partons-nous avec un agent de tournée et avec deux annonceurs ? On me répond que c'est pour traverser les voies. Je ne suis pas sûr de ce que j'ai entendu. J'ai entendu que vous avez toujours deux annonceurs avec un agent voie, en tout cas sur l'Infrapôle Rhénan. Il faudrait que vous répondiez à cette question. Je vous le redis, cette tournée n'avait pas un caractère d'urgence. Nous avons été clairs sur le sujet. Avoir reporté cette tournée au mercredi alors que nous étions en confinement total était une erreur. Nous n'allons pas revenir sur cette circonstance.

J'attends également des réponses aux questions écrites que j'ai posées au DET. Je ne les ai toujours pas. Je ne vais pas attendre la fin de la semaine.

Je voulais également savoir, sur la reconnaissance du parcours... On nous dit qu'un agent n'avait pas toute la reconnaissance du parcours. Est-ce un agent présent dans l'établissement depuis peu ? D'où vient-il ? Cela fait-il suite à la réorganisation ? J'ai également besoin de réponses.

Je m'adresse, pour la dernière chose, à l'ensemble des élus. Hier, lors de la CSSCT, la direction a demandé aux membres de la CSSCT de se positionner sur le fait de savoir s'ils voulaient faire une enquête. J'ai préconisé, si l'ensemble des membres voulait faire une enquête, qu'ils pouvaient la faire et que le secrétaire se joignait également à cette enquête. Je rappelle également, c'est ce que je voulais dire et nous avons échangé sur le sujet, en cas d'accident grave, que les élus du CSE sont aussi légitimes, voire très légitimes pour mener également une enquête. Aujourd'hui, au-delà des membres de la CSSCT, je m'adresse au président ; sachez, si plusieurs élus, aujourd'hui, veulent faire une enquête, au titre du CSE, qu'ils sont en droit de le faire, en plus de celle de la CSSCT. J'en ai fini pour le moment, Monsieur le Président.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci, Monsieur ACHOUB. Je pense que nous allons pouvoir vous donner un certain nombre de réponses. Pierre, les raisons, rapidement, pour lesquelles cette tournée n'a pas pu avoir lieu lundi ? Je pense avoir expliqué pourquoi elle était nécessaire et pourquoi l'entreprise avait choisi de maintenir ces tournées, pas seulement à l'Infrapôle Rhénan, mais dans toute la SNCF, pendant la période de confinement...sur le report de lundi à mercredi. Ensuite, sera-t-il possible de fournir les consignes locales ? Pourquoi deux annonceurs ? Concernant les réponses aux questions écrites, je peux vous garantir que vous les aurez. Il y a également la question de la reconnaissance du parcours par l'agent.

M. Pierre MERTEN : Pour les tournées, je voulais rajouter que les tournées sont nécessaires pour assurer le maintien en condition opérationnelle du réseau et pour garantir la sécurité des circulations. Pour l'instant, pour les tournées prescrites dans les référentiels, nous n'avons pas de dérogation pour les décaler. C'est la raison pour laquelle elles sont maintenues.

Concernant la question consistant à nous demander pourquoi nous avons toujours deux annonceurs sur l'Infrapôle Rhénan, il n'est pas tout à fait juste de dire cela. Ce choix est fait sur le secteur de Strasbourg. Effectivement, il est préconisé de travailler en DFV, mais sur une plate-forme multiple, même lorsque nous travaillons sur une DFV, nous avons des voies contigües qui circulent et pour lesquelles nous avons également besoin d'une annonce. C'est aussi la raison pour laquelle les annonceurs sont aussi présents. Ce n'est pas juste pour faire des traversées, mais surtout pour assurer l'annonce des voies contigües.

Vous avez parlé d'une réglementation propre à l'établissement. Ce n'est pas une réglementation propre à l'établissement. La réglementation est celle qui est applicable partout, en France. Sur le secteur, faire une tournée sur une voie banalisée relève de la catégorie 1. C'est autorisé à l'annonce des circulations. Le DPX, en début d'année, a profité de la réorganisation, pour remettre à plat toutes les tournées et l'organisation des tournées avec tous les agents. Ils ont refait ensemble toutes les tournées. Elles sont planifiées le lundi

matin. C'est la raison pour laquelle elle était programmée le lundi matin parce que cette période permet plus facilement, en situation normale d'exploitation, d'avoir des DFV. C'est la raison pour laquelle les tournées étaient planifiées le lundi matin, pour permettre de poser les DFV. Pourquoi cela a-t-il été décalé ? J'essaierai d'avoir une réponse claire sur le sujet. Il faut comprendre que nous sommes dans une situation compliquée en ce moment. Le contexte est particulier. Nous n'avons donc pas pu réaliser le programme tel qu'il est établi. Les tournées qui étaient prévues cette semaine ont été reprogrammées pour qu'elles puissent être réalisées dans les temps.

Bien évidemment, nous vous donnerons les référentiels tournées. Concernant les questions que vous m'avez vous-même envoyées, excusez-moi si je n'ai pas répondu par écrit. J'ai revérifié, dans le compte rendu de la CSSCT d'hier ; de nombreuses questions ont été posées. Pour moi, les réponses ont été données puisque j'avais transmis vos questions à mon adjoint, à Juan NOÉ qui a été l'interlocuteur, entre autres, sur la partie technique de la CSSCT pour apporter des réponses. Je vous referai une réponse écrite sur l'ensemble de vos questions pour ne rien oublier.

M. Christophe ACHOUB (CGT - Secrétaire) : Très rapidement, pour répondre au directeur, j'entends ; nous avons eu des échanges hier, par SMS et par téléphone. La moindre des choses serait de me répondre par écrit. Ce n'est pas de cette façon que nous devons procéder. Ensuite, au-delà des référentiels des tournées, nous voudrions avoir, je vous le redis simplement, tout ce qui relève du fonctionnement propre à l'établissement puisque vous avez également des procédures propres à l'établissement. Il est important de nous les remettre également.

Vous nous dites que vous avez réorganisé des tournées faisant suite à la réorganisation. Il me semble que sur le dossier de la réorganisation de l'Infrapôle Rhénan, il n'y avait pas de réorganisation de tournées donnée aux élus. Je découvre un peu les choses. Vous avez réorganisé l'établissement derrière une réorganisation. Nous regarderons cela également. Lorsque vous nous dites que c'est compliqué, oui, je constate que c'est compliqué. Vous avez attendu que nous soyons en confinement total pour reporter une tournée qui était prévue avant le confinement total. J'en suis un peu surpris.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur ACHOUB, j'entends. Sur ce dernier point, je comprends parfaitement, dans le cas présent... si nous disons, après le confinement, que nous poursuivons certaines activités, dont les tournées pour les raisons qui ont été exprimées, cela signifie qu'il est logique, quelque part, qu'une tournée qui n'a pas pu être effectuée avant le confinement soit reportée après. Il faut bien voir que tout cela évolue de façon extrêmement rapide. Les consignes varient quasiment tous les jours de la part des pouvoirs publics. Elles ont varié de façon extrêmement rapide depuis la veille du week-end et depuis les annonces de lundi soir. Dans ce cadre, nous sommes arrivés à cibler les activités essentielles. Nous savons qu'il y a eu une difficulté à nous mettre au point sur ce qui devait être fait ou non. En l'occurrence, il s'agissait de choses qui étaient dans le cœur de cible de ce que nous avons décidé de maintenir pendant la période de confinement. Je pense qu'il n'y a pas d'anomalie à ce que cette tournée supprimée lundi ait été reprogrammée mercredi.

Monsieur ROBERT, vous avez la parole, si vous le souhaitez. Je propose à Monsieur ROBERT, s'il ne parvient pas à prendre la parole, de relancer son micro. Je passe la parole,

dans ce cas, à Monsieur STIEGLER. J'entends des déclenchements ; j'ai l'impression que les collègues essaient de prendre la parole.

M. Emmanuel STIEGLER (CFDT) : Nous avons compris qu'il y avait différentes enquêtes. Nous verrons le résultat des enquêtes. L'arrêt du travail de nuit, notamment en Alsace parce que nous sommes en effectif réduit... nous avons des agents qui travaillent la nuit. Lorsqu'ils rentrent en journée, chez eux, ils ont les enfants à la maison et ils ne parviennent pas à se reposer. Ils retournent travailler la nuit suivante. Ils sont alors très fatigués. Je pense que vous avez constaté l'état des troupes, hier, en Alsace. Nous vous demandons l'arrêt du travail la nuit, pour commencer à l'EIC Alsace et ailleurs, si cela est nécessaire. Effectivement, quelques trains de fret circulent la nuit, mais nous pourrions très bien les faire rouler en journée avec la diminution des circulations.

Ce matin, en Lorraine, il y avait de nombreux travaux, des demandes de travaux dans de nombreux postes. Ce sont des postes où ils sont, parfois, à deux personnes alors qu'il n'y avait qu'une seule personne. Cela complique également le travail des agents. Nous vous demandons donc beaucoup de vigilance sur ce sujet.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais répondre ; Monsieur BUCHHOLZER pourra compléter s'il le souhaite. Nous allons être clairs ; nous sommes dans une situation qui évolue quasiment de jour en jour sur les plans de transport. La situation des plans de transport voyageurs évolue dans un sens de réduction progressive. Nous allons passer, demain, en moyenne à 30 % des plans de transport voyageurs alors qu'en début de semaine, je le rappelle, lundi, nous étions encore à 70 %. Sur le plan de transport voyageur, cette réduction est forte. Les plans de transport voyageurs, s'il n'y avait qu'eux seuls, permettraient, a priori, de fermer de nuit. Nous avons une difficulté importante avec le fret. Ce n'est pas faute de soulever la question que vous posez, Monsieur STIEGLER. Cette question a été soulevée d'abord par le directeur d'établissement de l'EIC Alsace qui est parfaitement conscient de cette situation. Il a été un des premiers à la soulever ; cela a également été soulevé par la ZP NEN. La situation est la suivante ; premièrement, les entreprises de fret ont, d'une part, des trafics qui diminuent. Je pense, par exemple, à tous les trafics liés au BTP parce qu'il y a un ralentissement absolument phénoménal du BTP. Les entreprises du BTP arrêtent un certain nombre de chantiers, ce qui, d'ailleurs, amène la SNCF à arrêter, elle aussi, de nombreux chantiers. D'autre part, il y a des secteurs liés à l'alimentation où certains trafics particuliers de chimie ou autres sont d'autant plus nécessaires pendant la période. À l'heure actuelle, le fret a des besoins importants. Je cite un chiffre pour que nous ayons les idées à peu près claires là-dessus. La nuit dernière, environ 800 trains de fret ont circulé sur le réseau ; cela correspond entre 50 % et 60 % d'un trafic normal. Cela est donc loin du trafic normal, mais ce n'est pas du tout un trafic négligeable. Des discussions sont en cours avec le fret pour essayer de réduire les ouvertures des postes, compte tenu, notamment, du problème que vous citez, mais aussi, plus basiquement, du nombre d'agents qui sont actuellement malades ou confinés ou retenus pour des gardes d'enfants. Nous avons fait passer clairement le message qu'il fallait, à présent, évoluer vers une réduction de l'ouverture des postes. C'est un dialogue qui se passe quotidiennement avec les entreprises de fret ; nous n'y sommes pas encore. Nous avons encore la nécessité de faire circuler un certain nombre de trains de fret, la nuit, mais les messages que vous nous passez sont des messages que Réseau a aussi passés aux entreprises de fret et pour lesquels nous espérons progresser dans les jours qui viennent. Voilà ce que je peux dire aujourd'hui. Ce n'est pas une situation stabilisée. C'est une situation

qui évolue et dans laquelle nous avons la même sensibilité que vous sur ce fait de pouvoir passer autant que possible en 2x8 dans beaucoup de postes.

Sur la Lorraine, vous m'indiquez qu'il y a de nombreux travaux. Les travaux doivent beaucoup diminuer compte tenu des directives que nous avons données. Nous nous assurerons que c'est bien le cas, évidemment. En revanche, sur les demandes de travaux dans les postes, oui, je pense que nous avons une question globale qui devrait faire l'objet d'expression de l'entreprise, demain. Cela va consister à nous assurer que nous soyons très attentifs au fait que les postes qui ne fonctionnent pas tout à fait dans des situations normales, du point de vue effectif, sont bien en configuration pour assurer leurs missions en toute sécurité. C'est déjà le cas. Évidemment, les établissements sont à la manœuvre là-dessus. Je pense que nous allons passer un message particulier autour du sujet que plusieurs d'entre vous ont évoqué ; le sujet du coronavirus peut troubler les uns et les autres de différentes façons. Vous citez le sommeil. Nous pouvons également citer l'inquiétude pour des proches, etc., la réorganisation d'un certain nombre de roulements de tableaux de service. Un message doit être passé par l'entreprise pour dire que ceci nécessite une vigilance particulière pour la sécurité. Voilà ce que je voulais vous dire, Monsieur STIEGLER.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : J'ai entendu Monsieur MERTEN qui disait qu'il y avait des accords entre directions ou DPX, entre établissements pour faciliter la demande de DFV. Sur le terrain, c'est complètement différent. Aujourd'hui, il est très compliqué d'avoir une DFV non prévue, surtout en mode dégradé. Je ne connais pas bien le site, mais, à mon avis, une seule DFV pour les trois tournées paraissait compliquée. Il fallait au moins une DFV par tournée. Mes questions sont simples. Était-il possible d'avoir cette DFV en fonction des circulations ? Si oui, combien de temps de période pouvions-nous avoir ? Ce temps permettait-il de réaliser la tournée de manière correcte ? Qu'en est-il aussi de la charge de travail de la journée ? Les trois tournées étaient-elles réalisables techniquement en une seule journée avec DFV ? sans DFV ? Monsieur MERTEN a dit que ces tournées étaient prévues le lundi parce que c'était le jour le plus simple, en fonction des circulations. Du fait qu'elles sont décalées au mercredi, cela a probablement créé des complications pour avoir les DFV.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La question est claire. Je propose qu'il y ait deux réponses ; celle de Pierre MERTEN sur l'organisation des tournées par rapport aux DFV et celle de Vincent BUCHHOLZER sur le cas précis de ce jour. Pouvons-nous accorder des DFV ?

M. Pierre MERTEN : Oui, le programme de la journée permettait largement l'organisation de ces trois tournées. À 9h30, la première était déjà terminée. Pour la deuxième, ils en avaient à peine pour une heure. Et pour la troisième, il s'agissait des appareils de voie. Ces tournées étaient réalisées dans la matinée. L'appui DPX leur avait justement dit de prendre le temps pour faire ces tournées puis de prendre le temps pour faire des comptes rendus propres. La charge de travail consiste vraiment à organiser le travail comme il se doit. Habituellement, cela se fait le lundi parce que le lundi matin, il y a un peu moins de trains sur le secteur de circulation de Strasbourg. C'est pour cela que cela permet d'avoir des DFV. Je vais laisser Vincent compléter.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais corriger un peu ton expression, Pierre. À telle heure, je ne sais pas si la première tournée était terminée. C'est, à ce stade, une hypothèse. C'est une hypothèse de travail. Je crois que nous devons être tous clairs là-dessus. Au vu des échanges entre le poste et les agents, nous supposons qu'ils avaient

terminé la première tournée, mais c'est uniquement une supposition par rapport aux demandes qu'ils font de position des trains. Nous supposons, évidemment, entre-temps, qu'ils se sont organisés avec une chaîne d'annonce et sans DFV, ce qui, évidemment, pose des questions. L'enquête devra l'éclaircir. Nous supposons que la première tournée a été faite par rapport à ce que tu dis.

M. Pierre MERTEN : Excusez-moi, j'ai peut-être interprété...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous raisonnons en vous disant que la première tournée a été faite, mais à ce stade, il faut le prendre comme une hypothèse.

Vincent BUCHHOLZER, pouvions-nous, ce jour-là accorder des DFV ? As-tu en tête les durées ? Nous ne pouvons peut-être pas forcément répondre sur ce point en séance. Nous pourrions répondre a posteriori.

M. Vincent BUCHHOLZER : Effectivement, je ne peux pas vous donner de détails parce que je ne connais pas par cœur le périmètre de la ZEP (zone élémentaire de protection) ou des ZEP concernées. En revanche, je peux dire que nous avons deux agents, un AC et un CCL, qui prennent les demandes travaux. Nous avons un plan de transport qui est à 35 % de la normale, la pointe étant passée. Les rames, dans les deux sens, sont basculées sur des Régiolis. Nous avons très peu de problèmes de GOV. Pour moi, oui, il était bien possible d'accorder ces périodes. Combien de temps auraient-ils eu ? Je ne peux pas le dire aujourd'hui. Je ne le sais pas. Sur le principe oui, il était possible d'accorder ces DFV.

Je vais revenir sur la question de Monsieur STIEGLER par rapport aux fermetures de la nuit. Je voulais ajouter un complément. Nous essayons de nous adapter comme nous le pouvons. Ce soir, par exemple, nous fermons la ligne 28, en concertation avec les DNO. Il s'agit de la ligne Dijon-Mulhouse. Nous fermons trois gares, Clairval, Montbéliard et Belfort, en concertation avec le national, pour économiser les nuits et préserver nos agents.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela confirme ce que je disais. C'est vraiment l'intention. Nous ne pouvons pas, brutalement, fermer le réseau alors qu'il y a des besoins d'acheminement de trains fret. Cela fait également partie de la continuité de la vie du pays, à différents points de vue. Je le disais, alimentation, sanitaire, industriel, etc.

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : J'interviens peut-être un peu en retard par rapport aux discussions ; j'avais essayé de prendre la parole, mais le micro ne fonctionnait pas. Je n'ai pas bien saisi ce qui a été dit au début concernant les particularités locales. Le DET disait qu'il connaissait le secteur, mais qu'il n'avait pas encore pris note des particularités locales. Je voulais éclaircir cela.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous allons nous efforcer de redire le point. Attention, il y a trois agents avec trois situations différentes vis-à-vis des habilitations et des particularités.

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : Je parle de l'agent sécurité, le TESM qui devait chapeauter...

M. Pierre MERTEN : L'agent sécurité qui était sur le site, Gabriel VOGEL, appartenait à l'équipe de Strasbourg-Ville ; il était déjà à Strasbourg-Ville. Il connaissait donc tout. Il

connaissait les particularités locales. Il avait toutes les habilitations. Il était agent sécurité. Il avait, avec lui, deux personnes qui étaient annonceurs, Monsieur WINKLER qui était annonceur et qui connaissait, en plus, les particularités locales puisqu'il est également TES M et Monsieur PETER qui était en doublure d'annonceur et qui faisait la mise en pratique de l'annonceur après avoir eu la formation. Lui ne connaissait pas les particularités locales, mais il n'avait pas obligation de les connaître, c'est ce que j'explique juste avant, puisqu'il n'avait que la fonction annonceur.

M. Nicolas BRASSART (SUD-Rail) : Je voulais juste être sûr. Je n'avais pas précisément saisi les choses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : C'est un point important. Je pense que nous avons essayé d'être clairs là-dessus ; merci Monsieur BRASSART.

M. Jean-Marie MUTEL (CGT) : Je n'ai pas envie de polémiquer. Nous aussi sommes touchés. Vous étiez, manifestement, très touché au début de votre intervention. Malheureusement, je me dis que cela devait arriver. Je l'ai souvent dit en CSE. Trois minutes de silence pour commencer un CSE... pas de mort sur notre périmètre ; voilà, c'est arrivé. Vous allez peut-être dire que je mélange tout, mais le nombre d'accidents du travail, le nombre d'événements de sécurité, le nombre d'accidents graves font peur depuis à peine un an, finalement, que nous avons commencé cette instance.

J'ai écouté le message de Monsieur FARANDOU qui s'adresse aux cheminots et qui dit que toute l'entreprise est endeuillée. Oui, l'entreprise est endeuillée. Nous avons une seule obsession qui est de protéger les salariés. Nous, à la CGT, cela fait longtemps que la sécurité est notre priorité. Encore une fois, je ne veux pas polémiquer, mais cela fait trop longtemps que vous n'écoutez pas les élus et que vous n'écoutez pas les cheminots. Sur le périmètre de notre CSE, nous constatons des problèmes de formation, de manques de moyens, en matériel, en personnel, en suppression d'effectifs, de réorganisation, de permanence. La dernière en date est celle de l'Infrapôle Rhénan. Nous sommes obligés d'évoquer cette situation anxiogène, génératrice de RPS sur l'Infrapôle Rhénan qui est en pleine restructuration avec une réorganisation structurante où vous allez installer de la multi activité, source, encore une fois, d'anxiété chez de nombreux agents. Nous voyons bien, à la lecture de ces premiers éléments de l'enquête, que beaucoup de zones d'ombre se posent sur la façon d'avoir fait l'annonce, sur les formations, sur la maîtrise du secteur d'intervention. Pourquoi trois agents alors qu'il y a une DFV ? Je m'interroge. La tournée a-t-elle été faite avec l'outil nomade pour lequel nous avons remis un certain nombre d'avis motivés négatifs parce qu'il y a des problèmes de manipulation du téléphone pour annoter, sur l'application ? J'aimerais savoir s'il s'agissait d'une tournée nomade ou s'il s'agissait d'une tournée papier. L'urgence de la tournée, je suis désolé, est pour nous discutable. Dans tous les cas, elle ne vaut pas le prix d'une vie. Mardi, deux collègues ont été blessés, mais Gabriel est mort. Je l'imaginais, hier matin, au petit déjeuner, devant ses proches qui lui disent comme nous tous, au quotidien, de faire attention à lui avec le coronavirus. Tout le monde est confiné, sauf les cheminots. Ses proches lui ont sans doute demandé de faire attention au coronavirus et de faire les gestes barrières. En fait, nous avons plus peur de la maladie ; au final, la mort a frappé à la porte. De quelles entreprises parlons-nous ? Nous parlons de la SNCF, une grande entreprise moderne qui fait rouler des trains à 300 km/heure, mais il y a l'envers du décor ! Depuis 15 jours, Monsieur le Président LARRIEU, vous avez quitté le navire en plein naufrage. Oui, la situation est critique en Alsace. Elle est anxiogène. Il fallait stopper le maximum d'interventions et supprimer le maximum de tâches. Je pose toujours la question

du pourquoi cette tournée. Cet après-midi encore, dans l'est de la France, l'ASTI travaille toujours pour faire de la maintenance non essentielle. Il a encore fallu que le référent de la CSSCT, n° 4, Monsieur Denis DOUCET, intervienne. Contrairement à vos annonces, il y a encore des chantiers non urgents en cours. Depuis lundi, Monsieur MARTY est interpellé. Il n'a pris aucune initiative, aucune note de service, aucune directive, rien. Comment cela peut-il arriver ? Comment est-il possible de faire rouler, encore une fois, des trains à 300 km/h et de ne pas être capable, depuis deux semaines, de fournir eau, savon, gel, lingettes et surtout de mettre en sécurité les cheminots à la maison ? Comment est-ce possible de mourir au travail ? Comment est-ce possible, en pleine crise sanitaire majeure, d'avoir un président par intérim qui décide de ne rien décider depuis des jours, malgré les alertes, les interpellations, les mails du secrétaire, les mails du coordinateur santé, les droits d'alerte et les droits de retrait en pagaille ? Encore cet après-midi, des droits de retrait, dans l'Est, ont été posés. Comment, dans l'est de la France, une des zones les plus touchées par le coronavirus, des gens peuvent-ils être encore en production ? Il y a pire qu'un aveugle, il y a celui qui ne veut pas voir. À présent, la justice s'en est saisie. Elle tranchera et elle décidera. S'il le faut, elle punira. J'entends votre émotion, mais vous, Monsieur LARRIEU, entendez les cheminots, entendez la CGT. Donnez-nous les moyens de travailler en sécurité et dans le contexte actuel, la règle doit être « tout le monde à la maison ». Merci.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur MUTEL. Je vais vous répondre parce que je suis interpellé directement. Moi non plus, je ne vais pas polémiquer. Je vous prie d'excuser simplement la fatigue, c'est la réalité. C'est une réalité pour beaucoup d'entre nous, en ce moment et pas seulement pour les cadres. Je n'entends pas me situer sur le registre de l'émotion. Je voulais vous donner quelques points.

Ce que vous dites, pour l'essentiel, même si les formes ne sont pas les mêmes, est partagé à la fois par le président de ce CSE et par les directeurs d'établissement dont un et un adjoint sont ici présents. Nous avons, évidemment, cette hantise de l'accident grave. Nous avons étudié et pris en compte les accidents les plus sérieux de l'année dernière dont certains, effectivement, n'ont pas eu de conséquences plus graves uniquement par chance. Évidemment, nous avons donc pris un certain nombre de mesures pour chaque cas afin d'en éviter un retour. Nous pouvons, ensuite, être en désaccord sur telle ou telle mesure, sur l'ampleur de telle ou telle action, mais ce n'est pas pour autant que nous pouvons dire que nous serions inactifs vis-à-vis de cela. La sécurité du travail est très présente dans toutes nos actions de management. Ce ne sont pas seulement des discours. Un suivi d'actions, un reporting des résultats, une demande vis-à-vis de tous les établissements sont mis en œuvre pour réaliser les actions qui vont bien en matière de sécurité du travail. Nous ne serons pas forcément d'accord là-dessus, mais je ne peux pas laisser dire, sur ces sujets, que nous ne serions pas à l'action. Nous n'avons pas su éviter cet accident dramatique. J'y reviendrai. Mon intervention va peut-être être un peu longue, mais je vous donnerai ce que j'ai dit, hier, à l'équipe de l'encadrement de l'UP voie sur les suites données à cet accident.

Concernant le deuxième sujet, « pas de capitaine dans le navire », je ne suis pas d'accord. Nous avons vécu une situation d'intérim qui a été, je le reconnais, un peu longue. Elle va s'achever dimanche soir puisque lundi prochain, Stéphane CHAPIRON, avec sept jours d'avance sur ce qui était prévu, sera en place pour piloter la ZP. Il n'y a pas eu de trou, je vous rassure, dans l'intérim. Il y a eu, certes, une forte charge de travail pour moi. Je ne peux pas dire le contraire. Il y a eu beaucoup d'engagements de la part des collègues qui ont assuré une plus forte charge de travail que celle qu'ils avaient l'habitude. Je pense, notamment, à Dany DEUDON], le chef du pôle performance production qui est mon

remplaçant, à Philippe BECQUELIN, son adjoint. Je pense à Olivier MARTY pour tous les aspects RH. Je peux vous dire que cette période d'intérim a été organisée. J'ai suivi de près tout ce qui se passait, y compris les difficultés de mise en place des mesures liées au coronavirus sur notre ZP, y compris les débats avec les instances représentatives du personnel qui ont eu lieu. Lorsque je dis que nous communiquions plusieurs fois par jour, cela est faible. Nous communiquions sur la situation, sur les mesures à prendre, sur les demandes des OS, sur les réponses à faire et sur la situation à mettre en place. Sur ce sujet, j'ai fait, à plusieurs reprises, en personne, des téléconférences de directeurs d'établissements consacrées à peu près exclusivement à la situation du coronavirus pour que les choses se mettent en place.

Vous me dites que des choses, dans l'est, n'étaient pas conformes, selon vous. Nous vous avons répondu cet après-midi. Il s'agissait d'une maintenance restreinte aux téléphones de PN, aux téléphones d'alarme qui sont des lots essentiels. Je suis clair ; si ces lots se nomment « essentiels », c'est qu'il y a quand même une raison. Si nous avons un accident avec un téléphone de PN qui ne fonctionne pas pendant la période de confinement, personne ne nous excusera. Vous connaissez, comme moi, la sensibilité sur les accidents de passage à niveau. Ce n'est pas la peine d'insister sur notre zone qui a connu l'accident d'Avenay, il y a bientôt un an. Si nous ne nous sommes pas bien compris avec les agents, nous nous réexpliquerons. Nous expliquerons comment et dans quelles conditions il faut les assurer. Ils pourront les assurer dans de bonnes conditions de protection. C'est le souhait du Président FARANDOU et nous le partageons complètement. Je réinsiste, en une semaine, 10 jours, nous sommes en train de reconfigurer violemment, j'emploie le mot à dessein, sans préavis, toute la production de l'entreprise qui est une entreprise qui fonctionne, d'habitude, de façon totalement programmée qu'il s'agisse de la maintenance ou de la sécurité des trains parce que nous estimons que cette programmation est aussi un gage de sécurité. Nous sommes en train de reconfigurer totalement la production de toute l'entreprise en arrêtant la quasi-totalité des travaux, en réduisant la maintenance à un noyau très réduit et en baissant, nous l'avons dit, de 70 % la circulation des trains. Cela ne se fait pas facilement. Cela se fait avec beaucoup d'efforts et beaucoup de fatigue, des ratés que j'assume. En effet, certaines mesures ne sont pas forcément suivies d'effets immédiatement ou le lendemain ; nous mettons parfois deux à trois jours pour obtenir certaines choses, mais nous y arrivons. À titre personnel, je ne peux pas laisser dire qu'il n'y avait pas de capitaine dans le navire. Lorsque le capitaine est en vacances, pendant l'été, la situation de la ZP fonctionne avec les délégations aux adjoints, ce qui fonctionne bien ; elles ont fonctionné en l'occurrence. J'ai été très présent, beaucoup plus présent, peut-être, que certains peuvent l'imaginer dans cette période. Je ne veux pas laisser dire que je n'aurais pas pris la mesure des difficultés qui frappaient la ZP.

J'espère ne pas m'être emporté, mais ce n'était pas du tout le souhait, Monsieur MUTEL. Moi non plus, je ne veux pas polémiquer, mais j'avais quelques aspects un peu factuels à vous redonner.

Je vais demander à Pierre MERTEN de répondre à quelques questions. Était-ce une tournée avec l'outil nomade ? Pensons-nous que cet outil peut avoir un impact dans ce qui s'est passé ? Je reviendrai sur la question de la peur de la maladie et sur le souci des agents, en ce moment. Je pense que c'est un sujet qui est présent dans de nombreuses déclarations. Nous allons devoir le reprendre. Pierre, je te laisse la parole.

M. Pierre MERTEN : Je n'ai pas l'assurance de la réponse, savoir s'il s'agissait d'une tournée avec l'outil nomade. Nous avons eu quelques soucis, depuis le début de l'année, sur les outils TSP ; nous essayons de les régler. Selon mes dernières informations, l'outil TSP fonctionnait. Je pense qu'ils l'ont utilisé, mais je vous le confirmerai plus tard parce que je n'ai pas la réponse.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous vous répondrons, Monsieur MUTEL. Je dis un mot sur la question de la peur de la maladie. Effectivement, cela a été évoqué. J'étais, hier, dans le Haut-Rhin. Le Haut-Rhin est moins touché que le Bas-Rhin, mais il est quand même beaucoup touché d'où l'impossibilité, évidemment, d'accéder aux hôpitaux. J'ai pu constater que la pandémie était extrêmement présente dans toutes les réflexions des dirigeants. Cela vaut aussi pour la circulation ; j'ai discuté avec le DU circulation qui a en charge le PAI. Nous avons parlé des conditions dans lesquelles nous exploitons ; nous avons parlé du nettoyage des postes de travail. Nous avons parlé de ces questions de nuit. Il faut être clair ; nous avons la chance de ne pas encore avoir de malades dans l'équipe, mais nous sommes dans une région qui concentre une très grande proportion de malades de France. Cette affaire n'est, peut-être, qu'une question de jours. La suite nous le dira. Dans tous les cas, je peux dire que les précautions sont vraiment prises pour que les gens puissent travailler dans les meilleures conditions. Nous avons parlé de choses très concrètes. Il est sûr, cependant, peut-être plus en Alsace qu'ailleurs, que la maladie pèse sur les esprits. Nous ne pouvons pas dire le contraire. Nous devons y être attentifs. Nous réorganisons la production d'une façon qui est, dans beaucoup de cas, un peu forfaitaire. Nous ne faisons pas la production avec la stricte utilisation de chaque agent disponible. Nous faisons d'abord baisser des pans entiers de la production. J'ai cité les chantiers ; j'ai cité un certain nombre d'opérations de maintenance. Cela a fait qu'un certain nombre d'agents ne sont pas utilisés et qu'un certain nombre d'agents reste à utiliser. Nous ne sommes pas en train de doser la production par rapport aux agents disponibles. Nous nous efforçons, en Alsace où il y a cette situation plus forte qu'ailleurs... je crois, d'après ce que me disaient les directeurs d'établissement, que l'Alsace doit concentrer environ 80 % des cas français, spécialement le Haut-Rhin ; la zone de Mulhouse est très touchée. Nous nous efforçons d'adapter la situation sans attendre d'être forcés de le faire. Cela amène à laisser un certain nombre d'agents à la maison. Je reconnais que les autres agents... ils viennent probablement au travail avec des soucis, soucis pour eux-mêmes, soucis pour les proches. Chacun a une famille et chacun voit exactement ce que je veux dire. Nous sommes tous confinés. Chacun a des soucis dans sa vie personnelle. L'entreprise donne un certain nombre de réponses. Je crois que Monsieur NOGUE voyait encore les organisations syndicales nationales ce soir, à 16 heures. Jour par jour, nous nous efforçons d'apporter de plus en plus de réponses à toutes les questions. Je crois, ce soir, que les rémunérations sont discutées. Des questions viennent au fur et à mesure de façon à apporter des réponses aux agents. Nous prenons en compte une situation qui est celle non pas de la SNCF, mais de tout le pays pour laquelle nous essayons de faire nous, pour ce qui nous concerne, le mieux ou le moins mal possible, souvent le moins mal, dans ces situations de crise, pour assurer une continuité minimale des transports pour le pays, pour assurer un état minimal de fonctionnement du réseau. En le faisant, je reconnais que nous rencontrons de nombreuses difficultés et que cela peut créer de nombreuses frustrations. Nous nous efforçons de les corriger, pas en un jour, mais de les corriger jour après jour. C'est tout le travail qui a été fait par le directeur d'établissement et par les équipes d'encadrement ; je rajouterais, avec les agents parce que je pense que la coopération des agents est très grande, là-dessus et est très importante. Beaucoup d'équipes proposent des solutions et s'organisent de façon responsable et adaptée par rapport à la pandémie et par rapport aux consignes.

En dernier point, je voulais vous dire que nous avons eu une discussion, aujourd'hui, en point Comex SNCF Réseau sur le sujet spécifique de la sécurité - suite directement à l'accident de Vendenheim - en période de confinement et de coronavirus. Un groupe de travail a travaillé là-dessus cet après-midi pour faire une communication, demain, assez large vis-à-vis des agents de Réseau. Il y aura probablement une expression du président. Nous verrons sous quelle forme, au moins vis-à-vis du management. Nous rappellerons que la période peut entraîner des perturbations, des conditions de travail différentes et des évolutions de certains risques à prendre en compte par les agents, à prendre en compte par l'encadrement en premier lieu, mais aussi par les agents afin qu'ils effectuent leur mission en toute sécurité. En l'occurrence, je parle de la sécurité de l'exploitation ferroviaire et de la sécurité du personnel. Voilà ce que je pouvais vous répondre, Monsieur MUTEL.

Monsieur NEAU, je vous passe la parole.

Je passe la parole à Monsieur CATIAU et nous reviendrons vers Monsieur NEAU.

M. Bruno CATIAU (UNSA Ferroviaire) : Dans la continuité de l'intervention de Jean-Marie MUTEL, coordinateur SSCT, Thierry WAUQUIER a eu un droit d'alerte RPS sur le périmètre de l'Infrapôle Rhénan. Ce droit d'alerte a été émis le 24 octobre. Je l'ai sous les yeux. L'un des premiers tirets portait sur ce que nous appelons « les facteurs organisationnels humains » et FOH. Nous tournons depuis le début, je crois, sur le contexte actuel. Ce n'est pas un scoop. Un collègue a aujourd'hui employé une expression extrêmement forte : « s'agissant de collègues encore à la production, les agents ont la peur au ventre. » Je pèse mes mots. Au travers de ce drame, nous avons une question de fond. Je ne pense pas que vous aurez intégralement la réponse même si j'ai perçu, quand même, quelques prémices. Nos études FOH ont été bâties et conçues dans une période que nous pouvons qualifier de normale. Aujourd'hui, nos études FOH sont bousculées parce que nous ne sommes plus dans une situation normale. La question de fond qui implique, je crains fort, une réponse très vaste est de savoir si nous sommes encore en capacité, face au contexte inédit que nous connaissons ? J'emploie le terme, comme bien d'autres, d'« anxiogène ». Je crains fort que le sujet FOH prégnant aujourd'hui, encore plus qu'auparavant, vienne bousculer nos organisations. J'espère que nos inspecteurs du travail sont encore là pour nous éclairer, mais, sincèrement, je crois que nous sommes devenus faibles.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Oui, votre intervention appellerait, évidemment, une analyse très approfondie. Si je prenais la casquette du directeur sécurité que je suis, fonction que je débute, c'est évidemment un très gros sujet dont nous discutons avec mes collègues sécurité du groupe.

Si nous examinons la situation d'avant et celle d'aujourd'hui, des facteurs modifient l'esprit dans lequel les agents viennent au travail, cela peut être source d'une certaine inquiétude. Des facteurs organisationnels peuvent également être modifiés dans le travail lui-même. Tout cela doit être pris en compte. Nous avons deux éléments de réponse que je vais évoquer et qui me paraît répondre en partie aux problèmes. Nous allons rester prudents parce que je pense que la réponse va se construire jour après jour. Je répète que nous sommes en train de nous adapter, jour après jour, à une situation inédite. Tout le monde la compare à ce qu'ont vécu nos parents ou grands-parents, en période de guerre, c'est-à-dire à un bouleversement complet de tout ce qui se passe dans le pays. Je suis bien placé pour vous dire que le vécu des équipes dirigeantes est exactement cela. La masse des problèmes à

traiter qui arrivent tous les jours est totalement inédite. Cela n'a pas de précédent en entreprise, dans aucun des secteurs du pays. La SNCF ne fait pas exception. Cela est vrai pour les hôpitaux, puissance 10 ; cela est vrai pour les forces de l'ordre, pour la poste, pour EDF, etc. Cela est vrai pour toutes les entreprises. Le nombre d'entreprises qui, aujourd'hui, font zéro en termes de chiffre d'affaires parce que, pour elles, l'activité économique s'est carrément arrêtée, est impressionnant. Ce sont des sujets extrêmement anxiogènes pour beaucoup de nos concitoyens.

Il y a deux aspects. Pour commencer, nous avons énormément baissé le niveau d'activité même si j'ai entendu qu'il y avait des critiques sur la raison pour laquelle nous continuions telle ou telle chose. Le niveau d'activité a énormément baissé. En voyageur, nous pouvons pronostiquer que le niveau va continuer à baisser. En fret, il va probablement continuer à baisser parce que des pans entiers de l'économie vont s'arrêter. Le niveau d'activité a donc baissé et va continuer à baisser. Par ailleurs, dans nos priorités, nous nous concentrons sur nos priorités. Je cite un exemple. Vous ne m'avez pas entendu parler de H00. Je n'ai pas posé une fois la question depuis 10 jours aux établissements pour leur demander où ils en étaient dans les Comités de sites. Ce n'est pas la priorité. Évidemment, la priorité nous la mettons fondamentalement sur le fait d'assurer le niveau de production nécessaire aux besoins de nos concitoyens et aux besoins du pays ; notre priorité est aussi de le faire en sécurité. Sur ce deuxième point, cet accident est là pour nous le rappeler, je crois qu'il a marqué beaucoup de monde... les témoignages, depuis hier, que je reçois sont très nombreux. Nous allons prendre des précautions particulières dans cette période de confinement pour que toutes nos opérations gardent le niveau de sécurité que tout le monde est en droit d'attendre de la part de la SNCF et que les agents sont en droit d'attendre en venant au travail. Nous avons beaucoup parlé de la protection des agents. Ce sujet a beaucoup évolué et évolue en permanence, mais il n'y a pas que la protection des agents, à travers les gestes barrières ou contre le coronavirus. Il y a aussi la sécurité du travail en général et la sécurité de l'exploitation ferroviaire qu'il faut, évidemment, totalement garantir. J'entends le fait qu'il y a beaucoup de facteurs, des FOH qui évoluent à la fois dans l'organisation et à la fois dans l'état d'esprit avec lequel nos collègues viennent au travail ; nous allons nous efforcer de le traiter dans l'esprit que je vous ai dit, sans garantir que nous puissions faire un traitement de fond et dans le détail. Si je peux me permettre une dernière remarque, et je m'efforcerai de ne plus faire d'intervention aussi longue, je pense que nous sommes en train d'adapter très rapidement l'entreprise à une nouvelle configuration. La probabilité est que les 15 jours évoqués vont probablement durer davantage. Si nous nous situons sur une période de 30 à 45 jours, après une phase d'adaptation brutale qui ressemble à une sorte de freinage brutal, pas très bien contrôlé, que nous nous efforçons de contrôler au mieux, mais qui fait quand même beaucoup de perturbations, nous devrions pouvoir rentrer dans une période de fonctionnement de l'entreprise à stabiliser à un niveau très bas, sur toutes les activités, niveau très bas pour la circulation, pour les travaux et pour la maintenance et pour lequel nous allons nous efforcer de vraiment soigner tous ces aspects. Voilà ce que je pouvais dire. Monsieur NEAU, avez-vous retrouvé la parole ? Monsieur ACHOUB avait demandé la parole.

M. Christophe ACHOUB (CGT - Secrétaire) : Avant de revenir à l'essentiel, vous nous parlez de travaux en Lorraine et en particulier des téléphones niveau de l'ASTI. Si nous pouvons compléter le sombre tableau sur la Lorraine, je vais vous parler de Sarreguemines où, la nuit dernière, trois agents ont fait des droits de retrait. En effet, les travaux n'étaient pas urgents. Par ailleurs, les gestes barrières n'ont pas été respectés. Pour Lunéville, cela date d'aujourd'hui. Ils travaillent sans eau et sans savon dans les camions. Ils travaillent à

moins d'un mètre. Les gestes barrières ne sont pas respectés, etc. Effectivement, Monsieur NOGUE était avec les organisations syndicales. Effectivement, il y a des directives nationales. Effectivement, aujourd'hui, elles doivent être appliquées dans les établissements dont vous êtes le responsable. Tous les établissements, par souci de production, ne respectent pas les choses. Nous l'avons constaté. Il a fallu, lors d'un CSE extraordinaire téléphonique, hier, que nous insistions lourdement pour que nous ayons enfin une fiche avec un certain nombre de travaux repris pour avoir un début de quelque chose. La situation n'est donc pas simple. Je vous invite à faire comme votre collègue présidente de la ZPA qui a adressé un courrier clair à l'ensemble de ces établissements. Je n'ai pas encore vu de votre main, Monsieur le Président, un courrier où vous vous « mouillez » en disant que c'est ainsi et ainsi. Cela est toujours « il faut ; on verra, etc. ». Rien n'est clair. Depuis le début du Corona, nous n'avons pas de réponse claire de la part de la ZdP NEN. Je peux même vous dire, il y a deux jours, le 17 mars 2020, à 10h04, que je vous ai adressé un courrier ainsi qu'à toute votre équipe. J'aimerais connaître les mesures mises en œuvre sur cet établissement, mais aussi le nombre de cheminots devant travailler sur cette période, leur poste et leur mission. Je le fais au nom du secrétaire. Je n'ai pas de réponse aujourd'hui. Trouvez-vous cela normal ? Moi non.

J'en arrive à l'essentiel. J'ai entendu le DET nous dire que si nous faisons des tournées le lundi c'est parce qu'il y avait moins de trains. Je constate, aujourd'hui, que nous ne les avons pas faites le lundi, mais nous les avons faites un mercredi, là où il y avait le plus de trains alors qu'il y avait un confinement total. Le DET sait qu'il va assister à un CSE extraordinaire sur un sujet important. Il n'a même pas le motif du pourquoi nous avons modifié ce qui était programmé au même titre qu'il n'a pas, non plus, la réponse pour savoir de quel type de tournée il s'agissait. Je suis désagréablement surpris sur ce sujet. Vous saviez que des questions simples allaient être posées. La moindre des choses aurait été de les préparer.

Vous nous avez fait un beau discours sur la crainte des agents sur la période. Je vous ai interrogé, précédemment, mais vous n'avez pas répondu. La direction a-t-elle été attentive ? A-t-elle fait quelque chose par rapport aux agents inquiets, avant de les renvoyer au travail, dans un milieu dangereux ? Cela est important. Vous ne m'avez pas répondu là-dessus.

Concernant l'agent qui ne connaissait pas les particularités locales, vous nous dites qu'il était annonceur et donc il n'était pas obligé de les connaître. La question est : pourquoi ne les connaissait-il pas ? Est-ce parce que c'est un agent d'un autre secteur faisant suite à la réorganisation ? Est-ce pour un autre motif ? J'aimerais avoir une réponse précise et concise sur ce sujet.

Dans le cadre de l'enquête, je voudrais un communiqué sur l'organisation des tournées avant et après. Je viens d'apprendre, au cours de ce CSE, faisant suite à la réorganisation de l'Infrapôle Rhéna, que des tournées ont été réorganisées au sein de l'établissement. J'aimerais connaître l'organisation devant la nouvelle, ce qui a changé. J'aimerais également connaître le thème de la tournée qui a été faite. J'aimerais savoir... vous nous dites que nous n'avons pas de dérogation. Le directeur dit qu'il n'y a pas de dérogation si nous ne faisons pas la tournée. Il me semble, à la CSSCT, sauf si je me trompe, hier, que le contraire a été dit. Il a été dit que nous pouvions avoir une dérogation. J'ai deux informations qui se contredisent. Il faudra également nous répondre là-dessus ; c'est important.

Vous nous donnerez, également, les tournées programmées et celles réalisées. Je crois savoir, depuis le confinement total, qu'il a été décidé, sur certains établissements, hormis les

tournées urgentes et en fonction des thèmes, de ne pas les faire. Je voudrais avoir une vue précise sur les établissements, sur la ZdP NEN. Je veux savoir là où les tournées ont été programmées et celles qui ont été faites. J'aimerais également avoir le programme de travail, c'est-à-dire votre programme hebdomadaire réalisé. Comment les travaux ont-ils été programmés pour cette semaine ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je note un certain nombre de points que vous avez mentionnés. Nous allons essayer de nous tenir, dans les conditions de prise de parole un peu difficiles, au sujet de ce CSE exceptionnel pour l'accident mortel.

Sur les tournées du lundi, organisées le lundi parce qu'il y a moins de trains, je crois que la réponse a été donnée par Monsieur BUCHHOLZER, précédemment. Il faudrait vérifier s'il n'y avait pas moins de trains un mercredi, avec le confinement, qu'un lundi, sans le confinement. Je ne sais pas si Vincent BUCHHOLZER peut donner une indication là-dessus.

M. Vincent BUCHHOLZER : Je veux bien rebondir là-dessus. Effectivement, c'est le cas. Les lundis nous étions en S4 avec un plan de transport à 60 % et 70 % de trains. Le mercredi, nous étions en S1 amélioré, donc environ 30 % à 35 % de trains. Il y a donc effectivement, grosso modo, la moitié de trains le mercredi par rapport au lundi. Le trafic fret n'est pas concerné par la zone puisque les trains passent par Koenigshoffen ; ils n'empruntent donc pas cette partie de voie. Je peux donc dire qu'il y avait moins de trains mercredi que lundi.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur les craintes des agents dans la période, c'est une question générale que j'ai abordée. C'est l'ensemble des mesures de prévention et d'information sur l'organisation du travail, les gestes barrières qui répond à vos questions, même si vous le jugez, sur certains points de vue, je comprends, insuffisant.

Pierre MERTEN peut-il reprendre la parole ? Quant à l'organisation des tournées avant et après, je pense que ce sont des documents sur lesquels il faudra communiquer. Pierre, tu nous en parleras. Concernant le thème de la tournée réalisée, savons-nous si elle avait des particularités ? Pouvons-nous clarifier ce qui se passe lorsqu'une tournée n'est pas effectuée, dérogation ou non ? J'ai répondu de façon générale. Je prends le document qui vous a été envoyé hier, faisant suite au CSSCT. Je dirais que c'est l'intersection entre le CSE qui a eu lieu, hier, sur le droit d'alerte sanitaire et l'accident qui nous occupe. Je note que les opérations comprennent principalement la maintenance de la voie, la TSP voie et appareil de voie ADP, surveillance des ADV, etc. Les surveillances d'appareils de voie font clairement partie de ce que j'appelle « le noyau dur » que nous voulons garder pour maintenir le réseau en « circulabilité » et en sécurité. Y a-t-il des dérogations ou non ? Y a-t-il des contradictions entre ce qui a été dit ici et la CSSCT ?

Pierre, peux-tu répondre à ces questions ?

M. Pierre MERTEN : L'objet de la tournée est bien une tournée de surveillance périodique, donc une TSP dans le cadre de la sécurité des installations. J'ai dit qu'il n'y avait pas de dérogation. Il n'y a effectivement pas de dérogation pour cette tournée. La seule chose qui existe, je pense que cela a été dit hier, est qu'il peut y avoir un report d'une semaine pour les tournées, donc un report d'une semaine est autorisé. Par contre, une dérogation de ne pas la faire n'existe pas. Dans tous les cas, aujourd'hui, les textes ne le prévoient pas.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Un report d'une semaine signifierait, actuellement, sans faire d'hypothèses sur la durée du confinement, un report à l'intérieur de la période de confinement.

M. Pierre MERTEN : Oui. Aujourd'hui, je ne pense pas qu'elle a été réalisée, en tout cas reprogrammée, mercredi. Pour le programme demandé, le programme de la semaine, je vous le communiquerai dès que je l'aurai en ma possession. Avec les événements actuels, nous essayons de réadapter la programmation par rapport à ces choses, c'est-à-dire le minimum de surveillances qui nous est imposé pour permettre la circulation des trains.

Concernant la réorganisation, je me suis peut-être mal exprimé précédemment. Il ne s'agit pas de réorganiser les tournées. Les processus des tournées n'ont pas été modifiés. Il s'agit simplement d'une remise à plat de la planification. Nous sommes au sein du secteur. Il s'agit juste de cela. Si je me suis mal exprimé, je vous prie de m'en excuser. Il s'agit d'une remise à plat de la programmation des tournées à réaliser au sein du secteur. Nous allons en profiter pour faire cela, pour vraiment échanger avec les agents et pour bien reprogrammer. Il y avait une autre question...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous pourrions y revenir ; je propose que nous donnions la parole à Monsieur DURIEZ puis à Monsieur SOUBISE. Excusez-moi, je manque à tous mes devoirs. Monsieur NEAU et Monsieur PINOT avaient demandé la parole. Monsieur NEAU, nous vous écoutons.

M. Sébastien NEAU (CGT) : J'avais quelques petites questions pour recentrer le sujet. Votre discours sur la charge mentale, que ce soit l'encadrement... Nous comprenons bien, c'est vraiment très particulier ; c'est aussi notre constat. Elle est très lourde. Elle est aussi lourde pour les agents. Je voulais demander quelle était la vitesse du train dans la courbe, pas la vitesse maximum de la ligne ou du secteur, mais celle au moment de l'accident. Quelle était la météo, hier matin, au moment de l'accident ? Les premières photos ont été prises hier après-midi ou en fin de matinée. On voit qu'il y a du soleil, mais il faudrait préciser ce détail. Malheureusement notre collègue avait 46 ans. Pour moi, il faisait partie des agents expérimentés. Traversait-il la voie ou travaillait-il ? Si ce n'est pas encore déterminé, il faudra que l'enquête le détermine.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous allons nous efforcer de répondre. Je vais donner la parole à Vincent BUCHHOLZER qui est un des deux responsables de l'enquête au sein de l'EIC. Il était sur les lieux. Avons-nous une indication sur la vitesse du train ?

M. Vincent BUCHHOLZER : Non ; la bande ATTES a été saisie par la justice. La vidange s'est fait avec le cadre traction. La bande n'a pas pu être lue pour l'instant. Elle est sous scellés sauf que nous ne connaissons pas la vitesse du train. Sur les conditions, effectivement, il faisait grand beau.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Que pouvons-nous dire sur la vitesse de fond de la ligne, à cet endroit ?

M. Vincent BUCHHOLZER : La vitesse est à 120 km/h sur la ligne, mais, à l'endroit de l'impact, nous sommes en TIV 90 fixe, donc nous sommes à 90.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous avons une question délicate sur laquelle, à ce stade, nous n'avons que le témoignage fiable du conducteur ; nous allons nous baser là-dessus. Pouvons-nous penser que les agents traversaient la voie ? Qu'avons-nous comme indications ?

M. Vincent BUCHHOLZER : Je n'ai pas lu la déclaration du conducteur, à l'heure actuelle. D'après le Cadre Traction elle dit, effectivement, qu'il a percuté ce groupe de trois personnes qui traversaient, devant lui.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je crois que nous avons cela dans une écoute radio. Voilà ce que nous pouvons dire. Ce point doit être complètement clarifié. Je pense que ce qui nous éclairera là-dessus est les témoignages des deux collègues survivants de l'accident.

Monsieur PINOT, vous avez la parole si vous avez retrouvé...

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : J'ai une question puis une intervention autre. Au vu des réponses du DET, nous nous apercevons que le report aurait pu se faire d'une semaine. Cela était prévu lundi. En reportant au maximum, nous aurions pu reporter cela au lundi suivant avec un trafic réduit de 5 % ou 10 %, contrairement à ce qui a été annoncé, avec une baisse de trafic de 30 %, 35 % ou une tenue de trafic de 30 %, 35 %. Cela aura évité encore plus les risques de heurts.

Par ailleurs, les reports sont-ils dus à un sous-effectif dans cette brigade ? Nous avons entendu dire que vous étiez à moins deux agents. Pouvez-vous nous le confirmer, sur cette brigade qui aurait, en plus, des absences légales pour pandémie ? Il y aurait, de ce fait, un accroissement de travail pour les agents.

Dans votre long message, Monsieur le Président, j'ai l'impression d'avoir entendu Madame BUZYN qui parlait de tsunami et, dans le même temps, Monsieur Bruno LE MAIRE qui dit qu'il faut travailler et qu'il faut produire. Il y a eu des interventions sur le trafic fret. Lorsque nous voyons le trafic fret de voitures de non alimentaires qui se poursuivent, on pourrait croire que vous avez bu les paroles de Monsieur LE MAIRE. Non, le trafic fret doit continuer, mais pour les produits de première nécessité. L'arrivée au bon endroit de tous ces trains et de tous ces wagons chargés de voitures neuves... il ne me semble pas que ce soient des produits de première nécessité. Mettons cela au garage et cela fera beaucoup moins de circulation et beaucoup moins de risques.

Vous parlez beaucoup de la pandémie dans l'est, ce qui est vrai. Je rappelle également, Monsieur le Président, peut-être que cela vous paraît toujours très loin, que la Picardie représente 20 % des décès pour cause de pandémie. De façon générale, nous ne sommes pas à la hauteur ; vous n'êtes pas à la hauteur. Hier, lors du CSE, Monsieur le Président, je parlais de masques, de protections avec des masques. Je me suis fait rentrer dedans ! Refus du président lors de la séance d'hier de fournir des masques là où c'est nécessaire. Deux heures plus tard, le président du GPU en annonce une distribution. Regardez le décalage entre vos prises de décision et celles de là-haut. Vous nous refusez, dans le cadre d'un droit d'alerte... deux heures plus tard, c'est accordé par le biais du président du GPU. Vous allez devoir en distribuer. De façon générale, Monsieur le Président, à l'Infralog, cela a été remonté à nos fédérations, vous ne prenez pas la mesure de la pandémie et de l'anxiété qu'elle amène.

Vous prenez en compte la crainte. La crainte est naturelle, en ce moment. Savez-vous comment vous y répondez, Monsieur le Président ? Par des mises en demeure. Lorsque des agents parlent de craintes, lorsqu'ils disent qu'ils ne se sentent pas en capacité de tenir un poste de sécurité, vous les mettez en demeure. Est-ce cela que vous appelez prendre en compte la crainte des agents face à ce virus ?

Vous m'excuserez, mais vous parlez de charge de travail. Je vous ai entendu. Vous ne parlez de la charge de travail que d'une certaine classe. Je peux vous assurer que les agents de la production, actuellement, également en bureaux administratifs, ont une grosse charge de travail. Les élus, les RPX, les membres de la CSSCT ont une charge de travail excessive également. L'ensemble des cheminots a une charge excessive de travail et pas seulement les hauts dirigeants de cette entreprise, Monsieur le Président.

Nous avons fait analyser votre note d'hier. Nous l'avons fait analyser parce que nous sommes deux agents de circulation. Nous ne connaissons pas certains métiers ; vous ne nous les avez jamais présentés. Nous avons besoin d'un coup de main et nous leur demandons ce qu'ils pensent de cette note. Notre boîte-mail « est devenue rouge ». Dans votre note, certaines maintenances ne permettent même pas de respecter les mesures barrières. Cela fait peut-être redondance à certaines prises de parole, mais dans votre note, Monsieur le Président, certaines maintenances ne permettent pas de respecter les mesures barrières. Est-il possible de l'entendre ? Est-ce imaginable pour vous ? Pour nous, c'est de l'enfumage.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais vous répondre. Sur le report qui aurait pu être fait au lundi suivant, je pense que nous avons répondu à la question. Nous essayons de ne pas pousser, devant nous, la boule. La réponse a été donnée par Monsieur BUCHHOLZER. Le mercredi, en jour normal, il y a 35 % de la circulation. Je suis sûr, un lundi normal, que le pourcentage est plus élevé. Nous vérifierons.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Monsieur le Président, j'oubliais une indication sur ces chiffres. Il n'y avait que 30 % ou 35 % de trafic. Je vous ai fait remarquer, tout à l'heure, que les AC sont normalement deux. En l'occurrence, il était seul pour la prise en charge de ce trafic. Cela signifie, pour l'agent circulation, que cela représentait 60 % des circulations, en temps normal. C'est à prendre en compte dans les discussions. J'espère, dans l'enquête, contrairement à ce que j'ai pu entendre précédemment, que ceux qui font partie de l'enquête pourront écouter les bandes audios parce que cela sera nécessaire à l'enquête.

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

Je le redis, nous allons le faire de façon brève, je pense que ce sera établi par l'enquête, qu'il n'y avait pas de difficultés ou d'obstacles à accorder des DFV du fait du trafic, ce jour-là.

Je passerai la parole à Monsieur MERTEN sur la question des effectifs. Quelques remarques. Je ne refais pas, ici, le CSE sur la prévention face au coronavirus faisant suite au droit d'alerte. Des choses m'étonnent. Je ne pense pas que vous ayez parlé des mêmes sujets masques. Nous recorrigerons après la séance. De ce que je sais, rien n'a été refusé en CSE et accordé ensuite. Nous verrons. Ce qui était dit porte sur la distribution de kits pour des lieux collectifs.

Sur le fait que je ne prends pas en compte la pandémie, je ne peux pas être d'accord. Sur la Picardie, nous sommes très au courant. Je n'oppose pas du tout les régions entre elles. La Picardie est la région sur laquelle nous avons eu les premiers cas de malades de la ZP NEN. Nous sommes très attentifs. Nous avons travaillé, depuis le début, avec les directeurs d'établissement à la fois de l'Infrapôle Picardie qui a eu le premier cas et de l'EIC Hauts-de-France sur les mesures en Picardie... je termine.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Monsieur le Président, en pleine téléconférence, on nous envoie un message sur les Hauts-de-France selon lequel les DPX fournissent des lingettes nettoyantes et non désinfectantes.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Attendez, Monsieur PINOT, nous ne refaisons pas... nous sommes sur un CSE dédié à un accident mortel. Ce sujet doit nécessiter toute notre attention. De plus, nous ne sommes pas dans des conditions qui nous permettent d'interagir aussi bien que d'habitude. Je demande que nous restions focalisés sur le sujet. S'il y a des sujets à voir, nous continuerons à les voir comme nous avons fait depuis le début de cette crise. Je réfute totalement ce que vous dites. Je n'ai aucune espèce d'option par rapport à ce que dit Monsieur LE MAIRE ou non. Je me réfère seulement à des sujets de besoins de transport de fret qui nous sont donnés par les activités du fret. Je ne vais pas aller moi-même regarder ce qu'il y a dans les trains. Je pense que les activités qui ne sont pas essentielles pour le pays sont en train de s'arrêter à grande vitesse. Nous allons très vite arriver à ce que les transports de fret soient les transports uniquement justifiés par la période. Pierre MERTEN, les reports sont-ils dus à un sous-effectif dans la période ? Avons-nous une réponse claire là-dessus ?

M. Pierre MERTEN : Effectivement, l'effectif de la brigade du secteur voie de Strasbourg est en sous-effectif, actuellement, mais le report n'est pas lié à cela. Pour la journée, hier... en sous-effectif, par jour, deux postes ne sont pas couverts. Nous avons, actuellement, une bourse à l'emploi. Les secteurs de Strasbourg ont un CO de 8 agents et les postes sont un peu plus compliqués à couvrir parce que nous avons plus de mal à faire venir des gens, aujourd'hui, sur ces sites. Nous avons des collectifs juste à côté, comme Molsheim, par exemple ; ils sont en sureffectif. Nous gérons les sous-effectifs lorsqu'il y a un besoin de renforts de collectifs où il n'y a plus d'agents vers ceux qui sont en déficit. Cela se fait tout naturellement, comme cela s'est toujours fait.

Le report n'est pas lié à un sous-effectif. Il était lié à un problème de planification et de changement de programme de ces derniers jours. Cependant, ce n'était pas lié à cela. La journée d'hier n'était pas du tout surchargée. Nous avons supprimé tous les travaux, toutes les choses qui n'étaient pas essentielles ; nous nous sommes vraiment concentrés, pour la partie voie, uniquement à la surveillance. Ils étaient, hier, six agents pour effectuer le travail. Il n'y avait pas de surcharge ; le planning était fait pour que cela puisse se faire dans de très bonnes conditions.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Pour la suite, je vais annoncer les prises de parole. Monsieur ROBERT souhaite prendre la parole.

M. Aurélien ROBERT (CGT) : Je voulais vérifier, par rapport aux plans de transport S4 et S1 annoncés précédemment... l'agent travaillait de nuit ; il me semble qu'il gérait aussi une autre zone en plus.

Le S4 annoncé était-il sur le réseau alsacien ou était-il uniquement sur ces tronçons ? Cela peut faire une différence. En effet, il ne peut y avoir que 35 % des trains qui roulent, mais qui roulent à cet endroit. Il faudra bien, quand même, fournir l'ensemble des circulations qui ont lieu, le jour de l'accident. Toutes les DFV ne pouvaient peut-être pas être prises sur une seule journée en fonction des horaires des circulations. C'est ce qu'il faut aussi regarder. Pour parler de la tournée reportée du lundi au mercredi, était-il possible de prévoir les périodes et pourquoi cela n'a-t-il pas été fait ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Vincent BUCHHOLZER, dans ce que nous évoquons, 30 %, 35 % des circulations, est-ce l'Alsace en général ?

M. Vincent BUCHHOLZER : Oui. C'est un plan régional global Alsace, effectivement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous allons être prudents. Nous allons regarder, évidemment... vous avez raison, Monsieur ROBERT. Les enquêtes auront accès à la totalité des circulations de la zone, le jour concerné. Tout cela est enregistré. Nous allons regarder si c'est en proportion. As-tu des raisons de craindre que ce secteur ne soit pas touché en proportion de l'Alsace ?

M. Vincent BUCHHOLZER : Le ratio doit être à peu près le même puisque l'ensemble des lignes est concerné. À vue d'œil, cela doit être à peu près la même chose. Je n'ai pas les éléments exacts.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous vérifierons ce point-là. Il sera accessible durant l'enquête. Nous ne vous entendons pas. Nous vous redonnerons la parole.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Nous avons une question toute simple. Nous voudrions profiter de la présence de l'inspection du travail pour connaître leur avis sur cet accident, tout simplement.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je donne la parole... qui souhaite, dans les trois inspecteurs du travail présents, prendre la parole ? Est-ce que l'une des personnes de l'inspection du travail connectée souhaite prendre la parole ?

S'il s'agit d'une difficulté technique, passez un petit message à Agnès RAULT. Agnès, pouvons-nous rappeler ton numéro de téléphone ? Peux-tu redonner ton numéro de téléphone ?

Mme Agnès RAULT : le 06 20 09 77 16.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Si un participant, à ce CSE, de l'inspection du travail n'arrive pas à prendre la parole, peut-il l'indiquer à Agnès RAULT ? Nous verrons comment lui redonner, à ce moment, un tour de parole.

Monsieur OZENNE, avez-vous d'autres points ?

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Négatif, Monsieur le Président. Nous attendons que l'inspection puisse se reconnecter.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur DURIEZ, avez-vous retrouvé la parole ? Nous voyons qu'un carré clignote sur l'écran Skype. Vous pouvez peut-être essayer, comme l'ont fait certains collègues, de relancer votre dispositif.

M. Clément SOUBISE (CGT) : Je vais devoir être bref parce que je travaille de nuit ce soir. Jusqu'à tout à l'heure, je croyais que je travaillais de nuit pour envoyer des trains de nourriture ou de masques, y compris en Italie. J'apprends que 60 % des trains de fret circulent, donc bien au-delà de ceux qui sont strictement nécessaires à la bonne marche du pays.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : La nuit dernière, Monsieur SOUBISE ! Je ne suis pas capable de vous dire ce qui circulera cette nuit.

M. Clément SOUBISE (CGT) : J'y serai très vigilant. Je vais faire vite ; j'ai quelques questions. Nous avons dit que le report de la tournée n'était pas dû à un sous-effectif. La question a été posée un peu plus tôt ; la présence de Monsieur PETER, le jeune cadre, notre collègue blessé, fait-elle suite à un sous-effectif ? Nous savons, de notre côté, que les demandes de renforts avaient été faites aux agents de Neudorf pour cette tournée précisément. La demande avait été refusée. Je suppose que si nous faisons des demandes de renforts pour une tournée, c'est que nous manquons de personnel pour l'assurer. La présence de Monsieur PETER fait-elle suite à un sous-effectif, à la brigade Strasbourg ?

Par ailleurs, il a été dit que Monsieur WINKLER venait de la brigade Neudorf. Il a effectivement rejoint la brigade de Strasbourg en janvier. Or, selon les informations dont je dispose, il venait plutôt de la brigade de Rœschwoog. Confirmez-vous qu'il connaissait le parcours depuis avant son arrivée à la brigade Strasbourg ?

Y avait-il des possibilités de garage le long de la voie, sur le lieu de l'accident ?

Par ailleurs, j'ai une information qui n'est pas forcément fondamentale, mais, contrairement à ce qui a été dit, l'AC nord en poste n'était pas titulaire de ce poste, mais réserviste.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur SOUBISE. Nous notons le dernier point.

Pierre, peux-tu donner des éléments sur ces questions, sur les renforts demandés, l'origine de Monsieur WINKLER et sur les possibilités de garage, le long de la voie ?

M. Pierre MERTEN : Excusez-moi, je vous ai dit que Monsieur WINKLER est de la brigade de Neudorf. Il vient de la brigade de Rœschwoog, qui faisait partie du secteur de Strasbourg avant le redécoupage ; le secteur de Strasbourg avait deux collectifs, celui de Strasbourg et celui de Rœschwoog. Ce dernier est la ligne de Strasbourg à Lauterbourg au nord de Strasbourg. Monsieur WINKLER a rejoint le secteur de Strasbourg et a quitté l'équipe de Rœschwoog. C'est pour cela qu'il avait toutes les habilitations et les connaissances du secteur de Strasbourg puisqu'il faisait partie du même secteur avant. Il a tout simplement changé de collectif au sein du même secteur. Je me suis trompé, tout à l'heure, en parlant de Neudorf.

Ce qui était demandé, en termes de renforts... nous avons simplement fait une demande, mais c'est aussi valable pour l'unité de travaux pour laquelle les travaux ont été suspendus. Nous essayons de faire une liste des agents qui, en fonction de leurs compétences et de

leurs habilitations, peuvent être demandés pour venir en aide si nécessaire, en fonction des connaissances des particularités locales de leurs habilitations, si nous devons être amenés à faire des travaux en urgence ou des tournées complémentaires. Nous essayons de conserver une liste de réserves au cas où puisque nous n'avons pas forcément une vision claire des jours à venir et de la situation. Je pense que du renfort a été demandé dans ce cadre à Neudorf.

Concernant Monsieur PETER, initialement, les jeunes cadres en formation chez nous, dans leurs cursus, nous les mettons toujours pendant une durée... nous essayons de faire au minimum un mois, mais, si c'est possible, nous faisons plus. Au sein du collectif voie, pour vivre vraiment avec le collectif voie, cela est aussi valable pour les autres spécialités, mais pour vivre avec le collectif métier, pour voir comment nous travaillons... cela servira forcément, pour le futur, pour bien organiser le travail en l'ayant pratiqué soi-même. À ce titre là, il a une formation et une habilitation d'annonceur, d'agent sécurité. Il a donc les mêmes TES qu'un agent de voie. Il était affecté, pendant une certaine période, dans ce collectif.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Y avait-il des possibilités de garage le long de la voie ?

M. Pierre MERTEN : Entre la voie 1 et la voie 2, il n'y a pas de possibilité de se garer. Entre la voie 1 et la voie D, il faudra que je vérifie sur le plan... du côté voie D, il y a des poteaux caténaires ; l'entre-voie doit permettre le garage. Sinon, de part et d'autre, il y avait, bien sûr, des pistes en extrémité, mais entre la voie D et la première voie principale, à côté, il y avait une sorte de garage qui était possible.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je reprends une question qui est celle de Monsieur NEAU. Il disait que le ciel était bleu, sur les photos. Attention, les photos ne sont pas des photos prises hier. Les photos ont été prises dans un logiciel de surveillance.

M. Pierre MERTEN : Oui, les premières photos qui ont été envoyées sont des photos types. Je peux, cependant, vous confirmer que le temps était clair, hier, et ensoleillé.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Monsieur DURIEZ peut-il s'exprimer ? Nous avons visiblement toujours une difficulté.

M. Aurelien ROBERT CGT : Je voudrais compléter. Ce n'est pas parce qu'il y a des poteaux caténaires qu'il y a une voie de garage.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Parlez-vous d'une zone de garage ?

M. Aurelien ROBERT CGT : Ce n'est pas parce qu'il y a des poteaux caténaires qu'il y a une zone de garage. Ce n'est pas vrai.

M. Pierre MERTEN : Il faut qu'il y ait 70 cm...

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Attendez ; nous réservons la réponse à cette question. Ce qu'a donné Monsieur MERTEN est une indication. Nous allons vérifier la réponse à la question.

Mme Agnès RAULT : Monsieur DURIEZ n'arrive pas à prendre la parole. Sa question s'adresse à Pierre. Il demande si les deux annonceurs étaient bien habillés.

M. Pierre MERTEN : Oui, les annonceurs portaient leur « fournement ». Ils portaient leur veste d'annonceur.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Tu veux parler de leur équipement réglementaire pour faire l'annonce.

M. Pierre MERTEN : Oui, c'est cela. Nous y retrouvons des pétards, des drapeaux et notamment une trompe ceinture.

Mme Agnès RAULT : Si Monsieur OZENNE peut répéter sa question ; Madame DANGEVILLE va essayer d'y répondre.

M. Pascal OZENNE (CFDT) : Oui, Madame RAULT. La question était toute simple. Nous voulions juste connaître l'avis de l'inspection du travail sur l'accident qui a eu lieu, compte tenu des éléments à ce jour.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Madame DANGEVILLE, vous avez la parole si vous pouvez vous exprimer.

Nous avons visiblement toujours une difficulté. J'espère que nous allons retrouver la possibilité de vous donner la parole. Nous redonnerons la parole dans l'ordre en espérant que nous retrouverons la possibilité d'entendre Madame DANGEVILLE. Monsieur GUELUY, c'est à vous.

M. Pascal GUELUY (CGT) : J'ai constaté que vous étiez touché au tout début de votre intervention, comme nous tous ; cela est bien normal. En revanche, quelque chose m'a surpris dans le fonctionnement et dans votre façon de faire. Monsieur MERTEN intervenait sur l'emploi du temps des agents ce jour-là. Il a déclaré que la première tournée était terminée. Vous l'avez tout de suite remis « à l'ordre » en disant que cela était hypothétique. Cela me surprend. Il a été dit, bien avant, dans la réunion, que vous disposiez d'enregistrement, que les enregistrements avaient été écoutés, que nous avons des traces audios selon lesquelles les agents s'étaient exprimés à plusieurs reprises avec leurs collègues agents circulation. À mon avis, cela doit vous permettre de faire une traçabilité. Je voudrais que vous laissiez... je demande à Monsieur MERTEN de s'exprimer... je le demande solennellement, en toute liberté, sur ce qu'il a dit précédemment. J'ai l'impression que vos fonctions vous obligent, peut-être, je ne peux pas l'admettre, à le remettre à l'ordre pour protéger l'entreprise.

Je voulais également alerter les inspecteurs du travail qui seraient connectés sur le fait, depuis un an et trois mois que notre instance fonctionne, que nous dénonçons, au nom de la délégation CGT, la différence flagrante entre les vœux pieux de la direction qui sont traduits par des écrits que tous les agents reçoivent et la réalité du terrain. Nous n'avons eu de cesse, sur tous les sujets qui concernaient la sécurité et pas seulement sur ceux-là, de vous remonter le vécu des cheminots. Il y a ce que nos dirigeants nationaux écrivent. Ce n'est pas forcément en lien, mais nous le voyons encore avec le COVID-19, en ce moment. Des choses sont écrites au niveau national ; la réalité du terrain n'est pas du tout la même.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Sur le dernier point, je ne vais pas rentrer dans la polémique. Cela me paraît être une remarque très générale. Il peut y avoir des décalages de mise en œuvre ou autre. Nous vous les explicitons. Vous vous faites forts de nous les rappeler. Nous revenons toujours à traiter ces sujets en priorité, à savoir les questions de sécurité du travail.

Concernant l'explication de l'emploi du temps, j'ai juste dit, sur ce sujet, que nous avons un sentiment ; nous avons le sentiment que les échanges avec le poste correspondent à une première tournée qui, ensuite, fait l'objet d'un autre échange qui doit s'accompagner probablement de la traversée vers la voie D. Ce sont des choses qui nécessitent d'être complètement éclaircies par l'enquête. Il ne faut pas se perdre en conjectures, en suppositions et en hypothèses aussi longtemps que nous n'avons pas entendu les deux agents qui étaient dans l'équipe et qui vont nous donner les informations de première valeur. Entre nous, nous faisons des raccourcis. Il y a eu une première tournée et nous disons que les agents ont traversé. Je ne peux pas, à ce stade, valider cette expression comme étant la vérité de l'enquête. Je ne peux pas vous en dire plus, Monsieur GUELUY. Pour être très clair, n' imaginez pas une seconde, avec toute la traçabilité qui existe, avec le témoignage des agents, avec Monsieur WINKLER qui a déjà été auditionné, hier, par un OPJ si j'ai bien compris, ce qui a dû être éprouvant pour lui... n' imaginez pas une seconde que ce soit arrive à cacher quoi que ce soit dans cette affaire. L'hypothèse que l'entreprise pourrait vouloir cacher quoi que ce soit dans cette affaire est erronée et même grave. Quel que soit l'incident, nous mettons tout sur la table, y compris les aspects les plus dérangeants de façon à comprendre et à apprendre quelque chose pour la suite. Je peux vous dire, en tant que directeur sécurité, que c'est ce que je ferai. Je l'ai dit, hier, à la CSSCT. Je préfère être clair avec vous. Ce type d'accident n'entraîne pas systématiquement une enquête de la DAS qui est l'autorité suprême à l'intérieur de la SNCF et qui est totalement indépendante de quelque entité que ce soit ; elle est située à la maison-mère pour cette raison. Elle n'est ni à Réseau ni à Voyageurs. J'ai, personnellement, demandé qu'il puisse y avoir une enquête DAS pour, justement, qu'à aucun moment, on puisse supposer que je suis juge et partie, entre ancien directeur de la ZdP NEN et directeur sécurité de Réseau. Je préfère être clair là-dessus. Je n'ai rien à me reprocher là-dessus.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je vais juste ajouter que le témoignage enregistré de Monsieur MERTEN... Il est enregistré.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Bien sûr !

M. Pascal GUELUY (CGT) : Il sait ce qu'il s'est passé sur son établissement. Cela m'étonne que vous le repreniez.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous pensons que les choses se sont passées de cette façon, mais, à ce stade, nous ne l'affirmerons pas avec certitude tant que nous n'aurons pas les résultats de l'enquête. Nous pensons effectivement que les choses se sont passées de cette façon. Nous n'allons pas dire le contraire.

Agnès, peux-tu nous dire à qui tu suggères de donner la parole à présent ?

Mme Agnès RAULT : Monsieur DURIEZ m'a envoyé ses questions par écrit. Il voulait savoir si les agents étaient habilités et non pas seulement formés.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense que nous avons répondu à cette question. J'ai entendu quelque part et même évoqué, dans une des questions précédentes, un doute sur la formation, mais je ne sais pas si j'ai bien compris. Pierre MERTEN, reprenons très précisément qui avait quelles habilitations.

M. Pierre MERTEN : Monsieur Gabriel VOGEL qui est décédé était agent sécurité en mission. Il avait la TES M et RPT X, TES C.

Monsieur WINKLER, annonceur, avait la TES M, mise en pratique en doublure et mise en pratique pour valider l'habilitation. C'est ce qu'était en train de faire Monsieur PETER. Cela se fait toujours ainsi.

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

Mme Agnès RAULT : Avant de donner la parole à Monsieur BONNESOEUR qui est le dernier à demander la parole, pour le moment, Madame DANGEVILLE ne parvient pas à prendre la parole ; sa réponse, aujourd'hui, est qu'il n'y a pas de conclusion. Pour le moment, cela est trop prématuré.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela répond à Monsieur OZENNE et, évidemment, compte tenu de ce que Madame DANGEVILLE connaît... Merci Madame DANGEVILLE.

Mme Agnès RAULT : Monsieur FLAUW souhaite également prendre la parole.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Bonjour. Je vais essayer d'être succinct compte tenu des circonstances, mais j'ai quelques questions, même s'il est compliqué, en visioconférence, d'échanger clairement et d'avoir des réponses claires. Au vu de la visibilité, dans la courbe, ne fallait-il pas une sentinelle ? Lorsque nous regardons les documents que vous nous avez envoyés, vous écrivez, un moment, qu'il y avait 340 mètres, mais que nous ne savons pas s'il y avait 300 mètres ou non ; c'est encore à mesurer. Je m'interroge. Ne fallait-il pas un quatrième agent et mettre une sentinelle pour passer la courbe ?

Lors du briefing, je n'ai pas tout compris ; pourquoi n'y a-t-il pas une obligation DFV ? Sur mon établissement, il y a quelques années, nous avons eu un accident grave qui fut causé par deux signaux d'annonce. Il y avait l'annonce des circulations et, en même temps, le canal passait. L'annonceur s'est trompé. Ultérieurement, nous avons rendu obligatoire la DSV. Je m'interroge ; lorsque l'organisation du chantier a été faite, a-t-il été question, en briefing, d'une obligation de DSV ?

Si la tournée n'était pas faite, y'avait-il réellement un risque pour la sécurité des circulations ?

La vitesse était-elle celle de 120 ou de 90 ? Je n'ai pas tout compris. Vous mettez, dans le document, que la vitesse est à 120. Nous entendons, ensuite, qu'il y avait des LTV à 90. J'aimerais avoir des éclaircissements sur ce sujet.

Lors du briefing de la séance de travail et donc de cette tournée, le cheminement était-il bien établi pour les agents ? Fallait-il qu'ils aillent là, qu'ils passent là, etc.

Lors du briefing, nous sommes-nous bien assurés que les agents avaient une capacité intellectuelle à 100 % pour effectuer les travaux et qu'ils n'avaient pas autre chose en tête,

des craintes ou des peurs sur autre chose ? Cette question a-t-elle été posée ? Nous sommes-nous bien assurés qu'ils avaient 100 % de leur capacité pour effectuer un travail en toute sécurité ?

Une question me paraît assez conséquente. Si j'ai bien compris, la carte n'était pas signée pour un agent. Il était en formation, etc. L'entreprise fournit les 10 règles qui sauvent. Vous avez mis cela en place. Si je lis la première « je réalise les missions que pour lesquelles je suis autorisé »... par exemple, pour moi, si ma carte d'habilitation n'est pas signée, je ne peux pas intervenir. Nous sommes-nous assurés que toutes les cartes des agents ont été bien signées et qu'ils pouvaient effectuer ces missions ? Je m'interroge. Généralement, lors d'un briefing, si la carte d'habilitation n'est pas signée, nous ne sommes pas censés faire des travaux pour lesquels nous n'avons pas été habilités. Je vous remercie pour vos réponses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Monsieur BONNESOEUR. Je passe la parole à Pierre MERTEN pour qu'il réponde à toutes ces questions. Peut-être, Vincent BUCHHOLZER, une précision sur ce que tu as dit sur la vitesse. Tu as parlé de TIV. Est-ce un TIV permanent ou est-ce une LTV, le 90 ?

M. Vincent BUCHHOLZER : Cela a peut-être été mal compris. Je parlais d'un TIV fixe permanent et non pas d'une LTV.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je ré exprime les choses ; j'ai un schéma sous les yeux. La vitesse de fond de la voie DO PK 499 350 qui est le PK du heurt supposé est de 120, mais la signalisation se rajoute par-dessus et il y a un TIV qui fait qu'à cet endroit, nous roulons à 90 ; est-ce cela ?

M. Vincent BUCHHOLZER : C'est bien cela.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela répond à votre question, Monsieur BONNESOEUR. Nous allons aborder le briefing puis nous parlerons de la visibilité dans la courbe.

M. Pierre MERTEN : Concernant le briefing, il a été rappelé aux agents qu'ils devaient prendre une DFV et que cela a été organisé avec l'EIC pour l'obtenir. Ce sont les éléments qui m'ont été transmis à chaud. Il faudrait que nous allions plus loin dans l'enquête par rapport à ce briefing, par rapport aux témoignages des agents et de ce qu'ils ont ou non compris. Je sais jusque, dans l'organisation qui a m'a été décrite hier, que ces éléments ont bien été donnés, y compris les numéros des ZEP qu'ils devaient prendre. Ils devaient donc poser une DFV. Pourquoi n'ont-ils pas posé de DFV ? C'est la question à laquelle nous n'avons malheureusement pas encore de réponse, à ce stade, mais que nous aurons, je l'espère, bientôt.

Vous demandiez, s'il n'y avait pas la visibilité, s'il aurait fallu une sentinelle. Cela fait aussi partie de la tournée et du témoignage que nous aurons. Avaient-ils établi un CADA ? Je ne le sais pas à l'heure actuelle. Il s'agit d'un petit tableau avec un calcul d'aide à la distance d'annonce. Cela permet à l'agent sécurité, lorsqu'il met en place ses annonceurs, en fonction de son délai de dégagement et de la marge de sécurité qu'il doit appliquer, de calculer un point d'annonce, une distance d'annonce. Il remet ce point annonce aux annonceurs. Ce sont des éléments que nous n'avons pas encore, à ce stade. L'enquête devra nous les préciser.

Pour la partie organisation de la tournée avec le cheminement, oui, cela a été bien, a priori, précisé au briefing. Encore une fois, pour tous les éléments du briefing, nous attendons les retours écrits de la personne qui a organisé le briefing.

Pour l'habilitation, Guillaume LE FOLL pourra, peut-être, répondre, d'un point de vue réglementaire, sur la validation de l'habilitation.

M. Guillaume LE FOLL : Nous devons nous assurer à quel stade était le jeune cadre au niveau formation et habilitation. C'est un élément qui sera à constituer au fur et à mesure de l'enquête. Normalement, effectivement, l'habilitation est la signature de la carte d'habilitation.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Attention, nous disons qu'il effectuait sa formation pratique. Il convient d'effectuer sa formation pratique sur le terrain sous la surveillance d'un agent habilité.

M. Guillaume LE FOLL : C'est bien cela.

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

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Puis-je reprendre la parole, s'il vous plaît ?

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Oui, allez-y. Brièvement pour que nous puissions donner la parole...

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Oui, très brièvement. La carte de l'agent n'était donc pas signée.

M. Pierre MERTEN : Non, la carte n'était pas signée puisqu'il avait fait la formation théorique. Il fallait faire la doublure, la mise en pratique d'une doublure avec un agent habilité sur cette surveillance. Le fait de ne pas avoir cette habilitation ne lui permettait pas de pratiquer seul. C'est la raison pour laquelle il était accompagné d'agents pour pouvoir valider.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : S'il était en formation, n'aurait-il pas fallu deux annonceurs plus lui en formation ?

M. Pierre MERTEN : Il n'est pas en formation dans le sens où la formation théorique a été organisée. Il s'agit juste de la mise en pratique qu'il devait faire. L'organisation du chantier sera à définir, mais dans l'organisation du chantier, telle qu'elle a été préconisée, il semblerait que c'était bon. Ce sont les premiers éléments dont je dispose. Il faudra, bien sûr, le confirmer.

M. Christophe BONNESOEUR (CGT) : Je vous remercie pour vos réponses.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur FLAUW, je pense que vous pouvez parler. Il me semble que nous vous avons entendu.

M. Ulrich FLAUW (CGT) : J'entends, depuis le début, que cette tournée était planifiée depuis le lundi. J'aurais voulu savoir si elle était planifiée et si les DFV étaient toujours planifiés. À quelle heure était-elle planifiée par rapport à l'heure à laquelle est survenu l'accident ?

M. Pierre MERTEN : Il avait été convenu, entre les établissements, peut-être que Vincent pourra aussi le confirmer... nous avons établi, en fonction du nombre de trains qu'il y avait un nombre réduit de trains, des trous qui étaient suffisamment grands pour accorder une DFV. L'engagement pris était à la demande des agents, pour les tournées, d'accorder les DFV sur les ZEP concernés. Lorsque nous faisons une tournée, nous ne sommes que sur une voie. Nous ne prenons qu'une DFV sur la voie concernée. Les autres voies peuvent circuler. Cela avait été organisé de cette façon.

M. Vincent BUCHHOLZER : Je le confirme.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela signifie, lorsque c'est prévu le lundi, qu'il y a, le lundi, un blanc circulation dans lequel la DFV est prévue. Le mercredi, nous avons dit qu'il était possible de demander des DFV. La densité faible de trafics permettra de les accorder.

M. Ulrich FLAUW (CGT) : Excusez-moi, je reprends la parole. Cela a bien été vérifié de votre côté avant l'envoi des agents sur le terrain en disant que la circulation du lundi était la même que celle du mercredi, etc. N'y a-t-il pas eu d'erreur dans le sens où la circulation du lundi n'est peut-être pas la même que celle du mercredi ?

M. Pierre MERTEN : Je ne sais pas si nous nous sommes bien exprimés. Nous sommes en service restreint depuis quelques jours. Ce mercredi, peu de trains circulaient, ce qui permettait de dégager du temps pour accorder des DFV.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Cela m'oblige à aborder un point délicat qui est de dire certes, nous devons être attentifs à organiser ce type de tournée dans des conditions de circulation qui permettent aux agents d'obtenir des DFV, mais une fois que nous avons dit cela, il n'y a pas de souplesse qui permettrait, là où une DFV est nécessaire, de faire la même chose sans DFV si la DFV n'était pas obtenue. La DFV, là où elle s'impose, n'est pas facultative.

Sur ce qui s'est passé exactement, je le répète, la seule chose que nous savons est que cela n'a pas été demandé. Ce qui sera déterminant, dans cette affaire, je pense, est d'écouter les deux collègues qui témoigneront sur la façon dont l'équipe a travaillé.

Il est 19h54. Il y a peut-être encore beaucoup de questions. Je pense que nous nous sommes efforcés de répondre à toutes les questions. Sur certaines, nous avons dit que des documents viendraient, après notre CSE. Nous avons réservé notre réponse sur quelques questions. Sur certaines questions, nous avons répondu qu'en l'état actuel de l'enquête, notamment en l'absence de témoignages des deux collègues, cela ne nous permettait pas de donner une réponse. Je pense que nous nous sommes vraiment efforcés de répondre à toutes les questions. Y a-t-il encore des demandes d'intervention sachant, évidemment, après un accident d'une telle gravité, qu'un travail dans la durée s'installe entre le CSE, la CSSCT Alsace et la direction de la ZdP et des établissements pour le comprendre et en tirer les leçons ? Notre CSE, aujourd'hui, est plutôt un début qu'une fin.

M. Vincent PINOT (SUD-Rail) : Nous tournons en boucle depuis tout à l'heure sur certaines questions. Il est assez surprenant, Monsieur le Président, lors d'un tel accident, que vous ne sachiez pas nous répondre, vous ou vos collaborateurs, sur la validation ou non des agents qui ont subi cet accident, à savoir s'ils avaient la possibilité de travailler seul ou non. Cela était l'une de nos questions au départ. Ce jeune agent ne devait-il pas se trouver en double

et non pas se retrouver en deuxième annonceur ? C'est l'une de nos grosses interrogations. Il est assez surprenant, aujourd'hui, qu'on ne sache pas nous répondre sur ce sujet. Cela est la même chose avec l'agent. Nous disons que « c'était large » pour accorder des DFV ou quoi que ce soit. Nous rappelons, plutôt qu'être à deux agents circulation, qu'il s'est retrouvé seul. Donc l'importance des écoutes... Il sera très important de pouvoir écouter, pendant l'enquête, les bandes sonores qui permettront de comprendre les circonstances, ainsi que les témoignages.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci. Tout le monde doit couper son micro parce qu'il y a des bruits de fond. Nous n'allons pas vous en dire plus aujourd'hui. Je note la question. L'indication qui vous a été donnée est que nous considérons que les conditions étaient réunies. Cette question des habilitations sera évidemment vérifiée par les différentes enquêtes qui seront faites puisqu'une des premières choses faites, dans ces enquêtes, est de vérifier les habilitations des agents.

Concernant l'agent circulation, je note votre point, Monsieur PINOT. Sur l'importance des écoutes, nous allons regarder. Je pense, sous le contrôle de Vincent BUCHHOLZER, que les bandes audios ont été saisies par la justice.

M. Vincent BUCHHOLZER : Une copie a été donnée à la justice.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Nous disposons d'une copie. Nous allons simplement vérifier que rien ne s'oppose, juridiquement, à la faire écouter. Il me paraîtrait normal que la CSSCT accède à ces écoutes sous la condition de la vérification juridique dont je viens de parler.

M. Pascal GUELUY (CGT) : Je voudrais signaler que Monsieur Arnaud SIMON avait demandé la parole il y a longtemps. Apparemment, il a été oublié.

Lorsque nous entendons la description de l'accident...je reviens, notamment, sur le fait que les agents étaient souvent en relation avec l'agent circulation. Je voudrais quand même poser la question au directeur d'établissement. Je voudrais lui demander s'il n'y aurait pas eu des communications, dans son établissement, sur la volonté de l'entreprise de revenir à l'autoprotection locale. Je vous rappelle que la délégation CGT s'est beaucoup exprimée sur le sujet. L'autoprotection Locales. Je rappelle que c'est l'ancien intervalle. N'y aurait-il pas eu des communications dans cet établissement qui auraient pu laisser entendre aux agents que cela suffisait ? Cela aurait peut-être été mal compris.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je vais passer la parole à Pierre MERTEN. J'entends la question. Un projet de tester l'autoprotection locale a été évoqué dans un autre établissement, à l'Infrapôle Lorraine. Nous en avons discuté il y a plusieurs mois. Pour l'instant, nous estimions que les conditions n'étaient pas réunies. Pierre, est-ce que l'autoprotection locale est quelque chose qui a été évoqué au sein de l'Infrapôle Rhénan et avec les agents ?

M. Pierre MERTEN : Non. Pour être franc avec vous, le terme d'autoprotection locale ne me dit rien. Cette expérimentation a été lancée ailleurs. Ce n'est pas le cas sur Rhénan. Pour nous, deux procédures existent, la DFV ou l'annonce à la circulation, lorsque cela est autorisé. Ce sont les deux seules protections qui existent et qui sont réglementaires.

En aucun cas nous n'autorisons de travailler, en entente verbale, lorsqu'il s'agit de la protection du personnel.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Agnès, as-tu une demande de parole de la part de Monsieur SIMON ?

Mme Agnès RAULT : Oui.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Monsieur SIMON, vous avez la parole. Nous ne vous entendons pas. Nous verrons si nous pouvons vous la redonner.

Monsieur le Secrétaire, vous avez la parole.

M. Christophe ACHOUB (CGT - Secrétaire) : Effectivement, Monsieur SIMON a renvoyé un message. Je ne sais pas si Madame RAULT l'a reçu. Il voulait savoir si les abords du garage étaient dégagés et s'ils n'étaient pas jonchés de détritiques et de broussailles.

Il voulait savoir comment les agents cheminaient avec deux annonceurs encadrants et comment circulait l'annonceur avec la circulation dans le dos. Marchait-il à reculons ?

Sur le deuxième point, il demande quel est le fonctionnement en théorie.

Concernant mes questions, j'ai bien entendu ce que vous avez dit, Monsieur le Président. Nous sommes, bien entendu, dans un CSE extraordinaire qui, pour moi, est un premier CSE, bien entendu ; au vu de la gravité de l'accident, il faudra que nous revenions au cours d'autres plénières sur le sujet.

J'ai une seule question. Il a été dit que nous faisons des tournées le lundi parce qu'ils étaient prévus aux blancs travaux. Pour les inspectrices du travail et pour ceux qui ne connaissent pas les blancs travaux, il s'agit d'une programmation d'une intervention de l'équipement demandant une intervention de telle heure à telle heure, dans une période où il n'y a pas de train. Il faut le préciser parce que tous ne sont pas techniciens. À ce titre, j'ai bien compris, le lundi, que nous programmions un blancs travaux pour les tournées. J'ai compris que ce n'était pas prévu le mercredi, mais qu'il y avait, en l'occurrence, une réduction du plan de transport. Est-ce que les agents ont été informés qu'il y avait effectivement une réduction du trafic le mercredi ? Cela signifierait, s'ils n'ont pas pris de DFV, qu'ils pensaient, peut-être, comme d'habitude, qu'il y avait toujours autant de circulation et qu'il ne serait pas possible de l'avoir. Cette question est hyper importante dans l'enquête en cours.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : J'entends la question. Elle est très pertinente. Je passe la parole à Pierre MERTEN. Sommes-nous capables de répondre ? Tu essaieras également de répondre aux questions de Monsieur SIMON, autant que nous le sachions.

M. Pierre MERTEN : Pourquoi cela n'a-t-il pas été reprogrammé le mercredi, au sens reprogrammation ? Aujourd'hui, nous programmons toutes les périodes à S-3. Toute la planification est faite dans les AHT à S-3 ; donc trois semaines avant l'opération, nous faisons de la planification. C'est la raison pour laquelle des opérations comme celles-ci n'ont pas pu être...

M. Christophe ACHOUB (CGT - Secrétaire) : Excusez-moi, Monsieur MERTEN, ce n'est pas la question que je posais. Nous savons comment cela se programme. Est-ce que les agents ont été informés qu'il y avait une réduction du plan de transport qui leur permettait d'obtenir une DFV sans contrainte de circulation ? S'ils n'en étaient pas informés, cela peut, peut-être, expliquer pourquoi il n'y a pas eu de DFV posé. Telle est la question. Nous savons qu'il faut programmer depuis longtemps.

M. Pierre MERTEN : Je répondais juste à la question consistant à demander pourquoi cela n'a pas été programmé. Je reviens, maintenant, à votre question, Monsieur ACHOUB.

Sur ce point, l'appui DPX l'a confirmé, hier, lorsque j'étais avec eux et avec l'équipe. Les agents présents l'ont également confirmé. Cela a bien été dit en briefing. Ils devaient poser les DFV ; ils avaient l'accord avec l'EIC. Juan NOÉ avait envoyé un mail ; il a géré cette interface avec Vincent, présent ici. Cela leur a bien été dit. L'enquête devra, bien évidemment, le confirmer, mais, en tout cas, c'est ce que les gens m'ont dit hier. C'est le témoignage que je peux vous donner, aujourd'hui.

Concernant le cheminement, malheureusement, je n'ai pas la réponse. Comment les agents cheminaient-ils ? Cela fait aussi l'objet de l'enquête. Étaient-ils en position ? Nous ne le savons pas. Nous savons juste, un moment donné, selon ce qu'a dit le mécanicien du TER, qu'il a vu les personnes traverser devant lui et qu'il les a heurtées. C'est la seule chose que nous savons, à ce stade de l'enquête. Bien évidemment, nous devons comprendre pourquoi ils ont traversé là.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci à Pierre MERTEN pour cette réponse. Monsieur ACHOUB, je vous confirme... évidemment, mon successeur à la présidence de cette instance verra avec vous. Ce que je lui préconiserais, et ce qu'Olivier MARTY m'a déjà indiqué qu'il préconisera au nouveau président de l'instance, est que les échanges se poursuivent avec le CSE sur cet accident très grave.

Je voudrais, peut-être, à ce stade, dire que les débats d'aujourd'hui, je l'espère, ont permis d'éclairer beaucoup de choses parmi les membres du CSE. Il est maintenant essentiel qu'il y ait la totalité des enquêtes avant que nous puissions prendre des mesures de fond. Je dis simplement un mot sur les mesures immédiates. Nous avons demandé, hier soir, à tous les DET que j'avais en téléconférence jusqu'à 20h40, que toutes les équipes qui faisaient, ce matin, des tournées de surveillance soient briefées sur le fait qu'elles devaient suivre, bien sûr, les particularités locales, pratiquer un des modes de protection officiels et les seuls reconnus en termes de procédure, c'est-à-dire soit la fermeture de voie soit un système d'annonce réglementaire. Nous allons continuer cette prise en compte de ces questions de briefing pendant plusieurs jours. Je demanderai aux DET que tous les agents faisant des tournées bénéficient de ce rappel.

Concernant la fiche pour laquelle vous avez vu une version et pour laquelle j'ai demandé de ne pas la diffuser, nous allons, compte tenu de nos échanges, aujourd'hui, la retravailler. Je pense qu'il y aura un flash sécurité, mais, dans sa forme, je comprends, qu'il devra être différent. Je pense qu'il faut beaucoup moins supposer de choses sur l'accident lui-même compte tenu des incertitudes que nous avons pu exposer sur le déroulement des faits. En revanche, le flash sécurité doit se borner, semble-t-il, au rappel, dans ce contexte dramatique, des règles qui sauvent applicables aux tournées.

Je complète en disant, au niveau de SNCF Réseau, je m'y emploie, je vous prie de me croire, avec mes deux casquettes, dont celle de Directeur sécurité, que nous allons demain prendre en compte ce qui a été dit par les uns et les autres sur les perturbations qu'amène, dans l'organisation, dans l'esprit des gens, la période actuelle du coronavirus de façon à faire des rappels ciblés sur la priorité à donner, quoi qu'il arrive, à la sécurité. Voilà un des éléments.

Ma conclusion personnelle, je pense que vous pouvez la deviner. C'est pour moi un ébranlement personnel et un très grand regret personnel de terminer avec le CSE mon mandat sur un accident aussi dramatique. J'aurai également à donner les réponses en tant que directeur sécurité parce que ce genre de choses... parce que nous ne pouvons avoir qu'une seule envie, après ce qui s'est passé, c'est que cela n'arrive plus jamais. Ce sont des choses que je vais m'efforcer de mettre en œuvre en tant que Directeur sécurité. Merci à toutes et à tous.

Mme Agnès RAULT : Je me permets de vous interrompre. Nous avons eu des informations sur le conducteur et la contrôleuse.

La directrice de la région TER a eu la contrôleuse au téléphone. Elle va bien. Elle a été prise en charge par sa manager et par le pôle de soutien psychologique. Elle est chez elle avec son mari qui est lui-même contrôleur, et avec ses enfants. Quant au conducteur, il est également très choqué. Il a été pris en charge par l'encadrement et par la direction de la ligne. Ils n'ont pas souhaité être arrêtés. Il s'agit de quasi-accidents. En revanche, la programmation fait qu'ils ne vont pas rouler tout de suite, ni l'un ni l'autre. Nous restons en contact avec eux tous les jours pour avoir de leurs nouvelles. Voilà ce que nous pouvons dire.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Merci Agnès. C'est aussi ce que nous allons faire avec les agents de la zone de production qui ont été impliqués dans ces accidents et, je le disais, également avec la famille de Monsieur VOGEL.

M. Christophe ACHOUB (CGT - Secrétaire) : Monsieur le Président, j'ai également un mot à dire sur ce que vous venez de dire. Je vous demande de réunir les élus, un moment donné, autour d'un CSE physique, lorsque la crise sanitaire sera terminée ; le plus vite sera le mieux. Nous avons encore beaucoup de choses à nous dire sur le sujet. Ce ne sont pas des discussions, mais bien une plénière qu'il faudra refaire derrière puisqu'aujourd'hui, les conditions matérielles et la crise ne nous permettent pas d'avoir des échanges à la hauteur malheureusement du drame qui s'est déroulé.

M. Jean-Claude LARRIEU (Président) : Je pense que je peux donner un accord de principe qui, évidemment, devra être confirmé par Stéphane CHAPIRON.

Dans tous les cas je voudrais remercier les uns et les autres. Nous avons tous, dans nos expressions et dans la discipline que nous nous sommes imposée, fait l'effort d'être à la hauteur de ce drame pour nos collègues. Merci à toutes et à tous.

Je lève cette séance dont, effectivement, le PV sera réalisé à partir des enregistrements. Merci à tous et bonne soirée.

La séance est levée à 20h12.