

Comité Social et Economique TER Hauts-de-France

SÉANCE PLÉNIÈRE DU 8 FÉVRIER 2019

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
Mr SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
M. MARTEL, Directeur de production et matériel	Assesseur
M. BAR, Relations Sociales	Assesseur
M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction	Assesseur
M. DUMOULIN	

ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc/Présent	SUPPLÉANTS	OS	Exc./Vote
M. KIKOS	CGT	P	Mme CORBIN	CGT	
Mme DERAÏN	CGT	E	M. WATTEBLÉD	CGT	
M. DECLERCQ	CGT	E	M. PIETTON	CGT	
M. FOURNIER	CGT	P	M. WILLAEYS	CGT	V
Mme BASSEZ	CGT	P	Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT	P	M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT	P	Mme CARON	CGT	
M. ESPINOUSE	CGT	P	M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT	P	Mme KOURKOUZ	CGT	
M. HOUEL	CGT	P	M. PARJOUET	CGT	
M. LAMBERT	Sud Rail	P	M. MALANSKA	Sud Rail	
M. MAGNIER	Sud Rail	P	M. LENFANT	Sud Rail	V
Mme MIET	Sud Rail	P	Mme RICHON	Sud Rail	
M. SOUÏN	Sud Rail	P	M. HIAUX	Sud Rail	
Mme LOBRY	Sud Rail	E	Mme PARENTY	Sud Rail	
M. EUDELINÉ	Sud Rail	P	M. PLATEAUX	Sud Rail	
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail	E	Mme PLESSY	Sud Rail	
Mme LE SAINT	UNSA Ferroviaire	E	Mme COQUERIAUX	UNSA Ferroviaire	V
M. HONVAULT	UNSA Ferroviaire	P	M. GAUDEAU	UNSA Ferroviaire	
M. TROUCHAUD	UNSA Ferroviaire	E	M. MASSE	UNSA Ferroviaire	V

M. DEBAST	UNSA Ferroviaire	P	Mme DUPRE	UNSA Ferroviaire	
Mme CORNET WIART	UNSA Ferroviaire	P	M.MIENS	UNSA Ferroviaire	V
M. TOURNAY	UNSA Ferroviaire	E	M. DESMET	UNSA Ferroviaire	
M.DELECOEULLERIE	FO	P	Mme ALEXANDRE	FO	
Mme DEDISSE	FO	P	M.FERTE	FO	
M.TAILLEZ	CFDT	P	Mme MARTIN	CFDT	
Mme MANIER	CFDT	P	M. FOSSIER	CFDT	

REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

M. ROTOLO	CGT	Fédération Nationale des Travailleurs, Cadres et Techniciens des chemins de fer
M.GRANDE	SUD-Rail	Fédération des Syndicats des Travailleurs du Rail Solidaires, Unitaires et Démocratiques
Mme DEBAST	UNSA Ferroviaire	Union Nationale des Syndicats Autonomes Fédération des cheminots
M. FERTE	FO	FO
M. VEZARD	CFDT	Fédération des cheminots CFDT

Ordre du jour de la réunion du Comité Social et Économique
du vendredi 8 février 2019

Approbation du procès-verbal de la réunion du 31 janvier 2019	19
Information de Monsieur le Secrétaire	20
Informations de Monsieur le Trésorier	22
Informations de Monsieur le Président	23
<i>Incidents de sécurité</i>	
<i>Informations sur la régularité</i>	
<i>Informations commerciales mensuelles</i>	
Élection des présidents des commissions Emploi et Formation Professionnelle et budget	30
Résolution concernant les CSSCT	30
Désignation complète des membres des commissions du CSE TER Hauts-de-France	31
Informations complémentaires à la suite du droit d'alerte Regio 2N	35

La séance est ouverte à 9 h 40.

M. RABIER, Président

Bonjour à tous. Je vous propose d'ouvrir cette séance du comité social et économique numéro 1, puisque c'est celui du mois de janvier que nous faisons avec un petit décalage aujourd'hui. Je vous propose de passer à l'appel des présents.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la CGT, monsieur WILLAEYS remplace monsieur DECLERCQ et monsieur WATTEBLED qui devait remplacer madame DRAIN est absent. Il est souffrant et nous serons neuf.

M. GRANDE, RS CGT

Pour la délégation SUD-Rail, madame RONGIER-JORE est excusée et ne sera pas remplacée et nous avons procédé au remplacement de madame LOBRY à la suite de sa démission par monsieur LENFANT.

Mme DEBAST, RS UNSA

Bonjour à tous. Pour la délégation UNSA, madame LE SAINT est absente et est remplacée par monsieur MASSE et monsieur TOURNAY est remplacé par monsieur MIENS. Monsieur TROUCHAUD est remplacé par madame COQUERIAUX.

M. FERTE, RS FO

Bonjour. Délégation FO complète.

M. VEZARD, RS CFTD

Bonjour. La délégation CFTD est au complet avec les élus titulaires.

M. RABIER, Président

Merci. Avant de passer aux déclarations liminaires, deux faits que je souhaite porter à votre connaissance qui datent d'hier. Le premier concerne une agression hier d'un contrôleur à Laon, entre Paris et Laon, plus précisément. En deux mots, un voyageur en état d'ébriété, en règle par rapport à son titre de transport, a agressé assez sauvagement le contrôleur au niveau de la commune d'Anizi-Pinon.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

En fait, il l'a agressé à Laon et le train s'est arrêté à Anizi-Pinon pour interpellé l'individu en maintenant les portes fermées.

M. RABIER, Président

Très rapidement, quand tous les membres des CSSCT seront désignés – qui est un des points de l'ordre du jour – et que nous aurons bien organisé nos modalités d'informations entre la ligne hiérarchique, les dirigeants d'astreinte, les membres des CSSCT, monsieur le référent, les choses vont s'organiser pour que l'information vous soit donnée bien évidemment et aux bonnes personnes, avec la réactivité qui va de soi. Des nouvelles de la victime quand même pour laquelle nous apportons bien évidemment tout notre soutien, et l'on met en place tous les dispositifs habituels que nous connaissons dans l'entreprise avec le pôle de soutien psychologique. On a aussi la chance d'avoir, en tout cas ça lui sera proposé, dans nos équipes un sophrologue qui fait un excellent travail notamment pour certaines sujétions de chocs

psychologiques que les conducteurs rencontrent. Il est quand même, au-delà du choc psychologique, traumatisé. Je ne suis pas médecin, il a un œdème et une déviation de la cloison nasale. Je ne vais pas trop commenter ce que ça veut dire. C'est quand même sérieux. Il a quelques jours d'arrêt de travail, cinq jours à ce stade et c'est quand même sérieux. La personne en état d'ébriété est convoquée ce matin. Une plainte a été déposée et tout le soutien sera apporté à la victime.

Un second cas que l'on voulait porter à votre connaissance, qui touche un cas de gale.

M. SERHANI, Assesseur

Hier, on nous a signalé un cas de gale pour un agent de l'UP Lille TGV. Les mesures ont été prises : affichage au personnel ; médecin du travail avisé. C'est l'agent lui-même qui nous a avisé. Il est sous traitement par son médecin traitant. Nous avons avisé le médecin du travail ainsi que le responsable des logements pour les résidences ORFEA. Tout a été mis en place. J'ai appelé le référent, monsieur Marc LAMBERT, pour le mettre au courant de la situation. Vous comprendrez bien que je ne vais pas nommer la personne, parce qu'il y a une protection de la vie privée. Monsieur Marc LAMBERT a tous les éléments en main. Monsieur Rémi PANNIER a aussi pris toutes les dispositions.

M. RABIER, Président

Pour les interventions, essayez de vous présenter dans les premières fois. On a essayé une nouvelle disposition. C'était une demande pour l'enregistrement qu'on puisse faire un PV dans de bonnes conditions. C'est pour les premiers CSE, le temps que l'on ait l'habitude d'échanger et qu'on se connaisse un peu mieux, essayez de vous présenter. Merci.

Mme MAHIEUX, CGT

Je suis un peu surprise que vous ne parliez pas du cas d'agression de monsieur GRANDIN qui a eu lieu il y a quelques jours sur la résidence de Saint-Quentin. Par contre, je vous demande de demander au DUO, qui a un peu de mal avec ça en ce moment, de faire les avis qui sont prévus dans l'accord Sûreté et de les afficher dans les différentes résidences.

M. RABIER, Président

Je le disais en préambule, on est en train de caler le fonctionnement qui est tout récent des CSSCT qui vont se mettre en place. Nous organisons les séances 0 des trois CSSCT fin février et début mars. Il y aura des affichages, il y aura des modalités d'avis. Il y aura également une formation que nous souhaitons de la ligne hiérarchique, en particulier DUO, qui était auparavant président de CHSCT, sur la réactivité que l'on doit aux membres des CSSCT, éventuellement aux élus CSE sur un certain nombre de sujets. Si vous n'avez pas été avisés de manière réactive, c'est que le système qui date d'une semaine n'est pas encore complètement calé. Il n'y a aucune volonté de notre part de bloquer l'information. Je préfère le dire.

Mme MAHIEUX, CGT

Je suis complètement d'accord avec vous, sauf que pour les avis Sûreté qui sont prévus dans l'accord en cas d'agression, qui doivent être affichés dans les résidences, bien avant la mise en place des CSE, le DUO avait déjà beaucoup de mal à les afficher

et même après nos demandes. C'est pour ça que je reviens dessus et qu'il faudra refaire le point avec lui là-dessus.

M. RABIER, Président

J'ai pris note. Je vous indique, parce qu'on avait travaillé avec toutes les organisations syndicales de Paris, Amiens et Lille le 20 septembre pour indiquer qu'on voulait reprendre ce sujet avec l'ensemble des organisations syndicales après le CSE. On est maintenant dans l'après. Nous allons organiser au printemps, le temps d'installer l'instance, très vraisemblablement une commission thématique telle que prévue dans notre Règlement Intérieur sur cette affaire pour élaborer l'accord Sécurité de notre activité, comme l'on s'y était engagé en septembre. Ces sujets seront bien évidemment remis à l'ordre du jour, et dans l'attente on verra pour traiter les sujets comme vous l'avez dit.

M. LAMBERT, SUD-Rail

En tant que référent CSSCT, je voulais juste dire qu'il y aura une résolution tout à l'heure et qu'un point sera fait. On essaye d'avancer du mieux qu'on peut sur la mise en place de ces instances. C'est vrai que c'est assez compliqué. Quand je reçois les informations, tout est quasiment fait. Il y a plusieurs pistes qui ont été travaillées hier avec Christian PERCEBOIS qui ont été validées par vous-même ce matin. Je ferai un point tout à l'heure après la résolution. C'est vrai que ce qui est dit par madame MAHIEUX est véridique aussi. Il manque quand même le travail des mandatés CSSCT, comme ils ne sont pas connus, ils sont écartés, et les enquêtes sont réalisées entre l'agent blessé et la direction. Il manque quand même l'intervention des mandatés. Un point sera fait tout à l'heure après la résolution.

M. MASSE, UNSA

Ce qui serait bien, parce que je m'occupe aussi des AT au sein de mon UO, c'est que les gens qui doivent être avisés au niveau des avis immédiats, au niveau du document unique, de la plateforme de prévention, que tout soit remis à jour, parce qu'aujourd'hui on a encore les anciens élus et on ne vous voit pas apparaître ou les membres du CSE. Si l'on intervient au niveau de la plateforme de prévention, nous serons sûrs que tout le monde sera avisé en temps et en heure des AT, parce que je suis quand même un peu étonné que vous ne parliez que deux AT, alors que sur mon UO il y en a quand même eu, et Marc est au courant, deux AT.

M. RABIER, Président

Vous avez complètement raison sur ce que vous avez dit au début, d'ailleurs dans les CSSCT il y a un point qui s'appelle « affichages, mise à jour », et monsieur LAMBERT l'a bien dit, il nous faut l'ensemble des compositions des trois CSSCT que nous aurons normalement aujourd'hui. On mettra tout ça à jour et c'est une affaire de jours pour que tout ça soit remis dans les tableaux qui vont bien, dans chacune de nos résidences. Il n'y a pas de problème. Simplement, il faut faire le travail et avec les désignations.

En revanche, sur les accidents du travail, là nous avons cité deux cas. Une agression c'est grave. On ne vient pas au boulot pour se faire agresser qu'on soit agent commercial ou autre. C'est donc normal que je vous en parle, d'autant plus que ça date d'hier. J'ai eu l'information hier soir. Un cas de gale, c'est pareil, ça arrive. Il me semble que c'est logique que vous soyez informés. Ensuite, les AT normaux, un

accident de trajet, quelqu'un qui glisse sur une piste, ce sera le circuit normal comme auparavant dans les anciennes instances CHSCT que nous allons organiser notamment dans la CSSCT 0 et en lien avec monsieur le référent. On va caler tout ça. Il faut simplement laisser faire et gérer un peu cette impatience que l'on a tous et trouver rapidement un mode de fonctionnement correct sur ces sujets-là. Tous les AT ne feront pas l'objet d'un débat là rapide, c'était parce que ça nous paraît assez notoire et notamment le sujet de l'agression. Comme je n'ai pas encore connaissance de tout, il faut vraiment que l'on ait vraiment tous connaissance des faits de ce style.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Une dernière précision. Une fois que j'aurais eu le temps, parce que j'ai découvert hier les 50 AT – il y a quand même 50 accidents du travail depuis le 1er janvier – de regarder ceux qui seront primordiaux. Je demanderai qu'ils soient repris lors des premières CSSCT afin d'avoir un débat là-dessus.

M. RABIER, Président

Très bien. Tous les AT ne font pas forcément l'objet d'un accident du travail. Je me permets d'insister. Il y a beaucoup de gens, et c'est normal, qui font le document, qui signalent l'accident du travail quand bien même ils continuent de travailler, mais ils se disent, à juste titre, qu'il pourrait y avoir des complications et préfèrent acter le fait qu'il y ait quelque chose. Tous les AT n'ont pas des conséquences en matière d'arrêt et ne sont pas tous graves, heureusement. Le nombre est à prendre... Il faut catégoriser les choses, vous le savez.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Ce seront évidemment les plus importants qui seront remis dans les CSSCT.

M. RABIER, Président

Je vous propose d'entendre vos déclarations liminaires. Qui a une déclaration ? La CFDT, l'UNSA. J'écoute dans l'ordre que vous voulez.

M. HONVAULT, UNSA, procède à la lecture de la déclaration liminaire suivante :

Monsieur le Président,

Depuis plusieurs années, l'entreprise s'est inscrite dans une logique de productivité et de réduction des coûts. Pour parvenir à ses fins, elle mise sur une augmentation du taux de digitalisation, de nouveaux outils qui faciliteront la productivité, la mutualisation des fonctions supports et l'externalisation de certains services.

Ainsi, dans cette course aux gains, c'est toujours le même schéma qui se met en place.

En plus de les faire reposer sur des motifs fallacieux, les réorganisations sont souvent annoncées au dernier moment, ce qui augmente encore plus l'impact qu'elles peuvent avoir sur les agents.

Dans cette obstination à tout faire passer rapidement et sans concertation, les agents et leurs représentants sont considérés comme quantités négligeables qui devront prendre acte et s'adapter pour subsister.

Quand la sagesse voudrait que dans un contexte d'ouverture à la concurrence, on essaie de chercher de nouveaux clients, capter de nouveaux marchés, maintenir un

haut niveau de service pour la clientèle et préserver les compétences des agents, l'entreprise décide d'une politique de repli, d'abandon d'activité et de suppression de personnel.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la solution aux problèmes ne réside certainement pas dans une stratégie de repli, de démembrement de l'entreprise et de perte de compétences.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce n'est pas par une politique d'austérité salariale et par la dévalorisation des métiers que l'entreprise va fidéliser ses agents et les impliquer dans sa stratégie.

C'est en prenant des décisions engageantes pour les agents, leurs représentants et l'encadrement que nous construirons un avenir à notre entreprise.

C'est en considérant chacune et chacun des salariés de notre entreprise comme actrice ou acteur de la stratégie que nous pourrons écrire le scénario d'une SNCF leader de la mobilité.

L'UNSA-Ferroviaire portera les revendications et défendra l'intérêt de tous les agents.

Nous attendons que le dialogue social, au travers de cette nouvelle instance, permette d'échanger sur ces sujets.

C'est pourquoi les élus UNSA du CSE TER HDF seront particulièrement attentifs à tous les éléments qui nous permettront de remplir pleinement nos missions. Notre priorité sera de trouver toutes les pistes de solutions favorisant l'augmentation du trafic, la qualité de service auprès des voyageurs, l'amélioration des résultats économiques pour la SNCF, bien évidemment dans une dynamique de maintien de l'emploi et du service public au service de tous !

Je vous remercie de votre attention

M. RABIER, Président

Merci.

M. VEZARD, CFDT, procède à la lecture de la déclaration liminaire suivante,

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

Nous voici donc réunis pour l'acte 1 de notre CSE TER Hauts-de-France. Malheureusement, l'instance tout juste mise en place laisse déjà pointer des dysfonctionnements, dysfonctionnements pour lesquels il me semble important de vous les évoquer et d'enrayer le plus vite possible la propagation, afin que nous puissions avoir un dialogue social serein et constructif.

Commençons. Les problèmes avec les commandes CPS ou CPST continuent et constituent un non-respect des engagements que vous avez pris lors des négociations sur notre Règlement Intérieur.

Plus en détail, modifications des journées des élus sans leur consentement, non prise en compte des heures de fin de réunion et des retours EV ainsi que des heures de descentes qui suivent, non-respect de l'évolution la veille pour les élus concernés, pression claire de certains et défiance de l'instance et de son autorité.

Nous avons quand même du mal à comprendre cet acharnement, car la plupart des CPS, CPST ou bureaux de commandes ont quatre fois moins d'élus à gérer

qu'auparavant. À la vue de l'ampleur des tâches et du travail à accomplir pour nous, élus ou RS, nous n'avons pas de temps à perdre avec ces positions absurdes qui nous paraissent tout de même – avouez-le monsieur le Président – un brin revanchardes.

Vous l'avez dit vous-même, pour être efficace, la machine se doit d'être fluide. Il serait donc de bon augure, et une bonne fois pour toute, pardonnez-nous le terme, de recadrer vos troupes concernant des engagements que vous avez pris.

Réunion de la CSSCT Production et évolution de service ou comment mettre la charrue avant les bœufs. Expliquez-nous comment juridiquement vous pouvez décider de réunir cette CSCCT pour traiter d'un dossier, certes urgent, alors même que la réunion 0 de mise en place ne s'est pas encore tenue ?

Pire, la majorité de ces membres n'a même pas été désignée – et au passage vous avez spolié une OS qui, à la vue des accords, avait pris le droit lors du CSE 0 de ne pas désigner d'élu au sein de cette CSCCT, mais plutôt des agents qualifiés et qui se trouvent donc écartés d'un sujet important malgré sa présence légitime – c'est pour cela que malgré qu'elle y soit conviée, la CFDT Cheminots n'a pas pris part à cette réunion. Il y avait pourtant des choses à dire, mais nous aurons tout le loisir d'aborder ces points dans l'information complémentaire à la suite du droit d'alerte Regio 2N inscrite à notre ordre du jour.

Comment expliquez-vous qu'à la Traction, les anciens élus CHSCT reçoivent toujours les informations telles que des accidents du travail, copies de bulletins de service nominatifs des agents, etc., alors que les élus actuels ne recueillent aucunement ces informations ?

Comment expliquez-vous qu'à l'UP TGV, sur l'établissement Traction des Hauts-de-France, l'on mette en place des correspondants roulements alors que la négociation des G2T2R n'a même pas encore commencé ? Négociation que nous avons décidé de reporter lors des CSSCT 0. Trouvez-vous cela normal, monsieur le Président ?

Je ne vous parle même pas des cartes 18A que nous attendons toujours ainsi que des carnets de DD jaunes.

Qu'il faille un temps d'adaptation, nous pouvons l'entendre, qu'il faille une synergie des différents services, nous pouvons le comprendre, par contre, nous n'avons pas décidé de cette transformation, nous n'avons pas décidé de donner toutes les casquettes aux élus. C'est donc à vous de faire le nécessaire !

Comme nous vous l'avons exprimé lors de notre plénière 0, il est temps de nous mettre au travail. Nous vous demandons donc de mettre en place le plus vite possible les CSSCT et de régler les problèmes polluants, afin que nous puissions œuvrer sereinement pour les cheminots que nous représentons.

La prime – pouvoir d'achat. De nombreux cheminots nous ont interrogés sur certaines rubriques figurant sur la fiche de paie du mois de janvier. En décembre a été versé sur la rubrique « gratification exceptionnelle » un montant de 200 ou 400 € aux cheminots remplissant les conditions de plafonnement de salaire. À cette date, les mesures législatives d'exonérations de charges sociales n'étaient pas prises par le gouvernement. Cette gratification a donc été chargée socialement. En janvier, il est apparu sur les fiches de paie cette gratification avec son annulation sous la rubrique « prime – pouvoir d'achat ». Cette opération est une pure opération comptable

destinée à ce que l'entreprise récupère les charges salariales. Seulement, comme indiqué plus haut, elle a suscité un bon nombre d'interrogations parmi les cheminots. Il s'en est même suivi une mini contre-information stipulant que l'entreprise avait fait semblant de gratifier la prime pour ensuite l'enlever aux agents. Pouvoir des réseaux sociaux, quand tu nous tiens...

Monsieur le Président, pensez-vous sérieusement que ce soit le rôle des organisations syndicales d'expliquer les opérations comptables de l'entreprise sur les fiches de paie aux agents ?

Nous ne vous apprendrons pas que les rumeurs se noient dans la transparence, la vérité et l'explication.

Merci pour votre écoute.

M. RABIER, Président

Merci. Je vais commencer par l'expression de l'UNSA sur SNCF, leader de la mobilité, augmenter la qualité de service, augmenter les trafics. Clairement, que ce soit au niveau de la politique nationale, pour l'ensemble des activités Voyageurs, ou la politique régionale avec une prochaine signature d'une convention TER qui nous lira pour plusieurs années avec l'autorité organisatrice, nous sommes sur ce créneau-là. On considère que le chemin de fer Voyageurs, en particulier sur notre région, a de l'avenir, a de l'avenir en matière de fréquentation. On va redessiner ce plan de transport. Je laisserai tout à l'heure monsieur MARTEL donner quelques éléments. On veut un meilleur plan de transport, on veut plus de monde dans les trains, et c'est vraiment l'enjeu pour l'entreprise et j'ai envie de dire pour l'autorité organisatrice.

Après, on se l'est déjà dit, en tout cas dans les précédentes instances, notamment CE, le corollaire de tout ça, c'est qu'on doit aussi sur un certain nombre de sujets de service dits supports, transverses, etc. – et l'on avait fait passer un dossier il y a quelques mois – faire des efforts. En gros, les citoyens, les autorités organisatrices acceptent de mettre de l'argent pour un meilleur service, pour l'améliorer, pour le rendre plus robuste, mais n'acceptent pas forcément – et on peut l'entendre – de mettre de l'argent pour ce qu'ils appellent des services un peu back-office, et qui pour eux ne sont pas très clairs et dans leur utilité immédiate, visibles par les vrais voyageurs. On a des efforts à faire sur nos services transverses. On en a déjà fait. Il y en a d'autres à faire. On essaye d'agir par transparence et anticipation. Quand on a fait passer le dossier il y a huit mois, en disant que la trajectoire sur les deux ou trois années ne sera pas facile, mais l'entreprise s'y attelle en la traitant avec anticipation et le plus d'humanité possible, parce que l'on sait qu'il y a des hommes et des femmes qui font aujourd'hui bien leur travail dans ces services. On va agir de cette manière. On va d'ailleurs, côté DRH, nous renforcer sur la prise en charge, sur l'accompagnement des gens qui se trouvent en situation de transition professionnelle, comme on l'a déjà fait pour d'autres personnels depuis presque une année. Ces efforts, on les fera ! Demain, quand il y aura une compétition, une mise en concurrence – et vous le savez tous, sur cette région, il y en aura une – on ne veut pas perdre la compétition pour des sujets qui ne sont pas liés directement à l'organisation du plan de transport et aux services proposés. On n'aurait pas le droit. Nous, direction de l'entreprise, aurions failli de ne pas avoir travaillé ces sujets-là alors que nous savons que nous avons des efforts à faire. On va les faire en bon ordre, en bonne intelligence et dans le dialogue social monsieur HONVAULT, comme on l'a fait

sur d'autres réorganisations, sur des services dits transverses. On le fera intelligemment. On le fera en bon ordre. On prendra le temps qu'il faut. On est en train d'y réfléchir, mais ça fait partie de notre stratégie pour demain, faire que la SNCF sur les Hauts-de-France ne soit pas un outsider qui participe à des appels d'offres et qui perd, mais une entreprise qui a 80 ans d'existence, qui participe à des appels d'offres et qui les gagne. C'est ça le but que nous visons. L'ouverture à la concurrence, en réalité, on doit tous la voir comme le fait qu'enfin on va pouvoir être comparés à d'autres qui veulent se mesurer à nous, et l'on va pouvoir montrer qu'on n'est quand même pas des mauvais, parce qu'on est souvent bien évidemment critiqués sur plein de sujets. Le fait d'être mis en compétition va nous permettre enfin d'être évalués à notre juste valeur. J'ai plutôt confiance dans notre capacité collective à gagner ces appels d'offres. Il n'y a aucune raison de partir perdant d'avance.

Sur le sujet des dysfonctionnements que vous avez évoqués, je trouve le terme un peu fort. On a simplement signé le Règlement Intérieur il y a une semaine, toutes les désignations, à la demande de l'ensemble des organisations syndicales, ne sont pas encore effectuées, et c'est normal, il fallait travailler les sujets, et vous l'avez fait, et vous les désignerez aujourd'hui, notamment pour la composition complète des CSSCT. On ne peut pas avec un tel chamboulement être performants en quelques jours, alors qu'on vient simplement de nous mettre d'accord il y a huit jours. On s'est dit tout à l'heure pour certains sujets, on l'a dit sur les avis, on trace une trajectoire, un programme de travail. On s'y attelle de part et d'autre avec le sérieux qui convient. On a encore des calages à faire. J'ai parfaitement conscience que quand on écrit quelque chose, le temps que ça descende dans tous les bureaux de commandes, il faut quelques jours, comme j'ai parfaitement conscience que vous, quand vous vous mettez d'accord au niveau national ou régional, le temps que tout le monde ait compris les enjeux, les nouveautés, etc., il faut aussi quelques jours. Soyons un peu quand même raisonnables. On ne peut pas en quelques jours tout régler. Par contre, on a vraiment cette énergie, et on la met pour avancer. Sur le sujet des commandes, on s'est dit avec monsieur SERHANI qu'on allait organiser une téléconférence avec tous les DUO aux bureaux de commandes pour expliquer ce qui était écrit. On a voulu une situation simple pour les commandes des gens. Il va simplement falloir qu'on l'applique et ça va se faire. Je n'ai pas doute là-dessus. Oui, il y a un petit temps d'explications sur le sujet.

Sur le côté juridique de la CSSCT, la séance 0 n'était pas obligatoire. Le CSE 0 était obligatoire pour acter les choses. La CSSCT 0 est une volonté pour caler les choses et définir un ordre du jour. C'est pour bien démarrer pour ensuite bien travailler. Tout le monde l'a dit, vous avez tous signé y compris la CFDT. On doit les faire ces réunions d'organisation. Il n'empêche que juridiquement, puisque vous posez la question sous l'angle juridique, dès le 31 janvier, on a le droit de réunir une CSSCT. Légalement, c'est trois membres élus. Pourquoi on a décidé de faire ça ? Je vais laisser monsieur MARTEL l'expliquer. Il s'est passé un truc lundi qui nous a pour le moins interpellé fortement et je pèse mes mots. On a décidé que plutôt que de réunir toutes les OS, en table ronde immédiate le lendemain, on a décidé, en accord avec monsieur le Secrétaire, de réunir cette CSSCT avec au moins les trois membres déjà désignés, avec le membre qui avait déposé le droit d'alerte, avec le référent pour travailler le sujet. D'ailleurs, le travail a quand même été fait même si à la fin il n'y a pas eu une levée du droit d'alerte. Il a été fait et plutôt sérieusement. Tous les membres présents ont mouillé la chemise. C'est la force de cette CSSCT. C'est donc

une décision que nous avons prise lundi et que j'assume complètement. Elle est venue juste avant la CSSCT 0 programmée un peu plus tard, mais qui n'empêche pas de faire la CSSCT 0, et il n'y a pas d'obligations légales de commencer par un bout pour faire l'autre. Je ne suis donc pas en accord avec cette idée qu'on n'avait pas le droit de faire ça. Ce n'est pas vrai ! Avant de vous laisser la parole, parce que je sais que vous allez réagir, je voudrais qu'on vous dise ce qui s'est passé lundi matin.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Lundi matin, c'était donc la troisième fois que l'on avait des retraits opérés par des conducteurs sur des Regio 2N. Il y en avait eu un le vendredi, un le dimanche soir et donc un le lundi matin et qui concernait en fait principalement les dessertes entre Lille et Dunkerque. On a évité un gros coup dur le vendredi après-midi, puisque l'on avait un aller-retour Lille – Béthune à 16 h 30 sur des trains archibondés que le conducteur refusait de faire. On a réussi à trouver une solution grâce au décalage de plusieurs ADC. Lundi matin, refus de service, retrait de l'ADC sur le train 844 912 au départ de Dunkerque qui était un Regio 2N, un train de pointe. Je résume, mais disons que pour sauver la desserte, nous avons été chercher un agent de la triplète 844 908 au départ de Calais vers Lille qui est lui aussi un train hyper dimensionnant de pointe et que l'on a positionné en adaptation depuis le 21 janvier en triplète, parce qu'on avait des problèmes de respect de composition sur l'axe. Ça a provoqué des retards sur les axes Calais – Dunkerque vers Lille. Vous aviez le 844 912 et la triplète de 844 908 qui étaient tous les deux en sous-composition. Quand vous passez d'un Regio 2N à un AGC, évidemment ça pose des problèmes, et avec les retards, il y a eu des effets de reports de clients, ce qui a occasionné des bousculades à partir d'Hazebrouck, des situations extrêmement conflictuelles entre clients. On a eu une ASCT qui a dû se réfugier en cabane arrière, puisqu'elle s'est sentie menacée à bord. On a estimé qu'on avait une situation de risque qui était beaucoup plus grande du fait d'avoir sporadiquement des trains qui se retrouvaient en risque d'être supprimés sur les Regio 2N plutôt que le risque qui avait été souligné dans le droit d'alerte. Si l'on faisait un calcul d'occurrence de risque, vous aviez un risque qui était, à mon avis, un million de fois plus élevé d'avoir des agressions à laisser perdurer cette situation plutôt que de considérer que nous avons éventuellement une liberté de poser le droit de retrait. Je ne rentre pas dans le détail du sujet. Si l'on considère qu'il y a un risque sur le matériel roulant, il n'y a pas de solution grise. On arrête la flotte et on résout le problème technique ou l'on roule sans restriction. Là-dessus, j'ai fait le boulot quand j'étais à la Direction du matériel. Ça nous est arrivé de prendre des mesures d'urgence. Je l'ai aussi connu côté Traction. En l'occurrence, tout le débat sur le fait de donner ou pas des radios de manœuvre, selon moi, est absolument sans fondement. L'objectif n'est pas d'obtenir une radio de manœuvre parce qu'on se sentirait éventuellement en danger. Je clos là-dessus, mais je pense que vous y reviendrez plus tard.

Un point sur SA 2020 qui me semble très important en réaction à la déclaration de l'UNSA. Je comprends en plus la formulation. C'est vrai qu'on a l'exemple du Fret sous les yeux qui est un peu compliqué, même si le Fret remporte de belles victoires aujourd'hui, mais si l'on compare la taille du gâteau aujourd'hui avec celle qu'elle était il y a 20 ans, évidemment qu'il y a une grosse différence. Sur TER, évidemment, on ne veut pas connaître ça. En mars, on vous fera une présentation en grand de SA 2020 ici. Ensuite, il y aura un travail qui sera décliné un peu plus finement dans les

différents métiers. Il y en aura pour les roulants et les sédentaires. SA 2020 est un rebasage de 60 % des trains du TER Hauts-de-France. Tous les trains qui roulent au nord d'Amiens, au nord de Saint-Quentin, vont être intégralement réécrits. C'est donc un changement majeur, un changement plus important que celui que nous avons fait au SA 2012. C'était en fait un changement d'offres qui avait surtout une vocation technique et qui visait à paralléliser les sillons pour pouvoir faire rouler plus de trains en pointe. Nous n'avons pas remis en cause fondamentalement le principe des dessertes. C'est quelque chose que l'on fait dans le SA 2020. On le fait parce que le plan de transport tel qu'on le connaît aujourd'hui est un peu à bout de souffle, parce qu'on croit que l'on craque à certains endroits. Je parlais des problèmes de sous-compositions. Ils sont aujourd'hui quasiment permanents sur tous les grands axes vers Lille ou Paris. Ce n'est pas une question de manque de capacité de nos trains, puisque le taux de remplissage du TER n'est que de 26 %. C'est bien notre capacité à mobiliser les matériels capacitaires au moment et aux endroits où nous en avons besoin qui nous permettra de répondre à ce besoin-là. On a aussi le besoin de remettre les trains les plus structurants avec le plus de clients à l'heure, parce que c'est ceux qui souffrent le plus aujourd'hui. Plus il y a de clients, plus vous êtes en pointe et plus les trains sont en retard ou en sous-composition. Ils cumulent les problèmes. Il faut absolument traiter ces sujets. Il y a aussi le problème de la thrombose des grandes agglomérations. Le SA 2020 a pour vocation demain d'enlever 10 000 voitures à l'entrée de Lille. Il faut annoncer les arguments publicitaires qui sont clairement en faveur du train. Notre ambition est de faire plus de trains. C'est plus des trains kilomètres. C'est une volonté d'augmenter la fréquentation de 9 % du TER. Quand on parle de succès commerciaux, c'est là-dessus qu'on va le mesurer. C'est le nombre de clients supplémentaires à bord. C'est d'ailleurs une ambition moyenne. On espère qu'au travers ce qu'on a mis comme contenu, qui est un contenu très ferroviaire dans le SA 2020, c'est-à-dire la synthèse de tous les REX de production réalisés depuis ces dernières années. On a mis un contenu très simple, mais qui a beaucoup de sens quand on veut retrouver de la qualité, parce que les critiques de la presse aujourd'hui ont des origines. On se dit que les trois quarts de ce qu'on vit aujourd'hui en qualité de production sont liés à une beaucoup trop grande complexité de notre offre. On veut donc revenir à des choses simples. Je vous donnerai les principaux critères de robustesse qui nous ont servis à construire cette offre. En résumé, vous m'avez déjà entendu dire ça plusieurs fois, le train ça marche bien quand c'est simple et robuste et évidemment capacitaire. On doit remettre nos grands axes à l'heure. L'ambition du SA 2020 est de gagner entre deux et trois points de régularité. C'est énorme. Ce n'est pas une victoire aux petits pieds, c'est une vraie marche supplémentaire. Si l'on arrive à faire ça, évidemment ça nous protégera de la concurrence, parce que si l'on réussit le SA 2020 juste au moment où là-haut se posera la question de l'ouverture à la concurrence, la dynamique jouera contre eux. La SNCF commence à avoir de bons résultats en qualité de production, est-ce qu'elle ne va pas casser cette dynamique en ouvrant la concurrence ? On va insinuer le doute dans l'esprit des décideurs. Comme il y a des sujets d'argent derrière tout ça, évidemment on montrera qu'on est capables de produire cette offre à l'euro du voyageur – kilomètre, donc plus qualitatif pour moins cher, parce que la complexité a un coût. On fera douter nos décideurs là-dessus.

Ensuite, vous parliez d'appauvrissement des compétences. On est en train de commencer à travailler sur des nouveaux métiers que l'on va appeler « ingénierie

d'offres » qui va mélanger des principes de dessertes, d'offres ferroviaires avec des unités d'œuvres de coût et ce sera donc une petite équipe qui sera en capacité, demain, de faire des propositions commerciales en anticipation aux appels d'offres. Ce sera le fer de lance de SNCF TER pour se prépositionner sur de futurs appels d'offres et avec l'ambition évidemment de les remporter. Ce sont des métiers que nous allons créer. Ce seront des métiers à forte valeur ajoutée puisqu'ils auront une grosse responsabilité vis-à-vis de ceux qui produisent. Il y aura une équipe de 10 qui va contribuer à l'avenir des 3 500 du TER Hauts-de-France. On essaye de tirer l'ensemble vers le haut. On n'est pas dans une politique de repli sur TER, je tiens à le dire, le SA 2020 c'est plus de trains, mieux de trains, avec un message positif vis-à-vis de là-haut, de la qualité de service en plus et du coût en moins. C'est possible...

M. SERHANI, Assesseur

En ce qui concerne les bons de délégation, il y a les bons valorisés et les bons non-valorisés. Pour les bons non-valorisés, on a toujours les bons jaunes. On en a encore en stock, ancien modèle, on va devoir les modifier à la main, parce qu'on est en attente – je sais que ça fait rire, mais ça ne me fait pas rire – et je suis bloqué, parce qu'ils sont en rupture au niveau national ils n'ont pas le papier. Je ne vais pas rentrer dans le détail au niveau national. Il n'empêche que je peux vous en fournir et l'on considérera que ce sont des bons.

Après, en ce qui concerne les bons valorisés, il a fallu que j'attende que le RI soit signé pour que je puisse savoir exactement le nombre d'heures, de journées, qu'il me fallait. J'ai calculé tout ça à la suite de la signature. J'ai envoyé la commande, ma demande globale en journées, en demi-journées, deux heures, etc., vous connaissez ça. Ils ont été très rapides. Par contre, hier j'étais à Paris, je suis revenu avec une valise pleine de bons de délégation. Je n'ai rien dit, parce que j'avais peur de me faire... Je suis revenu avec une valide pleine de journées, je pouvais partir en vacances un certain nombre de mois... Maintenant, il faut que je vérifie les numéros, que je calcule au prorata et très rapidement, vous viendrez les chercher. Il y a une partie qui va pour le Secrétaire du CSE et chacun de vous viendra chercher les bons. Ces bons verts ont été mis à jour avec CSE, etc.

M. TAILLEZ, CFDT

Pourquoi dysfonctionnement ? On l'a employé exprès, parce qu'on savait que ça allait vous titiller et l'on voulait marquer le coup. Je suis désolé, quand j'apprends que dans une UP il est décidé de mettre en place des correspondants roulements alors qu'on a passé deux bonnes semaines intenses à négocier un RI, à calculer une architecture et qu'on explique tout simplement à l'établissement qu'on ne comprend pas pourquoi l'on met en place des correspondants roulements, alors que ça va se mettre en place via à une CSSCT et des G2T2R, et qu'on vous répond qu'on n'est pas au courant de ce qui se passe, nous on a un changement de service, on se dépêche... Je me dis que là, il y a quand même des problèmes de communication entre vous, peut-être pas vos DET, mais au moins les DUO, et ces problèmes de communication, de tout de façon, on les retrouve sur les bureaux de commandes et sur tous les périmètres des UO ou des UP.

Concernant les commandes, déjà quand on a passé notre temps à négocier le RI, on vous a déjà remonté des problèmes. Depuis janvier, on vous remonte des problèmes avec les commandes, et ce n'est pas la CFDT qui remonte les problèmes, ce sont

toutes les OS. On se pose des questions... Je fais une petite dédicace à ce que j'ai dit la fois dernière, on se demande qui est le patron. J'ai l'impression que les DUO – et je pense que mes collègues c'est pareil – font ce qu'ils veulent. Ils font exactement ce qu'ils veulent. Ce n'est pas concevable pour nous !

Concernant le droit d'alerte, comme l'on dit, on va remettre l'église au milieu du village, c'est votre gestion du droit d'alerte qui vous a fait vous retrouver dans cette situation-là. Je suis désolé, le droit d'alerte vous a été posé il y a quand même pas mal de temps. Je ne comprends pas – et l'on vous a dit pourquoi l'on a réuni cette CSSCT, ce n'est pas question que ce soit la CSSCT 0, c'est question que tous les membres n'aient pas été désignés – comment vous pouvez réunir une instance alors que la moitié des membres n'a pas été désignée. La situation légitime – je comprends les collègues qui s'inquiètent par rapport au Regio 2N – c'est votre gestion du droit d'alerte qui a fait que l'on s'est retrouvé dans cette situation-là, et derrière comme d'habitude l'on traite les problèmes le couteau sous la gorge, et l'on décide de réunir l'instance qui n'est pas bonne et l'on en vient à faire des conneries. Ce n'est pas logique de travailler comme ça... On vous l'a déjà dit. Je ne comprends pas... Là, on est sur la forme, on va débattre tout à l'heure du fond.

M. GRANDE, SUD-Rail

On avait fait le choix de ne pas faire de déclaration pour procéder à la mise en place de l'ensemble des instances et éviter des réponses qui pouvaient être longues. L'urgence est dans l'installation de l'instance. On voit tous les dysfonctionnements, y compris sur les commandes des élus, on vous a encore envoyé – en copie hier avec toutes les OS – les dysfonctionnements relevés. Ce qui nous étonne le plus, c'est ce qui nous est remonté des UO, comme quoi la démarche, la méthode de commandes vient de vous. On s'inquiète encore plus. C'est pour ça que l'on demande la tenue d'une réunion rapide sur ce point pour ne pas en arriver à des procédures qui seraient beaucoup plus longues et beaucoup plus coûteuses pour l'entreprise.

Sur les groupes de travail Traction, vu que ça a été abordé, oui il y a beaucoup de groupes de travail Traction qui sont mis en place, alors que les CSSCT ne sont pas encore en place, on fonctionne dans l'urgence, mais nous ne sommes pas là pour apporter une solution à la mise en place des CSE, mais aussi pour mettre en place correctement les instances.

Par contre, je souhaite intervenir sur les propos de monsieur MARTEL. On reviendra sur les Regio 2N cet après-midi, mais j'ai un peu de mal à entendre que c'était moins risqué de ne pas entrer dans la procédure du droit d'alerte que de nous retrouver dans des situations où les usagers se chamaillent à bord des trains. On ne peut pas préjuger du risque engagé si les rames avaient circulé avec réellement des problèmes techniques. On ne peut pas préjuger de l'importance d'un des deux risques, en tout cas à nos yeux.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Deux remarques. La première en tant que référent. Sur la forme, puisque le fond sera abordé cet après-midi, ça s'est fait la veille pour le lendemain. Je ne vais pas reprendre les raisons pour lesquelles ça s'est passé comme ça. J'ai eu pratiquement tout le monde au téléphone. Je tiens à rappeler ici, pour la connaissance de l'ensemble des élus, que le désaccord exprimé par les camarades de la CFDT est acté dans le PV,

que l'on s'est assuré que cette CSSCT extra était légale, sinon nous ne l'aurions pas tenue. Je tiens à le dire, puisqu'on ne pouvait pas préjuger de ce qui allait se passer, du maintien ou non du droit d'alerte. Vous l'avez dit, il a été maintenu. On a un désaccord, on y reviendra cet après-midi. Troisième chose, mais ça a été dit honnêtement par le collègue, j'avais proposé aux collègues de la CFDT de siéger quand même, parce qu'à la vue de leur représentativité dans ce métier, je pensais qu'ils avaient toute leur place. Ils ont fait le choix de ne pas venir.

En tant qu'élus SUD-Rail, si seulement il y avait des problèmes pour nos camarades contrôleurs et pour les usagers que lorsque l'on dépose un droit d'alerte, ça serait bien... Actuellement, on a des trains qui sont surchargés à des périodes de pointe. Je ne connais que l'axe 1, mais si ça se passe sur l'axe 1, je suppose que ça se passe ailleurs, où par exemple nos camarades contrôleurs montent dans le train, ils ne peuvent même pas faire la visite de sécurité tellement il y a du monde dans le train, et ça, c'est de plus en plus courant. Des engueulades entre les usagers et des camarades contrôleurs qui se font invectiver, malheureusement je vois ça aussi régulièrement. S'il y avait que quand il y a un droit d'alerte, nous aurions beaucoup moins de problèmes... Je vous remercie.

M. DEBAST, UNSA

J'ai pris un peu de repos lundi et mardi, je n'ai pas travaillé, je n'étais pas au courant. J'espère que l'UNSA avait été invitée, mais je n'ai pas vu de mail passer pour la CSSCT. On a un membre dans la CSSCT, mais je n'ai pas vu de mail passer. Je suis un peu étonné. Ce n'est pas qu'on n'a pas voulu y participer, mais je pense qu'on a été un peu oublié. Merci.

M. ESPINOUSE, CGT

Je reviens sur les propos de monsieur MARTEL. On parle déjà du SA 2020. On n'arrive déjà pas à gérer un CSE... Du coup, ça veut dire que vous avez une convention TER, il y a quelque chose qui a été signé, qui a été proposé par le conseil régional des Hauts-de-France, parce que là vous parlez de 60 % de rebasage des trains sur l'axe nord, mais on oublie l'axe sud de la Picardie, Paris, Saint-Quentin, les trains entre Amiens et Paris. Il y a des travaux en gare de Paris-Nord et qui vont commencer en 2019. Je pense qu'il va falloir faire quelque chose. On peut en parler et savoir comment ça va s'articuler, parce que là vous parlez de recomposition des trains. Il y a des voies qui vont être coupées dans la gare de Paris-Nord, donc ça veut dire des US et non des UM. Comment ça va se passer ? Est-ce qu'on oublie volontairement l'axe TER sud Picardie et l'on se focalise uniquement sur l'axe nord ? On peut partir sur un SA 2020, mais il faut penser à tout le monde pour éviter les politiques d'oubli.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Je vais répondre parce que c'est un point important. Sincèrement, puisque c'est sur les quatre radiales de Paris que nous avons le plus de difficultés et les ressentis des clients les plus difficiles, on aurait bien voulu faire un SA 2020 où l'on aurait embarqué les radiales de Paris, mais ça a été refusé. Ce travail a été démarré au printemps 2015 et le cycle de travail a été acté à l'automne 2015 avec les AO, puisqu'à l'époque il y avait encore la région Picardie et la région Nord-Pas-de-Calais. La région Picardie a refusé du principe du rebasage de l'offre sur son territoire, arguant du fait qu'il y avait eu le SA 2012 qui ne s'était pas très bien passé et qu'il y avait eu un nouveau rebasage

en 2015. On avait déjà dans le viseur de faire un SA 2019 qui a un peu glissé dans le temps par rapport au calendrier technique, et la région n'a pas souhaité faire un rebasage d'offre, parce qu'elle a estimé que ça avait trop bougé récemment pour les clients. C'est bien là-haut qui a refusé notre proposition qui était d'appliquer les mêmes principes de reconstruction de l'offre sur l'ensemble du territoire Hauts-de-France. Du coup, on ne désespère pas de le faire. On relance très régulièrement la nouvelle région en disant qu'on souhaite retravailler le Y picard. Aujourd'hui, le Y picard, c'est une régularité qui est à 81,5 % en 2018 sur Paris – Creil – Amiens, à 88 % sur Paris – Creil – Saint-Quentin avec des tains à plus de mille personnes à bord, et l'on pense que des principes simples de reconstruction d'offres pourraient nous permettre de mieux fluidifier les trains. Je reste humble parce que c'est une ligne Paris – Creil – Amiens qui est une ligne extrêmement difficile à travailler en production ferroviaire. Quand je suis rentré dans l'entreprise, je me souviens qu'il y avait une grande campagne sur les 10 lignes les plus malades dans l'entreprise, il y avait Paris – Chartres – Le Mans, il y avait les lignes normandes et il y avait déjà le Paris – Creil – Amiens à l'époque. Pour toutes les lignes avec insertion dans une grande gare parisienne, c'est toujours compliqué, mais nous travaillons ce sujet. Aujourd'hui, maintenant que l'on fait ce rebasage sur la partie Nord, Amiens – Nord – Saint-Quentin, on n'a pas d'autres priorités que de le faire sur les autres radiales de Paris. La structuration de l'offre sur les radiales de Paris va rester la même. Vous évoquez le cas des gros travaux avec de multiples sujets, Paris-Nord 2024, les Jeux Olympiques, etc., plein de sujets techniques, pour autant, ce ne sera pas un rebasage d'offres, ce sera une adaptation. On veut expliquer à là-haut que plus l'offre est simple plus l'adaptation quand il y a des travaux est simple. C'est un cercle vertueux que l'on veut mettre en place. Je vous donne juste une illustration par les chiffres. Aujourd'hui, vous avez sept missions différentes qui partent d'Amiens et de Compiègne vers Paris. Notre proposition serait d'arriver à trois et de faire sauter le bouchon de circulation de Creil qui est un point névralgique de la ligne. Les associations sont maintenant bien présentes sur l'axe, ça veut dire que ce sera sans doute plus compliqué en matière de concertation avec les usagers, mais on veut attaquer ce sujet, parce qu'on ne peut pas laisser ces lignes-là en l'état. Aujourd'hui, c'est un gros point dur.

Sur la convention TER, elle n'est pas encore signée. Ceci dit, nous avons eu un accord formel du président pour la mise en place de SA 2020. C'est un peu compliqué, mais quand on fait le rétroplanning, on en avait parlé dans les instances, si l'on veut avoir le temps de bien travailler en interne, je pense qu'il faut commencer à lancer la discussion à partir de mars. Certes, on n'aura peut-être pas la signature, mais aujourd'hui l'on a acquis une conviction, quelles que soient les conditions de la négociation, il n'y aura pas de remise en cause de SA 2020. On peut effectivement démarrer un peu avant l'heure, mais vous avez raison, formellement le SA 2020 devrait démarrer avec la signature de la convention, mais nous avons un courrier du président qui nous dit qu'il valide le SA 2020, signé Xavier BERTRAND.

Mme MAHIEUX, CGT

Vous voulez faire peur aux décideurs concernant l'ouverture à la concurrence, mais l'ouverture à la concurrence est déjà décidée par le conseil régional dans la future convention. Elle va bien se mettre en place quoi que vous fassiez de tout de façon.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Elle n'est pas décidée dans la future convention. Il y a beaucoup d'annonces dans les médias, mais formellement il n'y a pas...

Mme MAHIEUX, CGT

Écoutez, pour avoir vu personnellement monsieur DHERSIN, il nous a dit droit dans les yeux que l'ouverture à la concurrence était actée dans la convention.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Oui, ils vont le faire, mais l'on ne sait pas comment, où. Ils nous n'ont pas dit de faire des découpages de lignes. En fait, on ne sait pas... On ne sait pas où ni comment ils veulent l'attaquer. Aujourd'hui, ils ne sont pas dotés de techniciens qui travaillent formellement le sujet. Pour l'instant, ils en sont simplement aux intentions. Attention, dans ma déclaration tout à l'heure, je n'ai pas parlé de peur, mais de doute. Ce n'est pas la même chose...

Mme MAHIEUX, CGT

Oui, enfin de doute pour les décideurs, mais visiblement ils n'ont pas l'air de douter. Ils ont l'air d'être même plutôt sûrs d'eux...

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

J'arrête là-dessus, parce qu'on ne va pas mobiliser le temps, mais je vous donne juste un exemple. Il y a une région qui depuis plus de 20 ans dit qu'à la première occasion elle fera de l'ouverture à la concurrence, c'est l'Alsace. Le niveau de qualité de production a tellement progressé en Alsace, que le champ d'ouverture à la concurrence sur la convention de Grand-Est qui vient d'être signée pour huit ans, exclut le territoire alsacien de l'ouverture à la concurrence. Comme quoi, il y avait une posture politique très ancienne en Alsace sur le principe de l'ouverture à la concurrence qui n'a pas été mise en œuvre dans une convention pour huit ans et signée l'an dernier, ça vous projette donc jusqu'en 2026, très au-delà du calendrier normal pour l'ouverture à la concurrence, parce que les décideurs politiques – c'était leur croyance politique – ont douté par rapport au fait qu'ils pensaient que la concurrence ne ferait pas mieux que la SNCF. Ils n'ont pas ouvert à la concurrence... C'est ça que je voudrais qu'on arrive à faire en Hauts-de-France.

M. RABIER, Président

Une dernière. Il faut qu'on arrive à suivre un peu l'ordre du jour. Une dernière remarque, une dernière question.

M. EUDELIN, SUD-Rail

Juste pour revenir sur le plan de transport, les problématiques du Y de Creil avaient déjà été évoquées plusieurs fois en CER Picardie, et des solutions avaient été données à monsieur NORMANT, applicables ou pas. On ne s'y est jamais vraiment penché sérieusement.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Non, mais on a plein de projets dans nos cartons. Il faut juste que l'AO soit d'accord.

M. EUDELIN, SUD-Rail

Ouais, mais des choses simples qu'on aurait pu mettre en place bien avant le SA 2020. C'est tout.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

On ne peut pas le faire si l'AO ne nous dit pas OK. Ils sont les maîtres d'ouvrage de l'offre. C'est un point important à avoir en tête.

Approbation du procès-verbal de la réunion du 31 janvier 2019

M. RABIER, Président

Merci pour ces échanges. Je vous propose de passer à l'approbation du PV de la semaine dernière, du CSE 0. Qui vote pour ?

Je pense que l'on est moins que 27 par rapport à l'appel. Il y a 25 mains.

Mme COQUERIAUX, UNSA

Excusez-moi, j'aimerais quand même faire une petite remarque. Je n'ai pas reçu le PV du 31 janvier. Je pense qu'il y a beaucoup d'entre nous qui n'ont pas reçu le PV.

M. KIKOS, Secrétaire

Deux choses. Ordre du jour de lundi matin où l'on a rajouté le PV du 31 janvier sur l'ordre du jour d'aujourd'hui, et le projet de PV du 31 janvier a été envoyé à toutes les OS. À vérifier, à recroiser avec Frédéric PAYEN sur le bon intitulé des adresses mails, le bon intitulé des référents par syndicat, parce que là aussi... Je vous invite à vous rapprocher de Frédéric à l'issue de la séance ou ce midi et donner les bonnes adresses mails, mais le projet de PV est bien parti.

Mme COQUERIAUX, UNSA

Pourquoi les élus ne reçoivent pas le PV pour l'approbation ? Là, c'est quoi ? C'est le PV définitif ou c'est le projet ?

M. KIKOS, Secrétaire

Là, c'est un projet. Là, exceptionnellement, vu le délai entre le 31 janvier et aujourd'hui et sur le fait qu'on doit valider le PV pour une question pratique, on doit envoyer une copie de ce PV à la banque pour valider le futur compte du CSE, et derrière toute la question administrative pour valider les fiches de paie du personnel CSE. On l'avait déjà dit dans nos différentes réunions avant de travailler la mise en place. Le fait de valider le PV d'un mois sur l'autre n'était déjà pas possible. Là, c'est un PV qui est essentiellement de la mise en place et qui est basé sur un accord entre les organisations syndicales et qui a été signé. Frédéric a fait le maximum avec le prestataire pour qu'on puisse avoir un écrit qui soit voté aujourd'hui et qu'on puisse avancer sur la partie administrative du CSE.

M. RABIER, Président

Je souscris à ce que vient de dire monsieur le Secrétaire. Je crois qu'il faut qu'on fasse preuve de mansuétude pour cette première fois. La semaine dernière, il y a eu unanimité sur toutes les désignations. Les choses ont été travaillées en amont comme ça vient d'être rappelé. Il y a un enjeu de versement. C'était ça l'idée. Il a été

souhaitable de faire voter ce PV aujourd'hui pour enclencher le fonctionnement sous l'angle comptable de ce CSE. On a décidé dans le Règlement Intérieur que le délai, ensuite, ne sera pas forcément au mois le mois, mais que ce sera le bon délai permettant de faire tout le travail notamment pour monsieur le Secrétaire et l'équipe. Je crois que nous devons être compréhensifs entre nous par rapport à cette situation exceptionnelle.

M. DEBAST, UNSA

Pour la délégation UNSA, je l'ai reçu et je l'ai revu. Je n'ai rien trouvé qui me gênait. C'était juste une remarque d'Agnès qui a tout à fait raison. Les membres titulaires ou les membres présents doivent le recevoir, mais ça s'améliorera avec le temps. Je vous remercie.

M. RABIER, Président

Bien. On acte 25 pour.

Le procès-verbal en date du 31 janvier 2019 est approuvé.

Informations de Monsieur le Secrétaire

M. KIKOS, Secrétaire

S'il y a des doutes par rapport à la communication et aux adresses mails, profitez de la journée pour vous rapprocher de Frédéric.

Rapidement, en ce qui concerne le fonctionnement général, l'envoi des questions pour les prochains ordres du jour, je rappelle que l'envoi des questions, dans le Règlement Intérieur, nous avons dit 24 heures avant l'ordre du jour. N'hésitez donc pas. Chaque OS envoie les questions sur mon adresse mail et en copie à monsieur SERHANI au cas où il y aurait un problème technique, comme ça, nous aurons l'ensemble des questions pour chaque ordre du jour.

On tiendra également un premier bureau de CSE qui sera essentiellement, pour ce premier bureau, où l'on traitera du fonctionnement. On abordera avec l'ensemble des responsables en bureau le fonctionnement, notamment les questions posées en CSSCT sur la manière de travailler, l'appui technique et la méthode que l'on va mettre en place pour le 28 février. On vous enverra une convocation avec l'heure. On fera un second bureau début mars qui reprendra l'ensemble des points que nous avons l'habitude de traiter en CE. En ce qui concerne les activités sociales, on est comme tout le monde, on attend aussi l'issue de l'accord ASC qui est semble-t-il en bonne voie, mais pour se prononcer sur les futurs engagements en matière d'activités sociales, on va attendre un peu pour voir comment ça se passe au niveau du national. On aura donc un second bureau le 8 mars. Premier bureau le 28 février et second bureau le 8 mars.

Sur les initiatives qui sont déjà engagées, on n'oublie pas non plus les départs colonies. On avait l'habitude d'inviter l'ensemble des élus à participer aux accueils des départs de colonies. Là, il y a des départs du CCGPF pour cet hiver. Ça commence dimanche 10 février. Il y aura des départs dimanche 17 février et des départs dimanche 24 février. Comme chaque année, je ferai un mail ou le service fera un mail à l'ensemble des élus, mais nous invitons l'ensemble des élus à participer aux

accueils en gare de Lille à partir de 8 heures les trois dimanches. Nous attendons de nombreuses familles pour ces départs du CCGFP.

M. RABIER, Président

Merci. Quelques informations d'organisation et de fonctionnement. J'informe qu'hier aurait été signé un accord technique de l'ensemble des quatre organisations syndicales représentatives au niveau du GPF sur le fonctionnement du CSE, du CCGPF, etc., et notamment un certain nombre de dispositions de digitalisation, etc., des points que nous avons abordé dans notre Règlement Intérieur. J'avais déjà lu le projet d'accord. Tout ce que nous avons travaillé au mois de janvier est en ligne avec les dispositions nationales. Vous l'aurez dès que les quatre organisations syndicales auront signé, mais c'est l'information que j'ai eue hier soir. Rapprochez-vous de vos fédérations si vous ne l'avez pas déjà eu.

Seconde information, toujours en matière de fonctionnement. On avait souhaité, avec monsieur SERHANI, puisque l'on a déjà vu arriver de très nombreuses questions à traiter dans l'instance, voir comment tout cela pouvait être partagé. On voulait aussi travailler ce que j'appelle les annexes qui auparavant existaient dans un certain nombre d'instances comme les DP. Ce sont des informations régulières qui étaient données aux élus. Je voulais qu'on poursuive, parce que c'est un travail un peu technique, nos échanges avec la même configuration que celle qui avait prévalu pour l'organisation et la rédaction du RI. Ça avait l'air d'être plutôt OK pour tout le monde sur la méthode, sauf que la date est compliquée à trouver, parce que là nous sommes dans les vacances. Le 12 avait été proposé, mais une organisation était gênée. Dernièrement, j'ai proposé le 18, mais ça gêne une autre organisation syndicale. On sent que pendant les vacances, ça va être compliqué et que tout le monde est bien absorbé par toutes ces mises en place et ces réunions. On se dit qu'on laisse passer le mois de février et l'on se voit le 1er mars. Je vous demande de noter, pour les organisations syndicales, la date du 1er mars. Ça nous laisse un petit mois pour nous organiser, pour que chacun puisse être là le 1er mars au matin dans une configuration analogue à celle que nous avons eue pour nos concertations sur le RI. Vous me donnerez vos réponses la semaine prochaine, mais ça pourrait être une bonne méthode de travail.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Je comprends bien la difficulté de la mise en place. Ce n'est pas un souci. On a mis en place les CSE. Maintenant, on arrive à un niveau où une simple demande à un RH ou à un directeur d'établissement... S'il faut passer par les CSE à chaque fois, il va arriver à un moment où ça va être compliqué, parce que ce sera DSI sur DSI. Il faut être réaliste... On a demandé des choses simples et l'on ne veut pas nous les fournir. En nous renvoyant sur le CSE, on ne va pas avancer... On ne va pas avancer...

M. RABIER, Président

De notre côté, on a un travail de calage. Je ne l'ai pas dit tout à l'heure, mais il y a le sujet des commandes où je me suis déjà exprimé. On va régulariser, on va dire comme ça, la situation très rapidement. On a aussi le sujet de la pédagogie que l'on doit faire aussi avec la ligne managériale en particulier les DUO. On a prévu des journées d'animation pour l'ensemble des élus, membres CSSCT qui vont être désignés aujourd'hui et j'ai envie de dire représentants syndicaux. Ceux qui sont venus en

décembre peuvent revenir, ça ne me pose aucun problème, puisqu'on a prévu une synthèse du RI pour que tout le monde ait bien compris, en particulier les 20 nouveaux qui vont être désignés aujourd'hui, membres des CSSCT. Je ferai la même chose dans la foulée, c'est-à-dire en mars, avec tous les DUO, parce qu'on a besoin aussi d'harmoniser nos pratiques avec les DUO comme vous venez de le dire. J'ai bien ça en tête. Laissez-nous le temps de le faire tout simplement...

M. MAGNIER, SUD-Rail

Dernière chose. Dans ce sens-là, ça ne marche pas, mais dans l'autre sens comme le collègue de la CFDT disait, pour trouver des correspondants roulements, ils savent aller voir les collègues... Nous, quand on leur pose des questions, il faut passer par le CSE...

M. RABIER, Président

Concernant les informations mensuelles qu'on vous donne notamment quand il y a des incidents de sécurité graves. On a un point spécial, donc je reviendrai après sur le Regio 2N, mais nous avons les informations de la régularité. Je vais céder la parole à monsieur MARTEL pour le bilan de l'année 2018. Pardon, je m'excuse monsieur le Trésorier.

Informations de Monsieur le Trésorier

M. FOURNIER, Trésorier

Pour revenir sur le point que nous avons abordé tout à l'heure, rapidement, il y a eu création des nouveaux RIB avec un intitulé CSE TER Hauts-de-France. Deux créations pour bien dissocier le compte de fonctionnement et le compte ASC. Ces RIB ont été transmis à la direction cette semaine. Pas de pression, mais j'invite fortement la direction à voir avec le national pour le fonctionnement du CSE via les cheminots, afin que l'on puisse leur proposer de nouveau la totalité des prestations et activités, et aussi bien évidemment via les salariés qui sont en attente d'un retour de trésorerie saine, afin que l'on puisse honorer convenablement leur salaire. Merci.

M. RABIER, Président

Encore une fois, mille excuses pour l'oubli de ce point.

Informations de Monsieur le Président

M. RABIER, Président

Pour les informations sur la régularité, je laisse la parole à monsieur MARTEL, mais sur les informations commerciales, il y a une bascule de l'année 2018/2019, et nous aurons les résultats, je l'espère, pour le 19, à Amiens. On m'a dit que nous pourrions les avoir autour du 14 février. Dès que j'ai les résultats, je les transmets aux élus.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Vous voyez une présentation qui est évidemment différente de ce qu'il y avait dans les deux CE précédents. On a choisi, avec Raphaël RABIER, de vous donner exactement la même présentation que celle que l'on fait aux DET lors de notre instance annuelle en janvier qu'on appelle le COPIL Production, et qui a pour but de faire le bilan de

l'année production précédente. C'est exactement le même document que celui qui est utilisé par le CODIR Hauts-de-France pour traiter la production.

Vous voyez des résultats qui sont classés en trois items. Vous avez la régularité d'abord, puis les suppressions de TER et enfin le respect des compositions. Ensuite, vous avez des zooms particuliers, parce que ça a fait l'objet de points d'attention soulignés dans les instances de pilotage de la production autour des accidents de personnes, sur les questions de ponctualité avec le lancement en 2018 de la démarche H00 que vous avez forcément tous entendu parler. Enfin, un zoom précis sur le fonctionnement de la ligne Paris – Laon.

Intervenant non identifié

On n'a pas tous les documents, peut-être qu'il y a des loupés, je ne sais pas... Je vous vois tous avec des documents, mais je n'ai rien...

M. SERHANI, Assesseur

Vous l'avez eu par mail apparemment. Est-ce qu'il y a encore des problèmes d'adresses ?

Même intervenant non identifié

J'ai l'ordre du jour, mais je n'ai pas de...

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Je continue. En synthèse, l'année 2018 est une mauvaise année de production. Vous voyez sur la diapositive 2, on a essayé de résumer en racontant l'histoire de l'année 2018. Nous avons été, évidemment, marqués par trois phénomènes importants. Au premier trimestre, des épisodes climatiques assez violents. En janvier 2018, nous avons eu trois tempêtes décennales dont la tempête Eleanor le 7 janvier qui avait été extrêmement dure pour nous, puis un épisode de neige qui avait frappé surtout le bas de la Picardie, l'entrée de Paris-Nord, et qui avait chahuté la production pendant presque 15 jours. Ensuite, il y a eu les grèves et là évidemment ça a été très compliqué de tenir des statistiques à jour. On n'a jamais été au nombre nominal de trains pendant trois mois, puisqu'il y avait les jours rouges et les jours blancs, mais comme ce n'était pas complètement blanc ou noir ou blanc ou rouge, ça dépend si l'on est daltonien ou pas, donc ça a été perturbé pendant trois mois. Après, il y a eu des épisodes de forte chaleur qui ont été très impactant en juillet. Tout au long de l'année, on a eu beaucoup de rames qui ont été arrêtées pour des chocs et des réparations. On est revenu à un niveau plus normal à partir du mois d'octobre puis une campagne automnale de qualité. Enfin, un mois de décembre où il y a clairement une inversion de tendance en matière de qualité et qui se prolonge ensuite, mais ça on le verra le 19 février, sur janvier 2019.

Vous avez l'historique de la régularité depuis 2012 avec la courbe verte qui représente l'entrée en jeu des chiffres sur Hauts-de-France. Vous aviez auparavant les chiffres de Picardie, les chiffres de Nord-Pas-de-Calais qui sont encore exposés. En 2019, il n'y aura plus les chiffres de la Picardie et du Nord-Pas-de-Calais. Ce ne sera que des chiffres des Hauts-de-France. Vous avez des camemberts qui décrivent le poids des causes. Ensuite, vous avez un histogramme qui est intéressant, parce que ça permet de repérer les causes qui progressent le plus d'une année sur l'autre. Si vous regardez une dégradation de la régularité qui est à hauteur de 0,8 entre 2018 et 2017, en fait

vous avez deux causes qui embarquent plus que la totalité de cette dégradation, ce sont les défaillances de l'Infra et les défaillances du matériel. On est vraiment sur les deux causes techniques qui expliquent cette baisse de la régularité. Les raisons sont simples. Nous sommes entrés en 2018 avec un nombre très important de rames qui étaient cassées pour des grosses réparations à la suite de chocs. Je pense par exemple ici à la plaque de tôle qui avait été déposée sur la voie qui a ravagé les dessous de caisses de deux 24 500. Il a fallu presque un an pour réparer. Ça a mis sous tension la maintenance des rames. Après, le souci des grèves – désolé d'y revenir – c'est que quand la maintenance n'est pas faite, ce n'est pas comme quand le train n'a pas roulé. On ne va pas le faire rouler deux fois le lendemain. En revanche, la maintenance il faut la faire. Quand on n'a pas produit, après il faut le faire quand même. Il suit un effet d'étranglement sur la charge, ça veut dire qu'on a commencé à nous rapprocher de la limite des pas de maintenance. Quand on travaille comme ça, on travaille sans filet, c'est-à-dire qu'après il y a un effet cumulatif en production qui fait que si jamais l'on rate des rendez-vous de maintenance, on se retrouve avec des ordres d'arrêts qu'il faut distribuer sur le territoire, aller rechercher les rames, faire des dérogations. C'est tout un dispositif qui perturbe d'autant plus la production, et ça on le retrouve à l'intérieur des causes matérielles. On a aussi des glissements sur la fiabilité de certains parcs, notamment les 24 500 de Nord-Pas-de-Calais qui étaient auparavant une flotte très fiable pour lesquelles le taux de fiabilité a été multiplié par deux en un an. On a aussi de bons résultats, des bonnes nouvelles qui concernent les flottes de gros porteurs sur la Picardie. Aujourd'hui, les 26 500, les Regio 2N de Picardie, on est sous contrôle en matière de disponibilité de flottes. Ça c'est un point très important, parce qu'en 2017, les sujets de compositions étaient des irritants extrêmement forts sur la production du Y picard, et l'on a réussi – en réinjectant deux rames de réserve – à stabiliser cet aspect-là sur les radiales de Paris. C'est un point positif.

Sur l'Infra, les défaillances sont, pour moi, significatives sur deux éléments. Il y a les défaillances de signalo et des problèmes qui sont liés à la qualité de l'alimentation électrique, et qui d'ailleurs rejaillissent sur nos rames. Aujourd'hui, on a des zones sur le territoire, principalement sur le Nord-Pas-de-Calais d'ailleurs, où l'on est en questionnement de l'Infra sur des baisses de tension. On est dans la sous-stat Verquigneul, côté Béthune et puis celle de Flamengrie sur Hazebrouck qui peuvent provoquer des explosions de Pont RM c'est déjà arrivé sur des 22-2, des isolements de CVS sur les AGC. Ça a un effet cumulatif avec les problèmes matériels. Évidemment, ces sujets-là, on les travaille.

Vous le savez, dans le pilotage de la régularité, la circulation va reprendre un rôle pivot. C'est une décision stratégique de l'entreprise. Ça veut dire que l'on revient à des standards que certains ont connus quand ils étaient tout petit à la SNCF, c'est-à-dire que c'est la circulation qui manage la régularité. Les anciens de la filière 27 crieront victoire évidemment ! Je partage ce point de vue. On a vraiment besoin d'un entraîneur joueur sur ce sujet, et je pense que l'EIC est la bonne personne, donc l'EIC se dote de compétences supplémentaires qui lui permettront de jouer ce rôle. Évidemment, ça prépare aussi le fait que demain il n'y aura peut-être pas que la SNCF qui discutera du sujet.

Sur les suppressions de trains, ce n'est pas beaucoup mieux, mais disons qu'on est quand même sortis des périodes de l'année noire de 2016 où c'était la crise ADC. Il y

avait eu beaucoup de suppressions de trains. Là-aussi, c'est le matériel qui est quand même le principal fautif. Vous allez voir dedans – et je pense que quelqu'un m'en fera la remarque – mais dans le poids des suppressions, il y a les grèves. Vous me direz que normalement ça ne doit pas être là-dedans, mais formellement nous avons réalisé des plans de transports adaptés quand il y avait des jours rouges, et ça nous est arrivé de faire des S3 pour recaler la production les lendemains, parce qu'on n'arrivait pas à retrouver nos rames et que certains agents restaient grévistes sur d'autres préavis. Pour autant, ces journées n'étaient pas identifiées comme des journées rouges, donc c'est ressorti dans la statistique. Quand on discute avec le conseil régional, rassurez-vous, on est bien dans les clauses exonératoires. Ça, c'est de la statistique interne. Je le dis parce qu'on a déjà eu plusieurs fois ces échanges en CE, je sais que vous allez me poser la question.

Sur le respect des compositions, le chiffre-là est un chiffre conventionnel, entre 97,79 et 95,98, on n'a pas l'impression que ce soit un écroulement, mais quand on fait un zoom sur les 150 trains les plus dimensionnés, on se rend compte quand même que c'est entre 5 et 10 trains en plus qui ressortent en sous-composition, et c'est quasiment l'irritant numéro 1 pour le client, plus que la régularité et les suppressions de trains. C'est quelque chose que l'on prend évidemment très au sérieux. On a déjà fait plusieurs fois des adaptations sur le matériel. On vient de réinjecter deux BJC supplémentaires sur le littoral nord de la région, parce qu'on avait nos 844 000 qui étaient un peu en feu entre Hazebrouck et Lille. On a en ce moment, par exemple, un sujet sur les BB 22-2 qui tirent les Intercités et qui viennent s'intercaler sur le Y picard sur lequel j'ai demandé que l'on étudie la possibilité de descendre des 22-2, mais RC, de Nord-Pas-de-Calais vers le sud, moyennant des adaptations techniques. C'est un sujet très important.

Dans le menu SA 2020, il y a évidemment ce sujet de la capacité d'emport. Aujourd'hui, on est dans un contexte où il y a des gens qui se bousculent à bord, alors que nos TER ne sont remplis qu'à 26 %. En revanche, sur certains trains, en pointe, on est au-delà de 100 %. Ça ne sert à rien de racheter des rames qui coûtent 15 millions d'euros par pièce et de les réinjecter dans le plan de transport, de tout de façon il n'y a plus de sillons disponibles. C'est bien par une meilleure rotation des gros porteurs sur des distances courtes, des cycles courts, pour les réengager très vite à l'endroit où il y a besoin de masse qu'on va y arriver. Pour le versant nord, ça aura pour conséquence de divorcer les 23 500 des 24 500. La 24 500 va produire le TER City et rester très à l'intérieur de la couronne lilloise, alors que la 23 500 ira produire plus à l'extérieur.

Enfin, un zoom sur la ligne Paris – Laon. Je pense que ce n'était pas innocent, parce que vous le savez, Xavier BERTRAND nous avait écrit un courrier de mécontentement à l'automne 2017. À l'origine de ça, il y avait la qualité de production sur la ligne entre Paris et Laon. À l'époque, on était dans nos problèmes d'attelage et d'isolement sur les Régiolis. Ce sont des points qui ont nettement progressé entre 2017 et 2018. Vous le voyez sur le graphique, les causes matérielles passent de 21 à 13 %. Sur la partie qu'on maîtrise, au niveau TER, on a fait de grands progrès. On a, par exemple, modifié tous les roulements pour interdire les accroches et les décroches en gare du Nord qui étaient un élément incontestable de fragilité de la production, et qui provoquaient parfois des mouvements de foule quand on n'arrivait pas à accrocher les rames, les gens étaient déjà montés dans celles de queue. Il y avait des mouvements de foule

sur les voies 20 et 21 en gare du Nord. Ça n'était pas acceptable. On a totalement éradiqué ce truc de nos roulements. Il y a eu un vrai travail de fond.

Après, vous le voyez, les causes Infra. Il y a des choses qu'il faut que l'on arrive à mieux gérer, qui sont quand même très importantes, comme les gênes à la circulation à presque 20 %. On est sur des niveaux extrêmement élevés. Je rappelle que sur le Paris – Laon, on partage les voies avec la ligne B et avec les trains de Fret qui sortent du Bourget, donc ça reste quand même quelque chose qui est très difficile à manager. Ensuite, sur la partie qui est au nord de Crépy, on est sur des zones très boisées. La tempête Gabriel nous l'a rappelé puisque la semaine dernière, 90 arbres sont tombés sur les voies entre Crépy et Laon, et donc un travail absolument titanesque par les équipes de l'Infra et des bûcherons de l'entreprise pour dégager les voies, ce qui nous a permis de faire un trafic normal dès le lendemain matin.

On a engagé beaucoup de moyens pour retravailler la qualité de production. Sincèrement, les résultats sont extrêmement décevants, puisqu'à 83,37 en régularité sur Paris – Laon, on ne peut quand même pas dire qu'on a gagné le match, c'est sûr. En revanche, reprenez que sur le respect des compositions, qui était un très gros irritant à cause des problèmes d'attelage du Régiolis, on est passé de 40 % de respect de composition sur les six trains les plus dimensionnés en pointe, au dernier trimestre 2017, à plus de 90 %, 93,66 % en 2018. Il y a quand même eu des progrès très sensibles sur la gestion des compositions. Pour autant, vous savez, la satisfaction des clients qui nous remonte est encore quand même très négative sur Paris – Laon. Je pense qu'on mettra beaucoup de temps à regagner la confiance des clients là-dessus. Il y a un fin travail à faire avec la ligne B pour pouvoir revenir... Je ne pense pas qu'on fera 90 % et plus sur Paris – Laon, ça me semble inatteignable comme performance, mais revenir à 87 ou 88 %. Je pense que c'est un niveau de performance qui est atteignable sur cette ligne.

M. SMAGHUE, CGT

Monsieur MARTEL, Fabien SMAGHUE, pour la CGT au Technicentre Hauts-de-France. Vous avez évoqué beaucoup de fois le mot « client » et chaque fois je vous reprenais avant en CER, et je pense le dire ici à tout le monde. Il y a un vocabulaire et les personnes qui prennent un train dans un service public sont des usagers. Je pense que c'est important pour la forme.

Après, vous avez aussi évoqué des irrégularités, pour la partie du matériel, d'effet de grèves.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Je l'ai dit pour les trains supprimés, pas pour la régularité.

M. SMAGHUE, CGT

Oui, mais c'est un peu facile. Les effets de grèves sont liés à une mauvaise organisation et un manque de personnel dans les ateliers. On en a déjà parlé...

Je pense qu'il faudrait aussi avancer sur ce sujet pour avancer sur l'irrégularité. Merci.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

D'accord. Sur les mots, autant je vous reconnais la liberté de me faire la remarque sur le fait qu'il faut utiliser le mot « usagers » à la place de clients, autant je garde ma

liberté de pouvoir continuer à utiliser ce mot, y compris devant vous. On pourra avoir ce jeu de ping-pong toute l'année si vous voulez, ça ne me pose pas de problème...

M. SMAGHUE, CGT

Vous me répondez, je vous réponds ! Devant le conseil régional, vous avez bien employé le mot « usager ». Bizarrement...

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Oui, eh bien je peux passer de l'un à l'autre. Ça ne me pose pas de problème... Je suis désolé, j'ai quand même envie de continuer à utiliser les mots dont j'ai envie ! D'accord ? On reste dans un pays libre, donc je vais le faire comme ça !

Après, sur le sujet du matériel, quand même, on ne va pas se disputer pour des queues de cerises – en plus on se connaît depuis longtemps – vous l'avez vu, pour la partie qu'on pilote – parce que l'Infra, à part faire du lobbying auprès des collègues de l'Infra, on est parfois un peu en attente – on a un vrai sujet. Quand on a fait rentrer les 18 Regio 2N supplémentaires à Lille, en fait on a un peu déséquilibré l'ancien équilibre sur la partie Nord-Pas-de-Calais. Excusez-moi pour ceux de Picardie, mais le problème se concentre beaucoup à cet endroit. On avait auparavant 90 rames en maintenance à Lille, 45 rames à Calais, et l'on est passé assez rapidement à 108 rames à Lille et 30 à Calais. C'est pour ça qu'on fait un investissement pour électrifier l'atelier de Calais, c'est pour pouvoir faire sortir les automotrices de Lille et les emmener à Calais pour retrouver cet équilibre de deux tiers et un tiers qui fonctionnait bien avant. On n'y est pas encore, on a des sujets techniques sur l'électrification qui nous ralentissent en ce moment. On a des sujets de compétences qu'il faut acquérir aussi à Calais. Vous le savez en plus, parce que vous êtes concernés sur place. On a vraiment un point dur qui s'est mis en place à Lille. Il y a eu des réorganisations qui ont été douloureuses sur le site. On ne s'en cache pas, et un mécontentement important qu'on n'avait pas vu dans le passé. Je pense que le Technicentre en a conscience. Le nouveau DET travaille là-dessus. On envoie des signaux positifs, puisque j'ai validé l'embauche de cinq agents supplémentaires en sus du budget sur l'atelier de Lille. Je crois qu'il y en a trois qui viennent d'arriver et deux sont encore en cours. On remet les moyens. Par rapport aux compétences nécessaires sur les nouvelles rames techniques, avec leur caractère communicant, il faut qu'on aille un peu plus loin sur ça et développer des modules de maintenance prédictives. Il y a un travail de fond, un plan d'action de fond. On a aussi un peu spécialisé l'atelier de Longueau dans des chaînes de réparations des rames cassées, et ça a donné des résultats très intéressants en 2018. Auparavant, il fallait envoyer les rames dans les Technicentres industriels et c'était parfois extrêmement long. On continue à le faire quand il y a vraiment des grosses casses, mais pour des réparations d'ampleur moyenne, on arrive à avoir des résultats très intéressants avec des gains de temps de traversées de presque un mois en travaillant sur Longueau. C'est quelque chose qu'on a intégré dans notre schéma industriel et qui donne des résultats. Retenez qu'il y a encore aujourd'hui trois rames qui sont cassées. On a la rame qui a déraillé à Amiens, la rame qui vient de dérailler pendant l'épisode neigeux à Fives et celle qui s'était fait décapsuler sur tout un côté par un camion à poubelles du côté de Béthune, je crois. Ce sont trois BGC pour lesquelles on est en attente, pour l'une fin mars et les autres à l'été.

M. HOUEL, CGT

Je voulais juste rebondir sur le respect de la composition. Par rapport à ce que vous avez dit en introduction de cette réunion, sur le droit d'alerte concernant les Regio 2N, vous avez expliqué que de faire circuler un train en sous-composition générerait un million de fois plus de risque que de circuler en tête de train d'une Regio 2N, mais je vois que depuis des années, nombreux sont les trains quotidiens qui circulent en sous-composition. Vous êtes en partie responsable de ce risque qui est, d'après vos propos, un million de fois plus important que de circuler en tête d'une Regio 2N. C'était juste pour rebondir par rapport à ça.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Vous avez raison. Je ne suis pas en partie, je suis responsable là-dessus. D'ailleurs, dans le SA 2020, c'est un peu un REX de 2018, le fait d'avoir huit rames cassées – et finalement de ne pas avoir de plan B, après on peut appeler les collègues en Aquitaine ou en PACA en leur demandant des rames s'ils en ont – on ne peut nous retourner qu'envers nous-mêmes. Un des principes de construction du SA 2020, ça a été qu'on a voulu baisser légèrement la pointe du matin. En fait, la flotte des Hauts-de-France est dimensionnée par rapport au nombre de rames qu'il faut engager à 7 h 15 très précisément le matin. Il faut engager 10 rames de plus le matin que le soir. Ça, c'est la réalité de notre production sur les Hauts-de-France. L'idée était de baisser légèrement cette pointe, de récupérer les 10 rames et les garder en réserve pour pouvoir les réinjecter en cas de coup dur dans la production, c'est-à-dire en cas de rame cassée pendant plusieurs mois. On la sort et on la réinjecte dedans, ça ne se voit pas qu'on a cassé une rame. Ça peut aussi être en opérationnel, par exemple, en ce moment on a un peu de difficulté sur les BGC avec beaucoup de Power-pack isolés où l'on s'en garde de côté. Vous savez, la maintenance des Power-pack se fait en milliers d'heures de fonctionnement du moteur. On les met de côté, on préserve les moteurs et on les ressort au moment voulu. Les roulements sont encore en travail, mais j'espère que ce sera entre cinq et dix rames qu'on pourra dégager de nos travaux de roulements, et qui pourront ensuite servir de réserve pour éviter les manques qui provoquent des sous-compositions qui présentent un risque pour les clients et les personnels.

M. TAILLEZ, CFDT

Une petite question sur le focus sur les accidents de personnes. Pour les accidents de personnes en 2018, il n'y a pas de chiffres. 31 en 2017 dont 24 sur le Nord-Pas-de-Calais. Je crois qu'on n'a pas le chiffre total des accidents de personnes.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Je vais vous le donner, je l'ai dans mes archives. On l'avait précisé à l'oral. Je pense que c'était 34, mais je vais vérifier. Il y en avait un peu plus en 2018. Ce qui était intéressant sur les accidents de personnes, c'est évidemment extrêmement variable en fonction de l'heure et de l'endroit de l'accident. Ceux qui se produisent en zone dense – ceux qui ont été à l'intérieur du T lillois – Lille – Lens – Douai – sachant que le Y picard c'est Paris – Creil – Compiègne et Paris – Creil – Amiens – 21 % des accidents de personnes, mais 56 % des retards. Il y a un effet cumulatif qui fait que là-aussi la dimension de risque se trouve augmentée quand ça se produit sur ces zones. La situation sur les Hauts-de-France est difficilement acceptable, selon moi,

parce qu'on est le pire territoire en France derrière l'Auvergne et le Limousin. J'ai beaucoup d'attachement pour l'Auvergne et le Limousin, mais ce ne sont pas non plus les régions où la densité d'OPJ au mètre carré est la plus importante en France, et c'est normal parce que ça correspond en fait à la densité de population du territoire. On imagine que les OPJ sont à peu près répartis de manière homogène. Dans une région fortement peuplée comme les Hauts-de-France, on ne comprend pas pourquoi il faut 1 h 25 aux OPJ pour se rendre sur les lieux d'un accident de personne et commencer leur enquête. C'est quelque chose qui me rend de mauvaise humeur. Réseau gère cet aspect et qui signe des conventions avec les procureurs de la République. Plusieurs fois, j'ai proposé nos services pour aller expliquer les risques ferroviaires s'il y a des formations d'OPJ, j'ai des souvenirs qui sont un peu hallucinants. Un accident de personnes à Lille-CHR, pour ceux qui connaissent, elle est à moins de trois kilomètres du commissariat central de Lille. On s'est dit que ça irait. 1 h 05 pour faire intervenir un OPJ qui est arrivé en trottinette... Quand on sait que ce sont des milliers de personnes qui sont dans les trains et qui potentiellement peuvent descendre sur les voies, se blesser, etc., et traiter ça avec autant de légèreté, c'est absolument incompréhensible. Sur Paris, c'est à Paris Sud-Est, ils arrivent à traiter les accidents de personnes en moins d'une heure. Il y a un travail qui a été fait avec les procureurs de la République, les parquets, les OPJ qui a été extrêmement efficace. Ceux qui connaissent la banlieue le savent bien. Penser que l'on va laisser des gens dans des trains pendant trois heures, c'est impossible... Aujourd'hui, quand il y a des accidents de personnes, dans nos TER, les gens ouvrent les portes et s'en vont à travers les champs. Vous le savez bien, les ADC et les ASCT. Je trouve que ce n'est pas acceptable. Il faut absolument que l'on fasse baisser ce chiffre. Pour moi, il doit être inférieur à deux heures.

M. RABIER, Président

Merci pour ce point. Je vous propose d'enclencher les désignations qui doivent être réalisées aujourd'hui.

Élection des présidents des commissions Emploi et Formation

Professionnelle et budget

M. RABIER, Président

On va commencer par l'élection du président de la commission Emploi et Formation Professionnelle.

M. ROTOLO, CGT

Pour la CGT, nous proposons Fabien SMAGHUE.

M. RABIER, Président

Qui vote pour cette candidature ? 25 voix.

Fabien SMAGHUE est élu président de la commission Emploi et Formation professionnelle à l'unanimité.

Je vous propose de faire le même exercice pour la commission Budget.

M. GRANDE, SUD-Rail

La délégation SUD-Rail propose la candidature de Ludovic MAGNIER.

M. RABIER, Président

Qui vote pour ? 25 voix.

Ludovic MAGNIER est élu président de la commission Budget à l'unanimité.

Je vous remercie.

Résolution concernant les CSSCT

M. RABIER, Président

Je souhaite maintenant écouter la résolution concernant les CSSCT. Je laisse la parole à monsieur le référent.

M. LAMBERT procède à la lecture de la résolution suivante :

Monsieur le Président,

Les élus CSE du CSE TER Hauts-de-France, à l'unanimité, votent cette résolution sur le fonctionnement et les prérogatives des trois CSSCT mises en place sur ce CSE.

Conformément à l'article 7.3.11 du Règlement Intérieur du CSE TER Hauts-de-France, validé à l'unanimité lors du CSE 0 du 31 Janvier 2019, trois CSST sont mises en place sur le périmètre du Comité Social et Économique TER Hauts-de-France.

Par dérogation aux ordonnances portant réforme du Code du travail, par extension aux articles L.2312-60, L.4132-5 à L.4132-5 du Code du travail, et par extension à l'article 7.3.4 du RI du CSE TER HDF, les élus CSE, à l'unanimité, votent l'extension des prérogatives SSCT actuellement dévolues aux élus CSE à l'ensemble des membres CSSCT sur les périmètres concernés, en l'occurrence en ce qui concerne, entre autres :

- *le dépôt des droits d'alerte en cas de danger grave et imminent ;*
- *la réalisation des enquêtes immédiates.*

Par extension à l'article 7.3.6 du RI du CSE TER Hauts-de-France, les comptes-rendus des CSSCT, des enquêtes immédiates, des missions, de toute réunion ordinaire ou extraordinaire des CSSCT, y compris des réunions résultats des droits d'alerte pour danger grave et imminent, seront annexées au procès-verbal du premier CSE spécial SSCT qui suit ledit compte-rendu.

Afin d'établir le compte-rendu, un salarié du CSE viendra à chaque CSSCT. Il est convenu que les salles accueillant ces réunions disposent des conditions d'enregistrements adéquates.

Concernant les dépôts des droits d'alerte, il est convenu que les deux premières personnes avisées soient le président du CSE et le référent CSSC, ceux-ci ayant la responsabilité d'informer les autres membres.

Je vous remercie.

M. RABIER, Président

Je pense que vous devez voter cette résolution. Qui vote pour ? 25 voix.

Cette résolution a fait l'objet d'un vote à l'unanimité des élus du CSE TER Hauts-de-France du 8 février 2019.

Désignation complète des membres des commissions du CSE TER Hauts-de-France

M. RABIER, Président

Je vous rappelle que la semaine dernière les membres élus, au nombre de 12, ont déjà été affectés dans nos trois CSSCT. Il manquait les membres, agents qualifiés, sur lesquels vous avez fait un travail la semaine passée pour compléter les CSSCT. Je laisse la parole.

M. KIKOS, Secrétaire

Sur la pratique, est-ce qu'on fait un tour de table avec les désignations par CSSCT ou est-ce que chaque OS désigne ? Comme vous voulez, on peut commencer par une CSSCT puis l'on désigne. Ce sera mieux et plus clair pour tout le monde.

M. RABIER, Président

Je vous propose qu'on fasse CSSCT par CSSCT. Sinon, on va se perdre.

M. KIKOS, Secrétaire

On commence par Traction.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la CGT, Christophe HOUEL et David WARTELE.

M. GRANDE, SUD-Rail

Pour SUD-Rail, à la suite de la démission de madame LOBRY, nous avons désigné monsieur Vincent EUDELIN qui sera remplacé en tant qu' élu par monsieur François ANTHONY, qui était suppléant et qui devient élu. Le second nom que SUD-Rail présentera, ce sera monsieur Sébastien MENSUELLE

Mme DEBAST, UNSA

Pour l'UNSA, nous proposons monsieur Jean-Philippe MERLIOT.

M. FERTE, RS FO

Pour FO, ce sera monsieur Yannick VELAY.

M. VEZARD, RS CFDT

Pour la CFDT, monsieur Didier FACON et monsieur Jean-Christophe DUMONT qui est le poste cadre.

M. RABIER, Président

Est-ce que monsieur BAR peut récapituler les neuf noms pour qu'on soit tous d'accord avec l'orthographe pour l'enregistrement ?

M. VEZARD, RS CFDT

Pour la CFDT, il y avait en élu monsieur Éric FOSSIER que l'on a donné la semaine dernière.

M. BAR, Assesseur

J'ai Eric FOSSIER, Christophe HOUEL, David WARTELLE, François ANTHONY, Sébastien MENSUELLE, Jean-Philippe MERLIOT, Yannick VELAY, Didier FACON et Jean-Christophe DUMONT. Ça fait neuf.

M. RABIER, Président

Merci. Je vous propose maintenant de terminer la composition de la CSSCT Maintenance du matériel et Direction.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la CGT, Nicolas DELISSE, Sébastien MERLIN et David OTTIN.

M. GRANDE, SUD-Rail

Pour SUD-Rail, nous désignons William TACHEVIN-TABARY

M. KIKOS, Secrétaire

En partant, vous repasserez par Frédéric PAYEN. On rigole, mais ce sont les informations. Vous avez peut-être vu qu'il s'est passé beaucoup de choses cette semaine. Si l'on veut que les informations arrivent bien aux membres, Frédéric est là. Ne vous sauvez pas ! Vous lui donnez bien les orthographes qui correspondent avec les coordonnées, ce serait encore mieux.

M. SERHANI, Assesseur

Pareil, vous retournez voir Vincent BAR pour vérifier.

M. RABIER, Président

Méthode et rigueur. C'est la seule solution pour qu'on fonctionne bien. On continue.

Mme DEBAST, UNSA

Pour l'UNSA, Jacky GAUDEAU, Agnès COQUERIAUX, Stéphane MIENS. C'était les trois élus et Simon DOYEN

M. FERTE, RS FO

Monsieur Olivier DUPIRE

M. BAR, Assesseur

Agnès COQUERIAUX, Jacky GAUDEAU, Stéphane MIENS, Simon DOYEN, Olivier DUPIRE, Nicolas DELISSE, Sébastien MERLIN, David M. OTTIN, William TACHEVIN-TABARY

M. RABIER, Président

On verra pour l'orthographe après. Merci. Nous terminons par la CSSCT Service avec 14 membres. On fait le même exercice avant les votes.

M. ROTOLO, RS CGT

Éric ESPINOUSE, Fatima BOUKREDIA, Laëtitia MAHIEUX, Delphine BASSEZ, Alexis GOUDEMAMAND et Christelle CORBIN.

M. GRANDE, SUD-Rail

Pour SUD-Rail, nous présentons les candidatures de messieurs LENFANT et MALANSKA en tant qu'élus et de messieurs CORDIER et SOUIN

Mme DEBAST, UNSA

Pour l'UNSA, Philippe HONVAULT, cadre élu et Pauline DEBAST en tant que membre.

M. FERTE, RS FO

Pour FO, Christine DEDISSE ce qui fera une élue de plus. Elle n'était pas comptée dans le nombre d'élus qui sont membres CSE, et monsieur Stéphane SIMON.

M. RABIER, Président

On récapitule les 14.

M. BAR, Assesseur

Philippe HONVAULT, Pauline DEBAST, Laëtitia MAHIEUX, Fatima BOUKREDIA, Éric ESPINOUSE, Maxime LENFANT, Mickael MALANSKA, Delphine BASSEZ, Alexis GOUDEMAMAND, Christelle CORBIN, Rémy CORDIER, Loic SOUIN, Christine DEDISSE, Stéphane SIMON.

M. RABIER, Président

Avant que l'on passe au vote, j'en déduis que notre RI prévoyait un minimum de 11 élus pour les trois CSSCT avec au moins trois élus par CSSCT. La semaine dernière, vous aviez plutôt imaginé 12 élus et vous deviez déterminer les membres dits agents qualifiés. On arrive à finalement 13 élus sur les 32 des trois CSSCT. J'ai bien compris. Je vous propose de passer au vote pour l'ensemble des compositions des trois CSSCT. Qui vote pour ? 25 voix.

Les trois CSSCT sont désormais complètes avec l'ensemble des membres désignés à l'unanimité.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je prends deux minutes pour faire le point au CSE de l'entrevue que j'ai eue hier avec Christian PERCEBOIS sur la mise en place des CSSCT. Maintenant que tout le monde est désigné, nous aurons des besoins, pour les CSSCT 0, en ÉPI pour chaque mandaté, des besoins en formation notamment aux risques ferroviaires. Je m'adresse à l'ensemble des organisations syndicales pour qu'elles nous fassent remonter ça le plus rapidement possible. À défaut, ce sera lors du CSSCT 0 où il faudra donner tout ça à Christian PERCEBOIS. Il a été aussi convenu que lors des CSSCT 0, il y aurait une formation-plateforme à la sécurité au travail. C'est une formation d'une heure qui sera mise à l'ordre du jour de ces CSSCT.

Pour l'instant, il est convenu – après l'on en discutera au niveau des CSSCT – que je sois avisé par téléphone, tout de suite, des accidents de travail, droits d'alerte et faits sur la sûreté. Je suis avisé, mais une fois que ça s'est passé et que l'enquête est faite. Les membres seront avisés par mails. Par contre, pour les ICP, j'ai fait la proposition

à Christian PERCEBOIS ainsi qu'à vous pour qu'elle soit envoyée tout de suite, dès aujourd'hui, à l'ensemble des membres.

Il nous faudrait aussi – c'est entre vos mains monsieur le Président – avoir un médecin référent par CSSCT et avoir un inspecteur du travail par CSSCT. Je pense que chaque organisation sera d'accord avec moi, mais il nous faut maintenant et très rapidement que la liste des mandatés par CSSCT soit envoyée dans les chantiers. Je vous demande également l'établissement d'une note d'information qui sera envoyée à l'ensemble des cheminots pour qu'ils aient tout de suite les référents à contacter en cas de problématique. J'en ai terminé à moins qu'il y ait des remarques de certaines organisations syndicales. Voilà, pour l'instant, comment l'on veut travailler. On se mettra plus au point lors des CSSCT 0.

M. RABIER, Président

J'enregistre bien. On avait déjà défini dans notre accord l'ordre du jour de la réunion 0 puisqu'il y avait un certain nombre de points d'ordre logistique. Je rajoute que je souhaite que tous les membres des CSSCT aient bien un téléphone professionnel s'ils n'en sont pas déjà dotés par leur métier. On fera le point avec tous les membres. Je note qu'on rajoutera ce point de formation d'une heure qui a été vu avec Christian PERCEBOIS. Vous le verrez en séance plénière au moins quatre fois par an quand nous ferons un point d'ensemble des sujets CSSCT. En revanche, les correspondants en CSSCT seront plutôt les COSEC et le COREP en réunion de CSE.

Sur le sujet des médecins, à ce stade, le médecin de région, Docteur VASSEUR a été désigné pour le CSE. On va mener avec lui, dans les tous prochains jours, une demande pour qu'il y ait des médecins dans les trois CSSCT. Je n'ai pas encore la réponse de sa part.

Je regarde avec la communication régionale pour que cette nouvelle architecture du pilotage de la SSCT soit connue rapidement par le plus grand nombre de cheminots de la région.

M. LAMBERT, SUD-Rail

J'ai oublié une chose. Pour avoir un travail de qualité, je voudrais aussi que des organigrammes soient envoyés à l'ensemble des élus du CSE, afin qu'en cas de problème, ce ne soit pas vous qui soyez contacté et qu'on règle directement le problème avec le DUO ou le DPX, mais il faut que tout le monde ait les coordonnées dans chaque établissement. Je voudrais que ce soit envoyé à l'ensemble des élus du CSE. Merci.

M. RABIER, Président

C'est noté. Nous avons encore un travail de logistique, de pédagogie auprès de la ligne hiérarchique. Je l'ai redit tout à l'heure. On va nous laisser quelques jours pour que tout se mette bien en place.

Mme COQUERIAUX, UNSA

Je voudrais rebondir sur ce qu'a dit Marc LAMBERT. Pour les organigrammes, la dernière mouture, comme ça bouge beaucoup, au moins ceux de janvier 2019.

M. RABIER, Président

C'est noté. Merci pour ce travail qui assoit et finalise la désignation de tous les acteurs de cette nouvelle instance.

Informations complémentaires à la suite du droit d'alerte Regio 2N

M. RABIER, Président

Nous avons, depuis le droit d'alerte du 21 janvier, inscrit le principe d'un point en CSE 1 qui a depuis été un peu décalé par rapport au CSE 0 qui a été décalé. Ce point a été maintenu malgré les travaux intermédiaires qui ont été réalisés par l'établissement, par la Direction de la Traction, par la Direction générale TER et qui ont été retravaillés dans la CSSCT spéciale de mardi dernier, dont le travail a continué de se faire jusqu'à hier. Les choses se sont affichées.

Autour de moi, pour vous faire une information complémentaire sur ce sujet, monsieur FOURNIEZ et monsieur DUMOULIN. Je leur laisse la parole.

M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction

Bonjour à tous. Je vous propose – parce que tous les membres du CSE n'ont pas forcément le calendrier des opérations en tête – de faire un petit résumé de ce qui s'est passé depuis le 21 janvier.

Le 4 janvier 2019, un élément automoteur Regio 2N sur la région Île-de-France a heurté une personne en gare de Brunoy à 139 km/h. Le conducteur a bien évidemment déclenché ses opérations d'urgence. Il a appuyé sur le SR et sur le SAL. La violence du choc a déformé le capot de protection du coupleur électrique et cette déformation a mis en court-circuit certains contacts du coupleur, ce qui a provoqué le déclenchement de plusieurs coupe-circuits alimentant certains équipements du pupitre. De ce fait, ni le signal d'alerte de la radio ni le signal d'alerte lumineux n'a été émis. Le droit d'alerte a été déposé le 18 janvier 2019 sur notre région, car circulant avec du matériel équivalent. L'enquête a été réalisée avec l' élu CSE ayant déposé le droit d'alerte le 21 janvier. Entre ces deux dates, la Direction de la Traction, en lien avec la DG TER, a donné des consignes d'application d'une note pour diffusion aux agents de conduite autorisés Regio 2N. Cette note a été diffusée aux agents de conduite de l'établissement Traction Hauts-de-France autorisés Regio 2N le 31 janvier.

Entre le 30 janvier et le 4 février, plusieurs droits de retrait ont été exercés par des agents de conduite sur la région, et ces droits de retrait nous ont interpellés. Nous avons souhaité apporter des compléments à l'enquête le 3 février, et nous avons déclenché une CSSCT extraordinaire le 4 février. Cette réunion s'est tenue au sein du siège de l'établissement Traction. Elle a duré deux heures, a nourri plusieurs échanges, et nous avons conclu qu'il y avait, au sein de la diffusion de la note, des incompréhensions qui restaient pour l'application de ces préconisations de la Direction de la Traction en matière de gestes d'urgence.

Nous avons effectué, à la suite de cette réunion, une nouvelle note qui reprend plus particulièrement les gestes métiers du conducteur à appliquer en cas de couverture d'obstacle régie par l'article F 44-01 du règlement du conducteur. Cette note a été diffusée à partir du 6 février et nous avons reçu depuis hier la note de la DG TER qui

valide, en lien avec TMS, les gestes métiers proposés dans cette nouvelle note. La note a été diffusée le 6 février contre émargement des ADC.

M. HOUEL, CGT

Serait-il possible de la voir aujourd'hui cette note ?

M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction

Quelle note ? Celle distribuée aux ADC ou celle de la DG TER ?

M. HOUEL, CGT

Les deux, tant qu'à faire...

M. RABIER, Président

Bien évidemment, après le travail que vous avez mené, la DG TER a conforté finalement une grande partie des conclusions sur lesquelles vous étiez arrivés mardi. Maintenant, ça devient la norme nationale.

M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction

Côté TER, parce qu'il faut bien savoir que les préconisations qui avaient été prises sur la région Île-de-France étaient liées au fait que les engins moteurs ne sont pas équipés de torches et de pétards, ce qui n'est pas le cas pour les Regio 2N TER.

M. HOUEL, CGT

Est-ce que la note a été envoyée à tous les agents ou seulement ceux qui étaient formés Regio 2N ?

M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction

La note a été envoyée aux agents autorisés Regio 2N.

M. HOUEL, CGT

D'accord. Et de quelle manière ?

M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction

Papier avec émargement des ADC. Il y a également une information au flash qui a été reprise et qui apparaîtra dès lundi sur les nouveaux flashes.

M. HOUEL, CGT

Concernant ma demande sur les deux notes...

M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction

On a dit oui.

M. HOUEL, CGT

On est ici pour débattre d'un sujet, mais on ne sait pas trop ce que la note de la DG TER... C'est un peu compliqué

M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction

Je peux vous la lire.

M. FOURNIER, CGT

Concernant cette réunion extraordinaire de CSSCT qui a eu lieu, oui, il y a eu des discussions, je pense qu'il y a eu des discussions constructives et nous avons essayé de chaque côté d'amener les bonnes choses, malheureusement on a fini sur un échec, parce que pour moi c'est un échec à la vue de la sécurité pour les cheminots, les agents de conduite et les usagers. Maintenant, je sais que le dossier est dans les mains de l'inspection du travail. C'est la procédure normale.

Tout le monde a reçu le compte-rendu, je ne pense pas qu'on va refaire les débats aujourd'hui de la CSSCT, qu'on va entrer dans des choses techniques. En plus, c'est vraiment spécifique aux agents de conduite. Ce que je trouve dommage quand même, c'est que la délégation de la CSSCT a fait des pas en avant. On a essayé de proposer deux solutions qui nous paraissaient convenables, malheureusement nous n'avons pas été entendus. On verra de notre côté les suites que nous donnerons.

Dernière chose. Je regrette quand même – qu'à la suite de notre refus de trouver un accord sur ce droit d'alerte – la position de la Direction de la Traction qui nous a acté le fait que tout droit de retrait qui serait fait prochainement sera soumis à un droit d'injonction avec peut-être mise en demeure. Je trouve ça un peu dommageable pour un début de CSSCT et pour un début de dialogue. Monsieur FOURNIEZ y a participé. Dans les membres CSSCT, il n'y avait personne de virulent ou qui voulait travailler sur le fait de laisser ce droit d'alerte pour mettre des bâtons dans les roues. On va se revoir et l'on verra ce qu'il en est avec l'inspection du travail. De notre côté, on fera les choses. Merci.

M. TAILLEZ, CFDT

Comme l'a dit Ludovic, on ne va pas rentrer dans le fond, parce que c'est assez technique. J'ai plusieurs questions organisationnelles. L'accident en région parisienne a eu lieu le 4 janvier. Nous avons fait notre petite enquête. Le 18 janvier, il y a eu une note de TMS Traction qui a été donnée à l'ET Paris Sud-Est. La note de TMS Traction qui a été donnée à l'ET Paris Sud-Est est exactement la même note qui a été diligentée le 31 janvier. Ma première question : pourquoi ça a pris autant de temps ? Sachant que la note était presque faite. Deuxième question : pourquoi dans les sites y a-t-il eu du décalage chez nous ? Je m'explique. La note du 31 janvier n'a pas été distribuée en Picardie, par exemple. Ils ne l'ont eu qu'après. Je vais même être plus clair, ils ont eu la note du 31 janvier le jour où ils ont reçu la note rectificative. En fait, en Picardie, ils ont reçu les deux notes en même temps. Une note le matin et l'autre l'après-midi.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Je précise à tous que quand l'on parle des ADC de Picardie, il y en a deux qui connaissent les Regio 2N, il y a les ADC d'Amiens qui sont dans le champ du CSE, et il y a ceux de Creil qui sont sur celui de Paris-Nord. J'ai eu une discussion avec le DET de l'établissement Traction de Paris-Nord qui m'a dit que ça a bien été traité de leur côté.

M. TAILLEZ, CFDT

Ça doit quand même être marrant parce que là vous me faites penser à un truc, c'est que les ADC de Creil circulent avec torches et pétards.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Ce sont des Regio 2N TER.

M. TAILLEZ, CFDT

C'est compliqué de définir une note TMS type parisienne avec l'utilisation de secours radio. Je voudrais bien prendre connaissance de la note qui a été envoyée à Creil, parce qu'elle doit être contradictoire avec la note de TMS Île-de-France.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Par rapport au délai, je pense qu'il faut être clair sur le délai. Dans un premier temps, Transilien a vraiment travaillé un peu de manière étanche. C'est uniquement par le fait que ça rebondisse à un moment en Nouvelle-Aquitaine que TER a eu connaissance du sujet, mais entre-temps il s'était déjà écoulé plusieurs jours.

M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction

Transilien a également mis 15 jours à sortir la note.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

C'est pour ça qu'entre le 4 et le 18 janvier, il y a... C'est vrai que c'est long.

M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction

Pour le retard, côté TER Hauts-de-France, il est probablement lié au fait qu'on n'était pas concernés par ce type de matériel, parce que nous étions équipés de torches et pétards. C'est la seule explication que je peux vous fournir. Je n'en ai honnêtement pas d'autres.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Deux ou trois éléments sur la forme qui sont... Je voudrais me servir de ce qui s'est passé pour les futurs CSSCT et je laisse le fond aux spécialistes. On a quand même eu une note qui a été envoyée et appelée « Info Sécurité ». Celle-ci a été envoyée sans que le droit d'alerte soit levé. Je pense que ce sont des méthodes qui sont à proscrire dans le cadre d'un droit d'alerte. Ludovic a expliqué que c'était dommageable à propos de la décision qui a été prise à la suite du droit d'alerte non levé. Il a été très courtois, je dirais que ce n'est pas acceptable...

Je le dis et pas uniquement pour ce dossier. J'ai un profond désaccord avec ce qui a été dit. Lorsqu'un droit d'alerte n'est pas levé, aucune sanction – aucune – ne peut être prise à l'encontre de quelqu'un qui exercerait son droit de retrait avant décision de l'inspection du travail. Non seulement ce n'est pas une façon de travailler, mais ce n'est pas non plus légal. On a déjà débattu, on ne va pas nous en cacher, monsieur le Président... Je trouverai les éléments, mais je vous invite fortement à ne sanctionner aucun collègue si le droit d'alerte est maintenu, et pour l'instant il est maintenu. Ce n'est pas une façon de travailler, et même si je comprends bien vos impératifs de production, je préfère que l'on travaille à trouver des solutions pour lever ce droit d'alerte. En plus, je vous mets en garde. Vous allez me dire que vous avez consulté. Vous n'avez pas pris la décision seul. S'il y a des droits de retraits, ce que vous allez faire ne sera pas légal. J'insiste fortement ! C'est acté au PV. Après, s'il y a des sanctions, les organisations syndicales feront ce qu'elles auront à faire !

M. FERTE, RS FO

Pour rebondir sur ce qui vient d'être dit, à ma connaissance un droit d'alerte se conteste au tribunal. Si ça n'a pas été fait, il n'y a aucune raison de mettre la pression aux agents qui font usage de leur droit de retrait dans ce cadre.

Sur la forme, je regrette qu'en l'absence de la constitution de la CSSCT, tous les élus CSE n'aient pas été convoqués pour parler du sujet.

Après, je pense que la Traction n'est pas uniquement concernée. Il faudrait aussi voir les codes de commandes des ASCT sur ces matériels en service commercial. Commander des gens en ACO sur des matériels où il y a une défaillance sur certains systèmes de sécurité, notamment le SAR ça me paraît pas... ça, ce sera le boulot de la CSSCT. Si vous pouviez envoyer ça de façon numérique à tous les membres, maintenant que la CSSCT est constituée, ce serait bien, merci.

M. LAMBERT, SUD-Rail

J'ai oublié une chose avant que vous répondiez monsieur le Président, et c'est en accord avec ce qui vient d'être dit, ce compte-rendu a été fait un peu dans la précipitation puisqu'on avait un sujet à l'ordre du jour, il le fallait pour aujourd'hui. Nous avons fait part de nos remarques. On a essayé d'être le plus rapide possible. La boîte a fait les siennes et c'est normal, sauf que ça a été validé sans qu'on puisse réagir aux remarques faites par la boîte. Je ne blâme personne. Ça a été fait dans la précipitation. Personne n'y est pour quelque chose, mais demain on travaillera autrement. On sera bien d'accord sur ce que la boîte dit, sur ce que nous disons. Il faudra le faire signer des deux côtés et seulement après on ventilera. Pas de polémique là-dessus aujourd'hui, mais ce n'est pas une méthode de travail que nous pourrions garder pour l'avenir, parce que s'il y a des changements à apporter par la boîte qui sont liés à nos changements – ils n'ont fait que répondre aux choses que nous avons pu amener – nous devons aussi avoir le droit de pouvoir éventuellement changer par rapport aux réponses qui sont apportées par la boîte, mais je dis cela plutôt pour l'avenir et là ça a été fait dans la précipitation.

M. RABIER, Président

OK, merci. Plusieurs réponses par rapport à plusieurs interventions.

Sous l'angle juridique, un droit d'alerte est déposé par un élu du CSE, chacun le sait. Cet élu, en général, est plutôt celui qui fait l'enquête immédiate puisqu'il le dépose. Nous procédons à une enquête immédiate et nous arrivons bien souvent – s'il y a droit d'alerte c'est sans doute qu'il y a eu déjà des discussions auparavant qui n'ont pas été abouties – à un désaccord sur les mesures prises au niveau de l'enquête immédiate entre le représentant de l'employeur et l'élu qui vient de déposer le droit d'alerte. S'il y a un désaccord au niveau des mesures, la loi dit qu'on doit réunir l'instance. Maintenant que nous avons notre RI, on réunit la CSSCT concernée. C'est bien pour ça qu'on a pu la faire mardi même s'il elle n'était pas encore au complet. La CSSCT a lieu et nous avons failli aboutir – toutes les parties l'ont dit, il y a eu un travail de fond, il y a eu des interruptions de séance, les gens ont mouillé la chemise, j'ai envie de vous dire – malheureusement ça ne s'est pas terminé comme chacun pouvait l'espérer. En théorie, l'employeur doit saisir l'inspection du travail – et non le tribunal monsieur FERTE – quand il y a un désaccord après une CSSCT.

M. FERTE, RS FO

Il y a deux choses différentes. Ce n'est pas de ça dont je vous parlais. Je parle du fait de contester le droit d'alerte lui-même. Ça se fait devant le tribunal. Sur le désaccord, après enquête, vous avez raison, ça se voit avec l'inspection du travail.

M. RABIER, Président

Nous avons tenu compte du droit d'alerte. On a simplement décalé, avec l'accord de l'élu, l'enquête immédiate au lundi, mais nous n'avons pas contesté le fait de déposer un droit d'alerte. Ça n'est pas le sujet, c'était le traitement. C'est donc l'inspection du travail. Monsieur LAMBERT vient de rappeler les conditions dans lesquelles nous avons fait le compte-rendu, parce que là aussi nous n'avons pas non plus une grosse expérience sur les nouveaux comptes-rendus de ces commissions. Normalement, on doit saisir très rapidement l'inspection du travail. Elle peut ne rien faire, ce qui arrive quand même pas mal de fois. À titre personnel, j'ai connu plein de cas comme ça. Elle ne fait rien, elle ne dit rien, etc. et finalement elle laisse le sujet se traiter dans l'entreprise dont la sécurité est sa responsabilité. L'employeur est responsable des mesures à prendre en matière de sécurité, comme tout à l'heure monsieur MARTEL a répondu que l'employeur est responsable des mesures pour construire un plan de transport qui fonctionne et qui évite de rajouter des risques. On est en responsabilité. L'élu a un droit d'alerte – et c'est bien que ça existe – et l'employeur prend ses responsabilités. En l'occurrence, nous avons pris nos responsabilités après des échanges. Si l'inspection du travail ne dit rien, ne fait rien, ne revient pas vers l'employeur, les choses continuent d'être traitées selon les dispositions décidées par l'employeur. Si l'inspection du travail sollicite l'employeur, met en demeure, décide d'une autre manière de gérer le sujet, l'employeur doit s'exécuter effectivement et va travailler dans le sens voulu par l'IT. L'IT a un rôle important en matière. J'ai connu différents cas de figure. Là, la difficulté c'est que nous sommes dans un sujet technique comme certains l'ont rappelé. On est sur l'art du système ferroviaire. La sécurité des circulations est une valeur fondamentale dans la boîte qu'on soit contrôleur, agent de circulation, conducteur, les métiers de base de l'entreprise...

Du travail a été fait sur le sujet, et depuis le début nous avons besoin d'une posture claire de la DG TER. La différence entre mardi et aujourd'hui – ça a mis du temps, je le regrette, ça m'a à titre personnel un peu agacé qu'on soit si lent pour acter les choses au niveau national, parce que le boulot a été fait localement – j'ai sous les yeux une lettre qui date d'hier et qui est adressée à Frédéric GUICHARD, le directeur de région, qui dit : *suite à votre sollicitation me demandant une validation des conclusions présentées par le directeur d'établissement Traction, à l'occasion de la réunion supplémentaire CSSCT du 5 février, je vous confirme qu'en ma qualité de directeur sécurité TER, je valide les conclusions présentées dans cette note.* Ça veut dire que ce qui a été fait ici est validé et conforté. Ça a été travaillé avec TMS, avec le département sécurité de la Direction de la Traction que certains connaissent et qui n'est pas un département qui plaisante avec les sujets de sécurité. Le travail a donc été fait à un échelon national. Il a été fait à un échelon local et régional. Ça faisait partie des éléments de contexte et des demandes. Je crois que la première demande de monsieur FOURNIER était une posture claire et nette de l'entreprise sur un sujet comme celui-ci, nous l'avons aujourd'hui. Je vous demande donc – bien évidemment on ne cache rien – de prendre la mesure de ce sujet. Le compte-rendu a été finalisé hier. On attendait ce point pour saisir l'IT ce soir. On en est là aujourd'hui. Pour nous

les choses sont claires. L'objectif, clairement, c'est qu'on ne veut plus retrouver une situation qui mettrait tout le monde dans l'embarras et en premier lieu les voyageurs – je vais faire plaisir à monsieur SMAGHUE – en deuxième lieu le conducteur qui n'est quand même pas à l'aise, parce qu'il sent bien que ce qu'il fait est un acte responsable, mais qui a des conséquences. Ce n'est jamais plaisant d'être en droit de retrait, je ne pense qu'aucun d'entre vous fait ça avec plaisir. En troisième lieu, les autres acteurs sont mis dans l'embarras. On ne veut plus revivre ça et nous ne sommes pas dans l'idée de poursuivre disciplinairement vers des mises en demeure. Ce serait l'échec pour moi. Je veux que l'on traite le sujet de fond. On a aujourd'hui les éléments. Ils sont clarifiés. Les notes ont été travaillées. Il y a du fond. Les experts, les conducteurs, ceux qui sont dans le métier Traction le savent. Je pense qu'il est maintenant temps de sortir par le haut de cette situation.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je ne veux pas qu'on passe trop de temps, parce qu'il y a un droit d'alerte, mais je m'inscris en faux sur ce que vous venez de dire, c'est-à-dire qu'on est d'accord sur le fait que si le droit d'alerte n'est pas levé, ça part à l'inspection du travail, c'est vous qui la saisissez. Vous allez rencontrer l'inspection du travail, vous allez expliquer pourquoi vous voulez le lever. Les mandatés vont rencontrer l'inspection du travail et vont leur dire les raisons pour lesquelles ils n'ont pas levé le droit d'alerte. Là, elle va statuer. Par contre, si elle ne fait pas par manque de temps, ça ne vous donne pas le droit de sanctionner quelqu'un qui ferait valoir son droit de retrait. La nuance est importante, parce que sur un litige l'inspection du travail va toujours donner une décision. Après, comme beaucoup de salariés dans ce pays, ils sont sous la table, mais ça ne vous donne pas le droit de sanctionner quelqu'un qui exercerait son droit de retrait. Ce qui me semblerait plus intelligent, beaucoup plus intelligent, c'est qu'en présence d'autres éléments supplémentaires par rapport à ceux donnés à la CSSCT, vous nous les donnez et les mandatés qui ont déposé le droit d'alerte réfléchiront, mais l'on ne travaille pas comme ça... Je veux que ce soit acté ici que lorsqu'un droit d'alerte n'est pas levé, dans l'attente d'une décision de l'inspecteur du travail, aucune pression et aucune sanction ne peut être prise sur quelqu'un qui exercerait son droit de retrait. J'insiste lourdement parce que c'est très important. C'est très important ! Dans le cas contraire, vous êtes dans l'illégalité. À chaque fois, vous aurez une décision de l'inspecteur du travail, parce que vous allez le saisir très vite, si le droit d'alerte est maintenu, et les mandatés vont aller le rencontrer très vite si le droit d'alerte est maintenu. Le temps qu'il prenne sa décision, ça ne vous donne pas le droit d'agir comme vous voulez le faire.

M. RABIER, Président

Deux éléments. Je m'inscris en faux, je suis désolé, mais je donne la position juridique et légale et la posture de l'entreprise. Je suis en désaccord avec ce que vous venez de dire. Dès lors que les choses ont été réalisées dans le processus prévu, légal, prévu dans notre Règlement Intérieur, le travail a été fait, nous avons les principes et procédures, elles sont communiquées correctement à tout le monde, il y a beaucoup de si dans tout ça, mais une fois que le job est fait et qu'un acteur sécurité, une fois que tout le processus a été tiré jusqu'au bout, mais malgré tout il y a des gens qui ressentent le besoin de se mettre en droit de retrait, nous sommes fondés, tant que l'inspection du travail n'a pas dit le contraire, à pouvoir... Maintenant, est-ce qu'on veut le faire ? La réponse est non. On n'est pas dans cette stratégie puisque c'est une

stratégie de l'échec, du conflit, entre un individu et un autre. On n'est pas là-dedans... Je parle sous l'angle juridique. On veut en sortir par une meilleure pédagogie, par une précision, par une posture claire de l'entreprise. Ce n'est pas la première fois qu'il y a des débats sur des sujets complexes. On a déjà eu des pépins dans le passé qui touchaient aussi des sujets sur le matériel. Il a fallu qu'on les travaille. Quand une posture claire a été donnée, on a pu avancer. Cette posture claire est arrivée. Je vous propose, parce qu'on ne va pas refaire la réunion de mardi – elle est quand même assez technique comme vous l'avez dit – que monsieur FOURNIEZ et monsieur DUMOULIN donnent les nouveaux éléments. Ça a été réclamé par monsieur HOUEL pour que chacun apprécie les avancées depuis mardi. Après, chacun en responsabilité en tirera ses conclusions. On va nous laisser encore quelques heures en début d'après-midi si besoin pour rediscuter du sujet. Je ne vous rejoins pas dans l'aspect juridique de l'affaire même si je n'ai aucune envie que l'on aille jusqu'à poursuivre des gens, à mettre des mises en demeure, etc. Ce n'est pas la bonne stratégie pour moi pour traiter le sujet.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Très rapidement, parce que monsieur HOUEL a demandé la parole, je souhaite entendre l'ensemble des organisations syndicales sur ce différend entre nous et je veux que ce soit acté au PV. J'insiste et j'assume d'insister parce que c'est quand même quelque chose d'important qui se joue pour l'après. Il faut éclaircir ça tout de suite et après chacun prendra ses responsabilités. Je vous remercie.

M. HOUEL, CGT

Par rapport à ce que disait Marc sur les pressions, elles sont réelles sur le terrain, je peux vous le confirmer... La CSSCT supplémentaire du 5, nous étions convoqués à 11 heures et à 8 h 15 le DUO de l'ERC faisait circuler un mail dans toutes les escales dans lequel il disait qu'il fallait continuer à refuser l'équipement GSM-R sans autorisation du COP en sachant qu'en cas de refus d'un conducteur de faire un train si une RST n'est pas remise, le COP se mettra en contact avec le DRO qui prendra lui-même contact avec l'astreinte Traction – c'est un sacré parcours ! – en précisant que toutes les astreintes Traction ont été briefées par le TS. Le CTT expliquera les modalités de la note de TMS en sachant que cette note a été remise partiellement le jour de la CSSCT. La procédure qui nous était limitée imposée, dans les débats nous avons réussi à démontrer que ça allait générer un suraccident certainement plus rapidement qu'autre chose... On se demande même qui est à l'origine de ce courrier... Là, n'est pas le sujet du jour...

Je finis la note : *le CRL doit être commandé ferme sur le train*. Voyez un petit peu les pressions qui sont mises sur les agents de conduite, dès leur prise de service par les escales, par les astreintes et compagnie... C'est quelque chose qui est fondamentalement impensable. Ça ne peut pas exister ! Il faut aussi nous dire que l'agent de conduite sait déjà par avance qu'on va lui mettre une pression, avant même d'aller se coucher lors d'une même période ou d'un repos en dehors d'une résidence. Il a déjà dans la tête le fait que le lendemain matin, dès la conduite de son premier, il aura un comité d'accueil et qu'on va lui mettre une pression. C'est inacceptable ! C'était pour compléter les propos de Marc.

M. ROTOLO, RS CGT

Je vous rappelle monsieur le Président que certes le Code du travail a été largement raboté et revu à la baisse, mais vous n'avez pas encore le pouvoir de décider ce qui est légal ou illégal. C'est encore le conseil des prud'hommes qui existe toujours pour l'instant. Quand il y a un droit d'alerte, vous ne pouvez sanctionner aucun agent jusqu'à la levée du droit d'alerte. C'est la loi ! Maintenant si vous contestez la loi, je vous invite à saisir le conseil des prud'hommes et de contester le Code du travail, mais le Code du travail jusqu'à présent nous laisse encore cette manœuvre.

M. RABIER, Président

Globalement, vos propos sont les mêmes que monsieur LAMBERT. Il y a une forme de suspension de toute mesure potentiellement disciplinaire. Je parle sous l'angle juridique. C'est sur ce point juridique que je n'ai pas la même lecture que vous. Je vais le vérifier, vous allez le vérifier, il n'y a pas cinquante mille manières d'interpréter le droit. Il peut y avoir parfois des débats, mais à un moment donné... Sur un cas comme celui-ci, je pense qu'on aura la réponse très rapidement. Il y avait une expression qui était demandée par monsieur LAMBERT de toutes les organisations syndicales.

M. TAILLEZ, CFTD

Sur la forme purement juridique, je rejoins Marc, parce que sur le droit d'alerte vous avez un profond désaccord avec les agents dépositaires du droit d'alerte. Ce profond désaccord va être arbitré par l'inspecteur du travail. Pour moi, tant qu'il n'y a pas eu l'arbitrage, vous ne pouvez pas sanctionner des agents. C'est l'arbitrage qui va décider, tant que l'arbitrage de l'inspection du travail ne sera pas fait, vous ne pourrez pas sanctionner les agents.

M. FERTE, RS FO

Je pense que vous avez compris. Pour nous, il est absolument impossible, y compris juridiquement, de sanctionner les agents.

M. DEBAST, UNSA

Pour moi c'est pareil, je suis d'accord avec ce que Julien vient de dire. À partir du moment où il y a un droit d'alerte, c'est bien qu'il est possible qu'il y ait des droits de retrait. Si la personne juge qu'elle ne peut pas faire sa mission tranquillement, elle a le droit de se retirer, donc je ne vois pas pourquoi elle serait en plus punie.

M. MAGNIER, SUD-Rail

J'ai une petite question pour Xavier FOURNIEZ. À partir de la semaine prochaine, tu dis qu'il va y avoir quelque chose sur le flash. La note sera mise sur le flash à partir de la semaine prochaine pour les conducteurs.

M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction

En fait, sur le flash il est rappelé aux agents que la note a été distribuée et qu'elle doit être émarginée dans le DocADC. En fait, c'est un moyen de bouclage pour que les agents pensent à aller dans leur casier pour retirer cette note.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Et cette note n'a pas été mise dans le cadre « avis urgent ».

M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction

Non. L'utilisation du cadre « avis urgent » est très réglementée et nous avons posé la question à TMS qui a estimé que ce n'était pas la place de mettre une note.

M. MAGNIER, SUD-Rail

On aurait pu le mettre à côté pour qu'ils la voient si jamais ils n'ont pas émarginé.

M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction

Oui, pourquoi pas...

M. RABIER, Président

On termine le tour demandé tout à l'heure. Pour la CGT, non ? Nous étions sur le point juridique où il y a un désaccord. C'est bien ça monsieur LAMBERT ?

M. FOURNIER, CGT

Je vais reprendre la parole. Nous restons sur notre position d'attendre l'avis de l'inspection du travail. Aujourd'hui, malgré les informations que vous avez données, la rédaction de la nouvelle note qui prend en compte la protection de façon manuelle et physique, et même en attente du courrier de la DG TER et TMS, voilà... De toute façon, ce n'est pas l'instance. Le droit d'alerte est maintenu. On verra par rapport à l'inspection du travail et bien évidemment nous aussi avec le référent CSSCT, monsieur HOUEL et les participants de la CSSCT. Nous verrons aussi l'inspection du travail.

M. RABIER, Président

Bien. Écoutez, il y a deux choses. Il y a le différend juridique que l'on va traiter, mais sur le fond, il y a le droit d'alerte qui est maintenu – je conclus – dans l'attente d'une position de l'inspection du travail. Je m'engage à ce que, dès cet après-midi, le compte-rendu soit donné à l'inspection du travail pour qu'elle en prenne connaissance en lui demandant de donner son point de vue dans les meilleurs délais. Ce que je souhaite, c'est qu'on ne rajoute pas de l'huile sur le feu de cette affaire, et s'il peut y avoir une espèce de trêve dans les droits de retrait, ça permettrait de mettre un peu de sérénité sur ce dossier.

M. FOURNIER, CGT

Monsieur RABIER, je vous arrête tout de suite ! Un, c'est individuel, deux, nous l'avons signalé lors de la réunion CSSCT, à aucun moment une organisation syndicale a demandé aux agents sur le terrain de déposer des droits de retrait pour embêter la boîte pour que les organisations syndicales s'en servent comme levier dans les discussions... Jamais ! Je ne vois pas pourquoi aujourd'hui on le ferait... Je le répète, c'est un droit individuel ! Chaque agent décidera comment il souhaite faire les choses. Je trouve malheureux qu'aujourd'hui des agents de conduite, des ASCT roulent sur du matériel qui n'est pas complètement sécurisé. On est d'accord là-dessus, les Regio 2N ont quand même fait – monsieur MARTEL je vais finir – l'objet d'un article sur la Voix du Nord où il y a quand des problèmes de fiabilité. Demain, je vous invite à prendre votre véhicule sans contrôle technique et à rouler à 160 km/h et je vous dirais que vous avez une chance sur un million par rapport à 40 millions de kilomètres...

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Non, mais je vous arrête...

M. FOURNIER, CGT

Non, non, non, vous ne m'arrêtez pas !

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Non, mais vous racontez n'importe quoi...

M. FOURNIER, CGT

Non, je ne raconte pas n'importe quoi ! Même si le risque est minime, il existe. On en a débattu, il existe. Après que vous remettiez en cause le côté imminent, ça vous regarde, mais le danger existe. On est d'accord là-dessus, on en a débattu en CSSCT. Nous laissons les deux termes.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Je vais juste vous donner un chiffre. Regio 2N a parcouru 40 millions de kilomètres.

M. FOURNIER, CGT

Oui, mais on en a débattu en CSSCT !

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Si l'on fait un simple calcul d'occurrences du risque, nous sommes à 7,92 10 puissance - 9. La sécurité d'une centrale nucléaire est à 1 puissance - 9, ça veut dire qu'en fait l'occurrence du risque est huit fois moindre que d'avoir un accident dans une centrale nucléaire. C'est ça la réalité des chiffres aujourd'hui ! Excusez-moi, mais quand l'on dit qu'il n'y a pas d'imminence du risque, c'est qu'il n'y a pas d'imminence du risque !

Intervenant non identifié

Ça, c'est vous qui le dites !

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Non, mais c'est un simple calcul mathématique ! Le risque zéro n'existe jamais y compris avec votre voiture avec tous les certificats et contrôles techniques. Je rappelle que le contrôle technique d'une rame s'appelle la certification et que l'ensemble des Regio 2N sont certifiés. Par ailleurs, c'est notre série la plus fiable depuis la 24 500.

M. TAILLEZ, CFDT

Je comprends le débat sur le calcul du risque, sauf que je vous rappelle l'incident de Serqueux avec l'AGC. C'était dans les mêmes proportions et ce jour-là on est quand même passé pas loin de la catastrophe. Vous saviez très bien que si jamais il y avait eu cet incident juste après dans la descente, l'AGC n'aurait plus eu de freins sur plus de 20 kilomètres jusqu'à Rouen. Sur du calcul du risque, vous avez raison, c'est minime, mais le jour où ça arrive, il y a des morts...

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

J'ai bien dit que le risque zéro n'existe pas, c'est impossible de monter en ferroviaire un système avec le risque zéro, c'est impossible ! Outre le coût faramineux... Pour une centrale nucléaire, quand je dis 1 puissance - 9 ça veut dire qu'EDF a des

dispositifs de sécurité qui coûtent des dizaines de millions d'euros. Pourtant, les calculs montrent qu'on est là... Bien sûr que le risque est là, puisqu'il y a eu l'incident du 4 janvier. Par ailleurs, on a tapé des poids-lourds sans que les mêmes courts-circuits se reproduisent. C'est arrivé une fois. Le risque que ça arrive une seconde fois, j'ai donné le chiffre c'est $7,92 \cdot 10^{10}$ puissance - 9. C'est le calcul d'occurrence de risque. Dire qu'on ne sent pas en sécurité en conduisant un Regio 2N, excusez-moi, mais le simple fait de venir au travail vous augmentez le risque par plusieurs... C'est pour mettre un peu de rationalité dans le débat... Après, on est sur le cas juridique. Je n'interviens pas dedans, mais je ne peux pas vous laisser dire et on ne peut pas laisser fuiter de cette instance qu'il puisse y avoir un risque pour nos agents ou pour les clients à bord. Quand on fait rouler un Regio 2N... Sinon, il faut arrêter la série maintenant ! Il n'y a pas de demi-mesure...

M. TAILLEZ, CFDT

Là-dessus, je suis d'accord avec vous, mais notre rôle est de minimiser les risques. Sur le calcul des risques, je suis d'accord avec vous, mais notre rôle est de minimiser les risques. On doit se parler pour ça justement...

M. RABIER, Président

S'il vous plaît, on continue de nous écouter sinon le débat n'est pas sain.

M. TAILLEZ, CFDT

Sur la forme, il y a un truc qui m'exaspère dans cette histoire. Ce sont les délais. Je viens d'échanger avec monsieur HOUEL. La seconde note distribuée est déjà distribuée en Aquitaine depuis le 16 janvier. C'est quoi ce bordel ! Je vais être malhonnête, mais ce n'est pas logique ! On parle de sécurité... Je vais aller au fond de ma pensée. Avant, ce n'était pas compliqué. C'était TMS – établissement Traction et ça fonctionnait très bien... Les Activités ont pris le pouvoir, maintenant c'est TMS, puis il faut que je demande à l'Activité Transilien, il faut que je demande à la DG TER, etc., au final, pour des problèmes de sécurité, il faut un mois pour les traiter. Ce n'est pas logique... C'est ça aussi qu'on pointe dans l'histoire.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Première réaction en tant qu'élu SUD-Rail et non-référent. La responsabilité de tous est de tendre vers le risque zéro. Je rappelle quand même que ce droit d'alerte a été mis après un incident qui s'est produit à Paris et qui aurait pu être très grave, et notre responsabilité à tous est de tendre vers le risque zéro.

Une remarque en tant que référent. On va aller sur le fond des choses quand même. Je voudrais expliquer pourquoi ça a été maintenu. C'est parce que les collègues de la Traction qui étaient aussi présents ont fait deux propositions. La première était de remettre une radio GSM-R portative disponible aux conducteurs s'ils le désirent. C'est important. S'il n'y a pas ou plus, que faire ? Présence d'un second agent. Deux propositions. Au lieu de discuter sur la possibilité d'avoir un mort, il serait peut-être plus intéressant d'avancer sur ces deux propositions qui ne sont quand même pas le bout du monde, le temps que l'inspecteur du travail peut-être trancher. Il y a des pistes pour lever ce droit d'alerte. Je ne voudrais pas qu'on pense – pour ceux qui n'étaient pas dans la CSSCT – que ce droit d'alerte est maintenu sans aucune raison. Il y a deux propositions qui ne sont pas non plus infaisables. Mettre une radio là aussi elles sont disponibles pour les agents qui le désirent – il faudrait peut-être travailler aussi

avec les dirigeants de l'escale qui sont fiers de faire des notes en disant qu'il ne faut pas donner les radios, c'est chacun pour soi dans cette boîte maintenant – ou mettre un second agent. On peut toujours demander l'avis de l'inspecteur du travail et arrêter ces mesures, si l'inspecteur du travail dit que le droit d'alerte n'est pas fondé, ou laisser ces mesures si l'inspecteur du travail dit que le droit d'alerte est fondé. Ce serait quand même plus intéressant – pour ne pas dire intelligent – que de nous braquer. Je ne remets pas en cause monsieur MARTEL qui est beaucoup plus technicien que moi et ce qu'il dit est sûrement vrai, mais ce n'est pas comme ça qu'on va s'en sortir. Les deux demandes des collègues de la Traction qui étaient présents ne me semblent pas insurmontables ! C'est là-dessus que l'on doit bosser ! Sinon, on peut arrêter et l'on attend la décision de l'inspection du travail, mais ça me semble plus intelligent de faire comme je viens de vous le dire...

M. HOUEL, CGT

Pour compléter, je suis d'accord avec Marc, et j'irais même jusqu'à dire qu'on a fait une troisième proposition, mais qu'on n'a pas forcément noté de cette manière-là dans la précipitation. On nous a expliqué que les coupleurs et les caches des coupleurs étaient identiques à ceux des AGC. Je ne fais que répéter ce qu'on m'a dit le 5. Toujours est-il que sur ces matériels, il y a un isolant qui est situé à l'intérieur du cache. En cas de choc, quand ce capot se comprime sur les différentes fiches, il n'y a pas de risque d'un court-circuit. Je ne comprends donc pas qu'on ne puisse pas assez rapidement mettre en place un isolant qui fera, en cas de choc, qu'il n'y aura pas ces trames d'amorçage. Je ne sais pas si vous avez vu les photos de la rame incriminée, mais à l'intérieur du capot, je peux vous dire, ça a sérieusement amorcé. Le fait de mettre un isolant conforme, le danger serait quasiment supprimé. Je ne comprends pas ce que nous attendons... Là, vous pensez qu'on va demander à l'inspection du travail avant même de faire les modifications pour éviter les droits de retrait si l'inspecteur va dans votre sens, mais c'est loin d'être certain je vous le dis tout de suite... Est-ce que vous mettez en tête de prendre des mesures dans l'urgence pour que cette problématique d'amorçage ne se produise pas maintenant, parce qu'il y a des Regio 2N qui circulent un peu partout ?

M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction

Ce qui a été dit dans la CSSCT, c'est qu'en parallèle le Matériel travaillait sur quatre pistes d'amélioration. La première qui est le renfort de la structure du capot du coupleur. La deuxième, la pose d'un vernis anti-flash. La troisième, un travail sur l'isolement électrique du coupleur. La quatrième – et c'est là qu'il y a peut-être eu un amalgame en cours de séance – c'est l'ajout d'un revêtement isolant entre le capot et le coupleur, qui là est le type d'attelage AGC.

M. HOUEL, CGT

C'est bien ce que j'ai dit. Sur les AGC, à l'intérieur du capot des coupleurs, il y a un isolant.

M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction

C'est parce que vous aviez commencé à dire que c'était le même risque côté AGC.

M. HOUEL, CGT

Non, non. Je rebondis aussi sur autre chose. Monsieur MARTEL a dit que le risque était infime, 7,92 10 puissance - 9 – vous voyez, je vais réussir à le ressortir à ma femme ce soir... – mais, à un moment, pourquoi alors vous essayer de mettre en place quatre pistes pour résoudre cette problématique si le risque est si infime ?

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

On est d'accord monsieur HOUEL, mais là on en parle depuis plus d'une heure. Manifestement, comme on ne s'en sort pas, nous apportons des réponses techniques supplémentaires. En effet, le calcul que je viens de faire justifierait à lui seul de ne pas traiter les pistes, mais vous nous le reprocheriez. Il faut donc qu'on sorte de cette spirale infernale.

M. HOUEL, CGT

Des solutions rapides existent. Cet isolant...

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Ce que vient de vous dire Xavier FOURNIEZ...

M. HOUEL, CGT

C'est en cours, oui, mais tout ce qui est en cours, généralement dans l'entreprise, pour des situations comme ça, met des semaines pour ne pas dire des mois. Si aujourd'hui la direction sait apporter aux agents de conduite le fait que quand la rame rentre dans les ateliers – parce que la rame rentre quand même dans les ateliers suivant son pas de maintenance tous les trois ou quatre jours, peut-être cinq – on y glisse un isolant pour éviter en cas de choc que l'intérieur du coupleur vienne amorcer sur les différentes broches, il n'y a pas de risque.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Ce type de mesures ne se met pas en place du jour au lendemain. Ça doit être validé par l'ingénierie du matériel. Il doit y avoir des constitutions de pièces. Il doit y avoir la délivrance d'un ordre de modification du matériel. Tout doit être certifié par le département de l'ingénierie qui assure la sécurité. Ça ne se fait pas du jour au lendemain. Il y a un autre élément qui est important, c'est que dans les sujets de litiges commerciaux, il y avait l'attelage Dellner qui est encore sous garantie chez le constructeur. À partir du moment où il est sous garantie, si vous intervenez sur l'attelage, vous perdez cette garantie. Il y a donc aussi une discussion en cours avec le constructeur et avec son fournisseur Dellner

M. HOUEL, CGT

À un moment, il faut peut-être interroger Bombardier. Pourquoi avoir mis un isolant sur les capots des coupleurs des AGC et pourquoi ne pas en avoir mis sur les capots d'une Regio 2N ? Demain, on ne mettra peut-être plus de capots...

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Ce n'est pas Bombardier. qui l'a fait, puisque c'est Dellner et ce n'est pas le même fournisseur d'attelage que vous avez sur l'AGC. C'est un Scharfenberg et là vous avez un Dellner

M. SMAGHUE, CGT

Je reviens sur le droit d'alerte. Le fait de prévenir de sanctions sur des agents qui sont en droit de retrait n'est évidemment pas légal. Je ne suis pas aux relations sociales ou au service juridique de l'entreprise, mais je suis fermement convaincu que vous n'en avez pas le droit, d'autant plus que vous n'avez pas encore fait d'actions concrètes pour lever le droit d'alerte, puisqu'on vous en propos des rapides et des longues.

M. LENFANT, SUD-Rail

Il y a juste un petit truc qui m'interpelle sur le PV qui est un commentaire de la direction. *Si un ASCT saisonnier, attention car pas forcément habilité sécurité.* Est-ce qu'il y a des ASCT qui ne sont pas habilités sécurité en saisonnier ?

M. RABIER, Président

Pour les saisonniers que nous prenons, je vais le faire vérifier, ils sont formés sécurité.

M. MARTEL, Directeur de production et matériel

Ils n'ont pas l'assermentation, mais ils sont formés sécurité.

M. LENFANT, SUD-Rail

Cette phrase n'a pas lieu d'être. Vous me rassurez, merci.

M. RABIER, Président

Monsieur FOURNIEZ vient de m'indiquer qu'un directeur de la Traction, un DET de la Traction n'a pas forcément connaissance de la manière dont nous formons les CDD, etc. Chez nous, les saisonniers ne sont pas capables de faire des PV, ils n'ont pas l'assermentation, mais ils sont capables d'assurer la mission d'agent d'accompagnement sur une gamme 23 500, 24 500. C'est très clair.

Je veux retenir de cet échange qui est quand même passionné et riche – et j'ai envie de vous dire heureusement, on parle de sécurité des circulations, c'est quand même un des fondements du système ferroviaire – et que le boulot a été fait par les membres de la CSSCT même si elle n'était pas complète. Le boulot a aussi été fait – j'aimerais que vous l'ayez en tête – et je vous rejoins monsieur TAILLEZ, je le trouve assez lent. Sur cette région, nous aurions pu peut-être un peu plus réactifs dans nos liens. Je pense qu'on a un retour d'expérience à faire sur la réactivité que nous devons mettre pour éditer une note plus claire et plus rapidement pour les conducteurs. Ça fait encore partie des échanges que nous avons eus avec la DG TER. On doit tendre vers le risque zéro. Je crois que c'est monsieur LAMBERT qui l'a dit tout à l'heure quand il avait sa casquette de référent, et il a complètement raison. Même si l'occurrence est extrêmement faible, parce que monsieur MARTEL a également raison, on doit quand même travailler le sujet. Même si l'on met trois ou quatre années pour remettre en ordre les capots, eh bien tant mieux, parce qu'on l'aura fait. On évitera le retour potentiel de ce type de situations. Ça s'appelle du retour d'expérience... C'est un des fondements de toute démarche sécurité. L'entreprise fait un retour d'expérience sur cet incident. Elle prend des dispositions et les donne aux conducteurs. Elle fait de la pédagogie, explique... On ne veut pas que des collègues à la Traction ne se trouvent pas correctement avisés et qu'ils se mettent inutilement en droit de retrait, parce que nous considérons que les mesures qui sont décidées et qui sont prises par le niveau d'expertise qu'est TMS et DG TER emportent la responsabilité de l'entreprise. On verra

ce que décide l'IT, mais nous avons pris nos responsabilités au niveau de l'entreprise. Voilà ce que je voulais quand même dire aujourd'hui.

M. FOURNIEZ, RDET Établissement Traction

La note de la DG TER et la nouvelle note de service vous seront envoyées par mail à l'issue de la réunion.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je n'ai pas eu de réponse à la proposition que j'ai formulée. Je reviens dessus parce ça a été validé par monsieur HOUEL. Je propose une nouvelle fois de prendre une radio pour ceux qui souhaitent en prendre une. Présence d'un second agent. Ça a été dit à la CSSCT. Je rajoute le temps que l'inspection du travail prenne sa décision. Ces mesures seront peut-être arrêtées si l'inspection du travail dit stop, mais elles seront peut-être maintenues si elle nous donne raison. C'est la dernière chose sans réponse. Je pense que c'est la dernière proposition. Après, si vous voulez remettre ça dans les mains de l'IT, remettez-ça dans ses mains avec les risques engendrés. Vous allez sanctionner des agents qui vont exercer leur droit de retrait et vous allez avoir des dossiers au tribunal. J'ai fait une dernière proposition validée par la CGT. J'aimerais avoir une réponse.

Intervenant non identifié

C'est une proposition que la direction de l'entreprise n'a pas retenue.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Pour trois semaines ou un mois, OK.

M. RABIER, Président

Cet après-midi, monsieur FOURNIEZ envoie à tous les membres de la CSSCT Production et évolution du service l'ensemble du dossier complet, c'est-à-dire les travaux de mardi, les dernières évolutions de la note qui est peut-être un peu plus claire et qui est mise en émargement pour les conducteurs, et les retours d'expérience officiels de la direction de l'entreprise pour clarifier une bonne fois pour toute la posture de l'entreprise sur ce sujet. Nous donnerons ces éléments-là dès ce soir à l'inspection du travail comme je m'y suis engagé tout à l'heure. On envoie aussi tout cela au porteur du droit d'alerte et à monsieur LAMBERT.

Merci pour votre participation active. Je lève cette séance et je vous souhaite un excellent appétit.

La séance est levée à 12 h 38.