

## Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

**RÉUNION EXTRAORDINAIRE DU 21 OCTOBRE 2019**

**Présents :**

### DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel	Assesseur
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
Mme BUTHLE, Relations sociales	Assesseur
M. FOURNIEZ, RDET Traction	

### ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc/Présent	SUPPLÉANTS	<u>OS</u>	Exc./Vote
M. KIKOS	CGT	E	Mme CORBIN	CGT	
Mme DERAÏN	CGT	E	M. WATTEBLED	CGT	V
M. DECLERCQ	CGT	P	M. PIETTON	CGT	
M. FOURNIER	CGT		M. WILLAEYS	CGT	
Mme BASSEZ	CGT	P	Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT	P	M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT	E	M. WARTELE	CGT	V
M. ESPINOUSE	CGT	E	M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT		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. FRANCOIS	SUD-Rail	
Mme MIET	SUD-Rail	P	Mme RICHON	SUD-Rail	
M. SOUÏN	SUD-Rail		M. HIAUX	SUD-Rail	
M. LENFANT	SUD-Rail	P	Mme PARENTY	SUD-Rail	
M. EUDELINÉ	SUD-Rail	P	M. PLATEAUX	SUD-Rail	P
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail	E	Mme PLESSY	Sud Rail	
Mme LE SAINT	UNSA Ferroviaire	P	M. LEVENT	UNSA Ferroviaire	
M. HONVAULT	UNSA Ferroviaire	P	M. GAUDEAU	UNSA Ferroviaire	
M. COQUERIAUX	UNSA Ferroviaire		M. MASSE	UNSA Ferroviaire	
M. DEBAST	UNSA Ferroviaire	E	Mme DUPRE	UNSA Ferroviaire	
Mme CORNET WIART	UNSA Ferroviaire	E	M.MIENS	UNSA Ferroviaire	

M. TOURNAY	UNSA Ferroviaire		M. DESMET	UNSA Ferroviaire	
M. DELECOEULLERIE	FO	E	Mme ALEXANDRE	FO	
Mme DEDISSE	FO		M. FERTÉ	FO	
M. TAILLEZ	CFDT		Mme MARTIN	CFDT	
Mme MANIER	CFDT	E	M. FOSSIER	CFDT	V

#### 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. FERTÉ	FO	FO
M. MALHERBE	CFDT	Fédération des cheminots CFDT

**Ordre du jour de la réunion extraordinaire du Comité Social et Économique  
du lundi 21 octobre 2019**

Trois droits d'alerte déposés le vendredi 18 octobre au CSE TER Hauts-de-France

*La séance est ouverte à 14 h 10.*

M. RABIER, Président

Bonjour à tous. Je vous propose d'ouvrir cette séance de CSE extraordinaire suite à 3 droits d'alerte déposés chez nous sur le CSE des Hauts-de-France vendredi dernier. Ça fait suite à l'accident ferroviaire à un passage à niveau avec un convoi exceptionnel – on va y revenir, évidemment – mercredi. Nous l'avons évoqué postérieurement au CSE de jeudi dernier avec certains d'entre vous et comme vous le savez, il y a eu une fin de semaine particulière sur l'ensemble du territoire national concernant cet incident. Normalement, quand il y a des droits d'alerte, notre règlement intérieur prévoit qu'il y a une enquête immédiate, ces enquêtes ont été faites avec les CERFAS remplis, mais il y a convocation de la CSSCT intéressée au plus tard dans les 24 heures, suite à un désaccord. Nous avons fait le choix, plutôt que de réunir un samedi des CSSCT avec beaucoup de gens potentiellement absents – c'est un point que j'ai indiqué lors de la DCI de vendredi, toutes OS également sur cette thématique générale – d'organiser ce CSE cet après-midi avec les idées un peu plus au clair et avec l'ensemble des éléments en notre possession, tant nationaux que les dispositions locales qu'on avait déjà précisées vendredi. On va faire l'appel, s'il vous plaît.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la délégation CGT, sont excusés : Alexandre KIKOS, Daisy DERAÏN, remplacés par Xavier WATTEBLÉ et David WARTELLÉ. Pour le reste de la délégation, je sais qu'il y en a qui sont bloqués dans les trains, donc qui vont arriver.

M. RABIER, Président

Les gens de Picardie qui sont bloqués ?

M. ROTOLO, RS CGT

Fatima qui est bloquée et Ludovic FOURNIER aussi qui est bloqué.

M. RABIER, Président

Merci de l'information, on va commencer quand même. Pour SUD-Rail ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Pour la délégation SUD-Rail, on aurait pu être au complet si monsieur Anthony FRANÇOIS avait été dégagé de la production.

M. RABIER, Président

Pour l'UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA

Pour l'UNSA, absents excusés : DEBAST Christian et madame WIART Sandrine. Effectivement, il y a eu des problèmes dans les invitations pour aujourd'hui, toute la délégation n'a pas reçu les mails vendredi, ça a été mis dans l'outil dimanche.

M. RABIER, Président

Pour FO ?

M. FERTÉ, RS FO

Monsieur DELECOEULLERIE est congé.

M. MALHERBE, RS CFDT

Pour la CFDT, monsieur FOSSIER remplace madame MANIER et monsieur MALHERBE remplace monsieur VEZARD comme RS et ça a été compliqué aussi pour monsieur FOSSIER de se dégager au niveau de la prod.

M. RABIER, Président

Effectivement, c'est une décision qu'on a prise vendredi après-midi pour aujourd'hui lundi. Pour le week-end, c'était un peu compliqué pour des gens qui étaient bloqués à des tâches de supervision opérationnelle, d'astreinte ou autres. Pour le coup, dans nos pratiques habituelles – je ne dis pas qu'on est parfaits – nous convoquons les titulaires, mais nous envoyons les ordres du jour à l'ensemble des titulaires et suppléants, comme ça, ils ne sont jamais surpris quand un titulaire n'est pas là et demande à son suppléant de participer. C'est plutôt ça le mode de fonctionnement qui est en vigueur. Mais, encore une fois, on est sur un CSE particulier, on ne s'est pas convoqués, monsieur WATTEBLED et moi dimanche pour finir l'ordre du jour, on vient de le faire avant le début de ce CSE, c'est tout. On est dans une mesure exceptionnelle, vous l'avez compris, donc on n'a pas pu l'envoyer avant.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Comme vous me mettez en co-responsabilité a priori, je n'étais déjà pas au courant moi non plus qu'il y avait un CSE, c'est parce que les collègues et camarades m'ont prévenu, sinon, je n'étais pas dans la boucle. Pour information, certains titulaires n'ont pas reçu l'invitation non plus.

M. RABIER, Président

On prend acte. On a décodé, toutes OS confondues celles qui ont pu être là vendredi après-midi de visu ou à distance téléphoniquement, on a décidé vendredi après-midi. Ce qui compte avant toute chose, c'est le fond de l'affaire des mesures et des déclinaisons qui auront lieu régionalement. Avez-vous des déclarations préalables avant qu'on commence nos échanges sur ce dossier ?

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur le Président, il n'y a pas de déclaration pour la CGT, simplement, comme vous l'avez dit, il y a 3 CERFAS, on aimerait les étudier un par un et ne pas réunir les 3 dans la même instance.

M. RABIER, Président

Il y a 3 CERFAS sur une problématique initiale qui est l'accident ferroviaire de Grand Est, on est d'accord. Il y a des mesures nationales et automatiquement des interrogations encore à cette heure, parce que – pour tout vous dire – on attend des décisions – j'y reviendrai – je tiens à ce qu'on soit tous au même niveau d'information sur ce qui a été décidé ce week-end par l'entreprise à haut niveau, sur ce que nous avons également acté en DCI régionale au niveau du TER Hauts-de-France et qui fait l'objet d'échanges habituels sur le relevé de conclusion pour lequel on a déjà reçu une contribution d'un OS. On va faire ce point, ensuite, bien évidemment qu'à la fin, une fois qu'on aura présenté tout ça, on reprendra les spécificités des 3 CERFAS, voir s'il y a des choses qui n'auraient pas de réponse, en tout cas par rapport au sujet d'ordre général sur lequel on doit travailler aujourd'hui.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Tant qu'on est dans les demandes, on vous avait déjà fait la demande de recevoir les droits d'alerte déposés, que les élus CSE reçoivent les droits d'alerte déposés. Ce n'est pas le cas, les droits d'alerte, on ne les a reçus que tout à l'heure. Dès lors qu'un droit d'alerte est déposé, au-delà qu'il passe soit en CSE extra, soit en CSSCT extra, on aimerait, on désire, on voudrait que les droits d'alerte soient portés à la connaissance des élus de cette instance. Élus, titulaires, et forcément les suppléants.

M. RABIER, Président

Je prends note de cette demande. Il me semble qu'on le donne, il y a un bilan obligatoire en point CSSCT trimestrielle, a minima, il y a ça, c'est ce que je vous dis, je ne dis pas que c'est suffisant pour vous, mais il y a déjà ce point obligatoire et je regarde comment on peut améliorer la situation. Y a-t-il d'autres déclarations ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Pas une déclaration, mais également une remarque sur ces droits d'alerte qui seront traités aujourd'hui et pour précision, ce n'est pas une décision a priori de traiter les 3 droits d'alerte, on était là aujourd'hui normalement pour le droit d'alerte déclenché au niveau de la SNCF direction régionale TER Hauts-de-France. Donc, il y aura les 3 abordés. Une petite remarque sur les droits d'alerte dans danger grave et imminent, de la voix de notre Président, notre futur ex-Président, même, a priori, ce n'est plus imminent, mais pour nous, ça l'est encore.

M. RABIER, Président

Je n'ai pas entendu la fin de la phrase.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Le danger n'est plus imminent, pour nous, il l'est encore.

M. HONVAULT, UNSA

C'est une déclaration que je fais rapidement, pour avoir suivi un peu l'affaire dans les médias tout le week-end, je trouve que ça a été beaucoup à charge contre les cheminots, que ce soit les médias, la direction de la SNCF, parce qu'effectivement, monsieur PEPY ne s'est pas privé, et le gouvernement, tout le monde s'est mis un peu à charge contre nous, sachant que les gens qui font grève ne le font pas pour le plaisir et accessoirement, ils perdent de l'argent. Tout ça fait que, ce n'était pas la grève, c'était le droit de retrait, mais bref. Vous voyez, tout ça, c'était vraiment à charge contre les cheminots et on n'a pas beaucoup parlé des clients pour lesquels le droit de retrait avait été fait aussi, mais je trouve que c'était un peu, pas frustrant, ce n'est pas ça, mais c'est toujours un peu compliqué de vivre ce genre de situation quand on connaît ça.

L'EAS existe, sans rentrer forcément dans le débat sur Paris – Beauvais depuis un moment et à l'époque, on fait toujours le parallèle avec l'Île-de-France, il n'y a pas d'accompagnateur, certes, mais on avait dit qu'en Île-de-France, les cantons sont plus courts, donc ce n'est pas du tout les mêmes conditions de circulation et sauf erreur de ma part, il n'y a pas de passages à niveau en Île-de-France. Tout ça fait que les conditions de circulation sont différentes entre l'Île-de-France et le TER. Merci.

M. RABIER, Président

D'autres interventions ? Bien, je vais répondre, monsieur HONVAULT, mais tout au long des débats, vous aurez les réponses, en tout cas, vous aurez nos commentaires côté direction sur ce qu'il s'est passé. On vous a mis sur IRP, pour ceux qui ont leur tablette le document qui est projeté qui a été finalisé juste avant la réunion, vous avez dû l'avoir vers deux heures moins le quart. Je voulais vous rappeler les faits. Autour de la table, je n'ai pas présenté Xavier FOURNIEZ, l'adjoint au directeur d'établissement Traction Hauts-de-France. Vous voyez ou pas, vous l'avez sur votre tablette pour ceux qui veulent. Les faits : mercredi à 16 heures 14 précisément, un AGC sur Grand Est heurte un convoi exceptionnel à un passage à niveau, commune de Poix-Terron. C'est un accident grave, puisqu'on compte 16 blessés à l'heure où je vous parle, dont le conducteur de train. Quatre ont été hospitalisés, y compris le conducteur. La circulation a bien évidemment été interrompue, un certain nombre de trains immobilisés, comme souvent à chaque accident grave de passage à niveau.

Le train – c'est là tout l'enjeu du débat – circulait sous le régime de l'EAS (exploitation agent seul), nous circulons énormément sous le régime de l'EAS dans les Hauts-de-France, mais avec un contrôleur à bord dans la plupart des cas. Là, le conducteur était tout seul, sans contrôleur à bord. On l'a dit à la DCI vendredi, je le redis, le conducteur a parfaitement appliqué ses prescriptions réglementaires, malgré au moment du choc un non-fonctionnement du signal d'alerte radio, du fait de l'accident. Donc, il est parti à la portée de son obstacle d'une façon classique avec la torche et les pétards. En sus du choc psychologique bien évidemment à la suite de cet accident, notre conducteur souffre de contusions à la jambe gauche. Il est quand même rentré chez lui le soir. Il est, je pense, en arrêt très probablement. Toujours dans les faits, c'est quoi ce camion qui passait ?

C'est bien un transport exceptionnel routier qui était initialement prévu sur un autre itinéraire et d'ailleurs, le passage à niveau était interdit aux véhicules surbaissés (image juste après). Le téléphone n'a pas été utilisé et la visibilité du passage à niveau était limitée, ce n'est pas un itinéraire pour ce type de convoi. Je ne suis pas en train de juger, ce sont les faits. Me conducteur a vu le convoi bloqué avec un chauffeur routier qui était à 300 mètres, il a bien évidemment agi conformément à ce qu'on lui demande, il a fait le freinage d'urgence, il a mis le signal d'alerte radio, le signal d'alerte lumineux.

M. HOUEL, CGT

Je rebondis, par rapport à l'enquête immédiate, on nous a dit que ce n'était pas forcément...

M. RABIER, Président

Ça n'a pas marché, parce qu'il y a eu le choc.

M. HOUEL, CGT

Non, mais le jour de l'enquête immédiate, le représentant de l'établissement Traction Nord-Pas-de-Calais nous a dit que ce n'était pas forcément obligatoire, que c'était donné libre à chaque agent de conduite de choisir.

M. RABIER, Président

Je vous donne les faits de ce qu'il s'est passé, confirmés par la région Grand Est qu'on a contactée ce matin pour ne pas vous raconter d'histoires.

M. HOUEL, CGT

Non, mais je suis ravi d'apprendre que l'agent a émis sa RSAL, il a très bien travaillé.

M. RABIER, Président

La conséquence, c'est que ça n'a pas fonctionné à cause du choc et c'est pour ça qu'il est parti à la protection.

M. HOUEL, CGT

On en arrivera après au débat.

M. RABIER, Président

Il y avait un train croiseur qui se trouvait à 3 km, qui a été arrêté en réalité par l'absence de jus par disjonction caténaire. La cabine de conduite d'un AGC, comme tout le matériel moderne est conçue pour la sécurité passive pour éviter que le conducteur soit écrabouillé par le choc et ça a fonctionné, quand bien même, il a été blessé. L'entreprise reconnaît, d'ailleurs il aura une citation, il a été excellent.

M. MARTEL

En en discutant avec monsieur TAILLEZ, il semblerait – je le découvre – qu'il soit sorti de sa cabine de conduite et du coup, il aurait été aussi blessé au thorax, parce qu'il était debout et en train de se déplacer dans le compartiment des voyageurs derrière, mais je n'ai pas eu d'infos là-dessus, donc...

M. TAILLEZ, CFDT

Heureusement qu'il avait quitté la cabine, parce qu'on voit le tableau de bord de l'AGC enfoncé carrément jusqu'au siège, donc je pense que s'il était resté sur son siège, il n'aurait pas pu faire sa protection.

M. RABIER, Président

Donc ça, c'était mercredi soir, c'est un événement sécurité extrêmement sérieux avec un matériel AGC, un matériel EAS sur une région Grand Est proche de la nôtre pour qui, le mode d'exploitation avec le seul conducteur à bord est un mode qui existe depuis quelque temps, comme dans d'autres régions. Qu'est-ce qu'il s'est passé derrière ? Tout ça a créé un certain émoi dans le corps social, ça a suscité un certain nombre de réactions de la part des agents en premier lieu et des représentants du personnel. Dans tout le territoire, on a rencontré un certain nombre de droits d'alerte, comme chez nous et également des droits de retrait. Compte tenu de l'ampleur de tout ça et des conséquences sur la tenue des plans de transport, ça a fait débat, je réponds en partie à l'interpellation de monsieur HONVAULT, ce mouvement de droit de retrait collectif qui n'a pas touché TER Hauts-de-France, qui n'a pas touché TER Hauts-de-France, je me permets d'être insistant, mais qui a largement touché un certain nombre de régions a été assimilé par l'entreprise à une grève-surprise et illégale. C'est le terme qui a été utilisé d'ailleurs, qu'on avait évoqué ensemble en DCI, le mot « surprise ».

M. WATTEBLED, Secrétaire

Juste en parenthèse, c'est un peu comme pendant la grève les repos à monsieur JOBERT, c'était jugé illégal, donc c'est la même technique et la même démarche.

M. RABIER, Président

Sur notre périmètre, je vais me permettre d'être précis, on a constaté les 3 droits d'alerte et un certain nombre de droits de retrait. Ils ont essentiellement touché le



secteur de Creil, pour cause, c'est là qu'on a la seule organisation accompagnement non systématique des trains, Paris – Beauvais que tout le monde connaît sur notre TER. Il y a eu quelques autres conducteurs, en particulier de Laon – Saint-Quentin. On en dénombre pour la partie TER une vingtaine, très majoritairement des conducteurs, j'ai en tête 17 et 3 contrôleurs. Voilà le bilan depuis vendredi chez nous, ce qui est – encore une fois – extrêmement différent et on sait l'expliquer, puisque les configurations d'exploitation chez nous ne sont pas complètement les mêmes que dans d'autres régions et on sait aussi que c'est un choix fait par les autorités organisatrices, donc le Conseil Régional de poursuivre sur l'existant, donc ce qu'on a depuis plusieurs années ici. Les impacts chez nous ont été limités, toutefois, vous avez des trains qui sont produits par Normandie ou par Grand Est qui ont forcément impacté la production avec un taux un peu plus faible, parce qu'on a été concernés par la désorganisation des régions voisines.

Il y a eu la DCI régionale déposée vendredi en fin de matinée avec une demande unanime de toutes les OS d'être reçues en tout début d'après-midi. Il nous a semblé que c'était plutôt une bonne chose, ce que nous avons fait vendredi après-midi avec bien évidemment un certain nombre de DET présents dont la Traction, Florent MARTEL, le DR qui a pu se libérer. Je vous lis le film, on a acté un certain nombre de choses lors de cette DCI, on n'a pas acté, vous avez raison monsieur GRANDÉ, c'est une décision prise de traiter les droits d'alerte en CSE, d'ailleurs, ça n'apparaît pas dans le compte rendu qu'on a proposé, on a acté un certain nombre de points dans les débats ou confirmé certains points déjà donnés, notamment le 3 juillet quand on avait présenté la nouvelle convention. Je le rappelle, mais c'est très divergeant de ce qu'il se passe dans les autres régions, ça vaut le coup de se le dire. Il n'y a pas de projet d'évolution en matière de présence commerciale à bord des trains au niveau TER Hauts-de-France. Beaucoup de régions basculent vers d'autres lignes EAS au 15 décembre. C'est ce qui fait débat, qui a sans doute provoqué des droits de retrait dans d'autres régions.

Tous les ASCT, c'était des questions qui avaient été posées par les délégués syndicaux, conservent leur habilitation sécurité et demeurent formés avec les mêmes principes aujourd'hui, 4S. À titre d'exemple, et je le souligne, j'ai fait le point avec la responsable emploi, madame FABBRONI, nous avons prévu – elle vous le dira jeudi, puisque nous avons un CSE normal avec le point emploi – 50 mises en stage en 2020 ASCT, je ne parle pas de l'intérim, pour l'essentiel, parce qu'on a eu beaucoup de parcours professionnels TER vers Voyages, 50 mises en stage, formés 4S normalement, donc ce n'est pas du vent, c'est ce qui est lancé, dès lors qu'on arrive à couvrir les écoles avec des recrutements externes et internes.

On a débattu longuement en DCI également sur le recours de la mise en place d'EAS en opérationnel, le fait de faire rouler un conducteur seul dans certaines circonstances, quant au dernier moment il manque un contrôleur. C'était quelque chose déjà pratiqué sur notre région de manière assez faible sur le Pas-de-Calais, beaucoup moins faible sur la partie Picardie et surtout Paris, la nouvelle convention dit que c'est toujours possible de le faire. En revanche, on a acté vendredi qu'on partagerait ces éléments qui n'ont pas vocation à être modifiés, puisque ça reste des situations qu'on veut opérationnelles. On dimensionne les ressources pour couvrir le plan de transport, mais de temps en temps on sait qu'on a des difficultés. On a dit qu'on partagerait ça avec les représentants du personnel. On verra la périodicité, les tableaux à fournir, on va regarder ça pour les prochaines semaines. C'est ce qu'on a dit il y a des gens autour de la table ici qui étaient là vendredi. On a dit également que du côté des formations

conduite qui ont commencé mi-septembre sur l'AUM, parce qu'il y a le sujet de l'AUM qui a été abordé au niveau national, abordé également au niveau régional, à ce stade, on a 350 conducteurs qui ont bénéficié de la JFC, mais cette JFC n'est pas suffisante en soi, puisque pour certains, il y aura encore d'autres entretiens individuels par leur CTT et il y aura au moment de la bascule – j'y viens juste après, parce que le moment n'est pas encore certain, il le sera le 24 octobre – il y aura mobilisation de l'encadrement Traction. On a un retour aujourd'hui – c'est la hiérarchie Traction qui nous le dit – qui est globalement positif sur la qualité du cahier des charges fait par TMS, je ne dis pas que tout est résolu, je ne dis pas que c'est bien, je dis que la formation est perçue comme correcte. Les gens ont compris, mais il manque des éléments, notamment du « LiLi » (Livret de Lignes qui sont en train d'être finalisés par les collègues de Réseau.

Enfin, Rémy PANNIER avait eu l'occasion de préciser que sur ce qu'on appelle les compétences non techniques, il y a des réflexions et une mise en place attendue d'un nouveau référentiel de veille qui met un peu plus l'accent là-dessus et notamment – chose qu'on connaît un peu chez nous – la gestion du stress sur laquelle on ne joue pas simplement dans les formations après un recrutement, mais aussi maintenant tout au long du cursus d'un conducteur. Tu veux compléter ?

#### M. FOURNIEZ

Juste pour préciser que ça fait partie du nouveau modèle de compétence qui sera déployé sur l'établissement Traction Hauts-de-France à partir du 15 février.

#### M. RABIER, Président

On fait une pause pour les premières questions ? Parce que je voulais finir.

#### M. WATTEBLED, Secrétaire

Juste une pause par rapport à ça, quel rapport avec le droit d'alerte, des suites de la décision régionale ?

#### M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

J'allais dire exactement comme Xavier, on est là dans le cadre du droit d'alerte, mais pour précision pour ceux qui n'étaient pas présents à la DCI, quand vous écrivez « décider », oui, c'est la direction, qu'on soit précis sur les termes. Par contre, on est content d'apprendre l'embauche de 50 ASCT supplémentaires.

#### M. RABIER, Président

J'aurais dit « partagé », sinon, monsieur GRANDÉ. Décidé, ce n'est que nous.

#### M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

C'est 50 mises en stage.

#### M. RABIER, Président

J'ai dit mises en stage, pas embauches, il y aura du recrutement interne.

#### M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Il y en avait combien de prévus, avant ?

#### M. MARTEL

Comme de toute façon, les 50 mises en stage sont juste là pour rappeler qu'on entretient notre effectif d'ASCT pour couvrir l'ensemble des trains.

M. RABIER, Président

La question a été posée vendredi, on redit simplement, il y avait ce doute sur la formation, je crois même que madame DENAST a dit : mais au fait, que dit la convention sur les gens à bord des trains, les commerciaux à bord des trains.

Mme DEBAST, RS UNSA

Je voulais avoir la certitude que c'était bien des ASCT formés 4S, et non des accompagnements trains qu'on mettrait pour pallier le manque de personnel dans les trains.

M. RABIER, Président

On a répondu très clairement que c'était des ASCT classiques, je vous donne le chiffre que j'ai récupéré ce matin, nous prévoyons pour monter la même dynamique, mais plus forte, parce qu'il y a beaucoup de TER vers Voyages, une aspiration forte en début d'année et nous ne profitons pas de cette aspiration pour dire : maintenant, on les forme 3S, on mettrait des agents qui n'ont pas les mêmes compétences, non, on est dans la suite habituelle et logique qu'on a confirmée vendredi.

M. MARTEL

D'ailleurs, c'est une réflexion de production, c'est-à-dire, comme vous le savez, on a essayé de conserver une certaine variété de missions chez nos roulants, dès le début, on n'a pas voulu faire de sous-catégorie qui auraient mis une forme de tension sur l'utilisation des effectifs et c'était bien un parti pris dès le départ de conserver des ASCT qui étaient bons à tout. On avait déjà eu ce débat au sujet des ACO par le passé et en plus, en termes de logique de prod, on a beaucoup parlé de robustesse dans le SA 2020, l'idée est que – y compris quand il y a des changements de dernière minute – il faut que les compétences soient égales, que les gens puissent s'autoremplacer. On était bien sûr ce postulat de départ concernant les ASCT. C'est quand même important à rappeler, parce que d'autres auront pu faire des choix différents dans d'autres régions, notamment au travers de formations 3S côté ASCT.

M. RABIER, Président

En moyenne – je parle sous le contrôle de Florent MARTEL – un train sur deux est formé EAS.

Mme MIET, SUD-Rail

J'ai besoin d'une précision sur les 50 mises en stage, vous incluez, j'imagine, les CDD ?

M. RABIER, Président

Non, je redis...

M. MARTEL

Non, ce sont de vraies mises en stage.

M. RABIER, Président

Quand je dis une école ASCT et 50 mises en stage, il y aura une forte partie de recrutement interne, puisqu'il y a aussi les évolutions escales dont on a parlé la semaine dernière, on verra avec les décisions nationales, mais il y a une partie de recrutement externe, notamment sur Paris. Je parle bien des agents qui vont être formés normalement et jusqu'au bout, jusqu'à l'assermentation, je ne parle pas des

intérimaires ou des saisonniers. Je suis bien sûr de vrais contrôleurs qu'ils soient issus d'un autre métier en interne ou embauchés directement. Est-ce que c'est plus clair ? Bon. On a en moyenne à peu près un train sur deux dits EAS en termes d'exploitation, puisque les 24500, on les utilise comme des Corail finalement. On garde cette souplesse production, c'est comme ça qu'on voit le fonctionnement. D'où la continuité dans le modèle de formation de nos opérateurs, qu'ils soient en CDD ou en formation normale pour les 50 mises en stages de l'année prochaine.

Je voulais en venir aux concertations nationales qui ont un lien direct avec l'ensemble des droits d'alerte déposés dans toutes les régions qui font référence finalement à l'EAS. L'entreprise a tout d'abord organisé plusieurs réunions. Déjà, il y a eu une DCI nationale de la CGT, vos collègues de la CGT ont été reçus vendredi matin de bonne heure. Ensuite, de mémoire, il y a eu une table ronde l'après-midi avec les 4 OS représentatives au niveau national et des échanges, ça a duré très tard vendredi soir. J'ai cru comprendre qu'au moins le samedi, il y a eu des échanges informels entre des dirigeants de l'entreprise et les différentes fédérations. Il en est ressorti 4 engagements – je n'ai pas dit qu'ils étaient partagés par les organisations syndicales, c'est la conclusion que donne la direction à l'ensemble de ces échanges. L'entreprise a d'abord rappelé le professionnalisme du conducteur qui sera cité à l'ordre de la SNCF pour son acte de courage et de bravoure. C'était normal.

Les 4 mesures touchent pour le coup nos droits d'alerte dans toutes les régions. Le vrai système de protection des systèmes d'alerte qu'on a largement évoqués vendredi après-midi. Il faut renforcer ces dispositifs, les passer au crible, trouver des dispositifs techniques, parce qu'il faut qu'on progresse encore. Ça va se traduire par une enquête de la DAS, la direction des audits sur cet incident. Il y aura une présentation au groupe de travail sécurité des conseils d'administration, donc avec les organisations syndicales. Il y aura un calendrier de travail établi par la direction du matériel sur le renforcement de la protection du dispositif d'alerte, sur les Regio2N, on a eu le même diagnostic et une démarche de progrès un peu identique, il faut qu'on fasse ce travail sur les AGC qui avaient déjà fait l'objet, avec l'accident de Sainte-Pazanne, de mémoire...

#### M. MARTEL

Sainte-Pazanne, c'était sur les 73500, et là c'est l'accident de « circu » avec un OM spécifique en trois parties qui vient de se terminer, qui visait à sécuriser notamment la partie conduite d'air et les « manos » de purges qui étaient un peu fragiles sur les AGC.

#### M. RABIER, Président

Donc, la même dynamique, la même logique d'amélioration.

#### M. MARTEL

OM, ça veut dire ordre de modification, pour ceux qui ne parlent pas matériel en première langue.

#### M. RABIER, Président

C'est quand on modifie un équipement, le temps de passer toute la flotte, ça peut durer des mois, voire des années. Donc, la flotte AGC par rapport à Cerqueux, on a dû terminer l'an dernier, alors que l'accident datait de 2015. Enfin, une revue détaillée des mesures applicables par le conducteur en EAS en tenant compte du rapport de la DAS qui va sortir. Ce sont les mesures de retour d'expérience et de démarches techniques qui vont être lancées, en lien étroit avec les auditeurs nationaux, des gens assez

compétents et la direction du matériel. Première action qui nous paraît évidente, elle n'est pas du domaine régional, vous l'avez compris, c'est toute la flotte AGC, il y en a partout en France.

M. MARTEL

700 AGC, dont 80 Hauts-de-France dont 34 XGC et 46 BGC.

M. RABIER, Président

Le deuxième engagement pris par le niveau national concerne la procédure de départ des trains. Vous allez me dire quel rapport avec l'EAS ? Il n'est pas complètement lié, mais dans ces différents échanges en DCI et tables rondes, le sujet de la sécurité a été un peu plus largement évoqué et notamment ce qui se passe normalement au 15 décembre, l'AUM ou là, l'entreprise affirme qu'il va y avoir un report de 3 à 6 mois de la mise en œuvre de l'AUM, sauf si ce n'est pas plus dangereux de le reporter que de ne pas le reporter. Il ne faut pas que ce report entraîne des risques autres qui seraient finalement pires que le remède.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Monsieur le Président, ça veut dire que si on reporte aujourd'hui, ça veut dire qu'il y aurait des situations de péril en ce moment ?

M. MARTEL

En fait, il y a un certain nombre de modifications de gestes métiers, même de documents techniques qui ont lieu au moment de la mise en place de l'AUM, si par exemple on ne sait pas décaler la date de mise en place, parce que tous les documents auront été modifiés et les gestes techniques ne place, c'est ce qu'il faut mesurer. Vous formez tout le monde, vous modifiez les documents, une fois que vous commencez, il faut le décaler de 3 mois, c'est dans cette période de 3 mois qu'il y a un risque potentiel de sécurité. Par exemple, les fiches trains sont modifiées dans le cadre de l'AUM, est-ce qu'on a le temps de revenir sur l'intégralité des fiches trains d'ici le 15 décembre, la question est posée. Est-ce que si on fait les fiches trains modifiées, plus une note de service qui précise : attention, du fait du report de l'AUM, on commence à entrer dans un risque supplémentaire. C'est ce qu'il faut regarder.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Ça veut dire que d'un côté, c'est très risqué, de l'autre côté, c'est risqué. Dans tous les cas, c'est risqué.

M. MARTEL

Ce n'est pas ce que j'ai dit, c'est votre interprétation.

M. WATTEBLED, Secrétaire

C'est ce que je comprends.

M. MARTEL

Sur l'AUM, on en a déjà discuté jeudi, on estime que c'est un changement très profond dans le geste métier. On en a discuté plusieurs fois, il y a eu l'expression de Jean-Marie PETRIOT dans cette instance. Nous, à ce stade, nous n'estimons pas être en risque par rapport à cette modification en profondeur. Pour tout ce qui est de l'écriture des documents, nous sommes dans les bons temps de passage, pour la formation des agents, nous sommes dans les bons temps de passage, pour la réécriture des

organisations au sol, nous sommes avec ce qu'on prévoyait et qu'on vous a présenté jeudi, nous, on n'estime pas être en risque avec un déploiement de l'AUM au 15/12.

M. ROTOLO, RS CGT

Si j'ai bien compris, ça va être reporté de 3 à 6 mois, sauf sur les Hauts-de-France.

M. RABIER, Président

Non, mais là, on est déjà dans le débat, j'aimerais bien qu'on finisse avant de débattre.

M. FOURNIEZ

Juste pour compléter, il y a eu une téléconférence à midi avec l'ensemble des directeurs d'établissement Traction, la grande majorité, voire même l'ensemble des DET Traction a prôné l'application de l'AUM au 15 décembre, parce que les DET sont prêts.

M. FOSSIER, CFDT

Si je peux me permettre, je ne suis pas convaincu que tous les conducteurs soient prêts, ayant fait moi-même la formation AUM, je suis sorti avec plus de doutes, alors que j'avais pu lire les documents CSE, puisque je suis élu CSE, on n'a pas pu me lever ces doutes, on a fait une vérification de mes connaissances avant de sortir, alors que je n'avais rien compris, il me manque plein de choses. Voir ça en accompagnement avec mon chef, non, ce n'est pas possible, il va falloir revoir les choses. Pour nous, c'est un dogme, l'autorisation de départ c'est un dogme, en formation, c'est une chose extrêmement importante. Quand maintenant dans une gare où j'aurai un arrêt supérieur à 3 minutes, je suis incapable de savoir les conditions de reprise de marche que je dois prendre en sortant de la formation, et que je m'entends dire par mon CTT : ce n'est pas grave, tu partiras en marche à vue. Moi, quand j'applique une consigne de sécurité qu'on m'apprend, je suis conducteur depuis 30 ans, des modifications réglementaires importantes, j'en ai vu d'autres. Je dois comprendre pourquoi je le fais. Pour moi, c'est essentiel, ce qui permet qu'en cas de situation perturbée, je puisse analyser la situation et savoir ce que je dois faire. Pour moi, c'est indispensable, je ne dois pas partir avec un doute, ce n'est pas possible. Je suis sorti de la JFC avec un doute.

M. MARTEL

Concernant l'arrêt supérieur à 3 minutes, c'est décorrélé de l'AUM.

M. FOSSIER, CFDT

Pas dans le cadre de la JFC.

M. MARTEL

La JFC reprend également les évolutions réglementaires du 15 décembre, mais la règle des 3 minutes ne fait pas partie du système d'évolution de l'AUM.

M. FOSSIER, CFDT

Si, parce que lors d'un arrêt voyageurs dans un établissement PL avec une annotation au « LiLi », si je ne vois pas le signal de sortie, avec un arrêt supérieur à 3 minutes, aujourd'hui, je pars en marche à vue jusqu'au franchissement du signal de cantonnement suivant. L'AUM me dit que je pourrai partir en marche à vue jusqu'à observation du signal et pour moi, ça change tout.

M. TAILLEZ, CFDT

Si je peux me permettre, les DET sont prêts, mais ils ne sont pas en tête des trains.

Mme LE SAINT, UNSA

Je ne suis pas une experte sur le sujet, mais en commission consultative Mobilités, devant les équipes de madame LAFAURIE et principalement en présence du référent Traction, il y avait des tractionnaires autour de la table, ce sujet a été longuement débattu, je rejoins mon collègue pour dire que ce n'est pas un sujet régional, mais un sujet national. Malheureusement, le référent n'a pas été en capacité de nous donner des éléments dont l'objectif serait de donner la formation et les réponses nécessaires au ADC.

M. RABIER, Président

Je partage avec vous et d'autres qu'il y a encore de débats forts sur cette thématique AUM. On les a régionalement ici dans cette instance, on les a, je pense, au niveau des CTT, des formateurs et en JF, on les a au plus haut niveau de l'entreprise. Quand la boîte dit : on prend ce truc, on regarde éventuellement pour le décaler de 3 à 6 mois, ce n'est pas une petite décision, c'est bien qu'elle a entendu à travers les différentes réunions que quelque chose n'était pas complètement net dans la tête de tout le monde. Partant de ce principe, une décision doit être prise jeudi si oui ou non et ce n'est pas Hauts-de-France différemment des autres, si oui ou non il y a un décalage de l'AUM à une autre date en avril, juin ou juillet. On le saura en CSE jeudi.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Ce n'est toujours pas le sujet des droits d'alerte, mais ça en fera partie bientôt. On a la preuve en direct que personne n'est prêt pour cette histoire d'AUM. Entre le représentant, monsieur FOURNIEZ et un conducteur, on n'est pas d'accord sur quelque chose d'essentiel, la sécurité, les trains, et là on fait le lien avec les droits d'alerte déposés. Ça veut dire peut-être qu'il faut se poser et réfléchir. Il suffit juste de regarder les PV des différents CSE depuis le début de l'année, vous reprenez les déclarations et les discussions qu'on a eues sur ces sujets et vous appliquez en gros ce qu'on a dit. On peut vous filer les déclarations de la CGT et vous pourrez vous en inspirer, parce que tout ce qui se passe, et ce n'est pas anodin une procédure de départ tel que vous l'avez vendue depuis des mois, parce que ça fait de la productivité au final, ça, vous l'avez bien vendue avec monsieur PETRIOT, il est venu vendre ce sujet en insistant que la boucle de rattrapage, ce n'était pas l'humain, c'était le KVB. Ça nous reste là, celle-là. Ça prouve que s'il y a une réflexion nationale sur un report à 3 ou 6 mois, c'est qu'il y a un problème.

Vendredi ou jeudi, on a eu un CSE, on vous a alerté, je me rappelle vous avoir alerté sur ce sujet en vous disant que les formations — je rejoins monsieur FOSSIER — le ressorti des agents n'était pas clair quand ils en sortaient, voire il était compliqué et quand on parle de sécurité, il faut que ce soit clair, précis, net, parce qu'on ne joue pas avec la sécurité. On a eu une discussion après, on vous a alerté là-dessus. Il faut malheureusement un événement comme celui vécu en fin de semaine, pour qu'il y ait une réflexion. Si ce n'est que de la poudre jetée comme ça pour apaiser un peu le climat, ça ne va pas nous satisfaire, vous le comprenez bien ? Pour nous, la sécurité, c'est le cœur de métier d'un cheminot. On ne va pas jouer avec ça. Ce n'est pas on a raison ou on a tort, ce n'est pas un jeu, il y a des vies entre les mains de ceux qui pratiquent la sécurité, c'est ce qu'on vous dit depuis longtemps, on ne fait pas d'économies sur la sécurité. Ce n'est pas possible !

Pour revenir sur ce sujet de fond de la sécurité, ce qu'il s'est passé avec notre premier représentant des cheminots monsieur PEPY qui va bientôt partir et c'est fort heureux, il a mis de l'huile sur le feu, il nous a traités plus bas que terre, alors qu'il n'a jamais parlé publiquement du courage de ce camarade qui a sauvé des vies. Ça aussi, ça nous reste en travers de la gorge, c'est totalement inadmissible ! Inadmissible de la part d'un représentant de l'entreprise comme lui. Il nous a salis, il nous a mis plus bas que terre. Par rapport à votre discours en préambule, ce n'est pas un truc collectif, un droit de retrait, c'est individuel, c'est dans le Code du travail. S'il y a eu un aspect grossissant beaucoup de cheminots qui se sont mis en retrait, c'est qu'il y a un sujet. Il n'y a pas tous les jours de droit de retrait, même nous, on est parfois interpellés par des cheminots : tu y as droit, mais non c'est compliqué. S'ils ont fait un droit de retrait massif comme ça, c'est qu'il y a vraiment un sujet.

#### M. ROTOLO, RS CGT

Revenir sur l'autorisation de départ, vous dites encore – je rejoins Xavier et monsieur FOSSIER, il ne peut pas y avoir de débat sur l'autorisation de départ. Il y a un souci avec les JFC assister à une JF, on vous donne les informations, que vous mes assimilez ou pas, vous sortez de la JF, vous l'avez faite, vous êtes bon, alors que ce n'est pas la vérité. On en a la preuve. Des agents sortent des JF, ils n'ont pas assimilé la situation et ce n'est pas vérifié si c'est acquis. Vous savez comment c'est validé ? Avec un petit sourire. Ça s'arrête là et on valide le formateur si le formateur était bien, mais en aucun cas on vérifie si l'agent de conduite... C'est comme ça, à la sortie, on a fait la JF et on considère que c'est acquis et il y a là un gros souci, parce que l'autorisation de départ, c'est exceptionnel, c'est une situation exceptionnelle. Vous l'avez dit, ça remet tout en cause pour un conducteur de train, l'autorisation de départ, c'est la base. Là, on nous retire notre base, on nous dit : vous oubliez tout ce que vous avez fait, tout ce que vous avez appris avant, tout ce que vous avez fait pendant 30 ans — pour moi, 27 ans — et on recommence tout à zéro. C'est de l'inconscience ! on est en pleine inconscience collective dans l'entreprise.

#### M. FOSSIER, CFDT

Je veux juste revenir, j'ai vu l'évaluation de niveau 2 qui était prévue à la fin de cette JFC, l'évaluation de niveau 2, c'est des cases à cocher avec des questions, afin de voir si on a compris. Le problème est que la plupart des conducteurs, comme on ne comprend pas, on a débattu en séance, en JFC, ce qui fait que pour moi, cette évaluation n'a aucune valeur, parce qu'on m'a dirigé sur des réponses quand je n'avais pas compris. J'aurais voulu — je l'ai noté dans la fiche où on met les petits sourires — que cette évaluation soit sur une autre journée, peut-être un mois après pour avoir digéré la partie réglementaire pour être sûr que j'ai bien tout compris et ensuite, que mon chef vienne me voir, ce serait pour moi la bonne démarche. L'évaluation immédiatement quand on sort de la JFC, ce n'est pas suffisant, parce qu'on est encore dans le débat, on est dirigés et je ne suis pas sûr qu'on ait tout compris. Avec mes mots, je vous ai dit que je n'avais pas tout compris, mais de nombreux conducteurs n'en parleront à leur chef qu'au moment de l'accompagnement le 15 décembre et pour moi, ils n'auront pas tout compris. Sinon, on a eu effectivement une évaluation niveau 2. Première chose que j'ai faite, puisque le reste du temps, les évaluations niveau 2, on les avait uniquement en accompagnement et pas à l'issue d'une JFC sur un gros changement réglementaire comme ça.

Ma première intervention était pour dire que je peux comprendre que les « LiLi » et les fiches trains vont arriver, je peux aussi comprendre qu'il y a une augmentation du



risque. Si vous nous donnez les fiches trains où il n'y a plus les petits D, par exemple, parce que dans l'évolution réglementaire de la suppression des autorisations de départs sous la forme qu'on connaissait, on enlève les D et on rajoute des PL, ça modifie la règle des conditions de départ des trains. Effectivement, si on continue à me demander d'appliquer le petit D à la suite de l'établissement ou à côté de l'horaire pour savoir les conditions de la reprise de marche et qu'on met à la place un PL ou rien du tout, pour moi, ce sera un vrai problème. Il n'empêche que je reste sur ce que je disais précédemment, pour moi, cette formation est lourde, elle dure une journée, on a fait une pause de 10 minutes sur la journée et une coupure d'une heure pour manger. Quand je suis sorti de la journée, on avait tous une tête comme ça et je peux vous garantir que la totalité des conducteurs présents, on a tous participé, on ne met pas ça par-dessus l'épaule, c'est hyper important, je vous le redis, c'est un dogme. On doit comprendre, on doit savoir pourquoi on modifie et avoir la certitude qu'en tête du train, je n'aurai pas à réfléchir, je sais ce que je dois faire. Voilà.

Mme DEBAST, RS UNSA

Je suis bien d'accord, on a toujours revendiqué qu'on était contre les modifications des autorisations de départ, cependant, sans vouloir couper nos débats qui sont intéressants, je pense que ce n'est pas le sujet de la réunion d'aujourd'hui. Je suis d'accord que suite à la concertation du 19, il y a eu différents engagements pris par l'entreprise, les trois points, on n'a pas eu le temps d'aborder le troisième, mais au niveau de l'emploi, on a eu tous un retour de nos fédérations concernant cette table ronde. On y a travaillé durement comme vous — j'ose le penser — ce week-end, mais aujourd'hui, le problème se passe sur l'EAS, mais également sur le droit d'alerte émis par Christophe sur les problèmes matériels de ces rames qu'on utilise en EAS, ça reste les mêmes rames, donc moi, j'aurais des questions plus sensées sur ce matériel. Il y a quelques années, il y avait déjà eu des ordres de modification donc, savoir si cet OM au niveau des numéros d'engins qui ont été modifiés, si ça a été fait sur notre région, le nombre d'engins encore à traiter. Après, j'ai d'autres questions, savoir si le matériel va mettre en place un NORIA accélération de la modification et si jamais, par qui ? Quelles sont les mesures prises par le matériel sur ces dispositions ? Je suis entièrement d'accord avec mes collègues ici présents, l'autorisation de départ est anxiogène dans les équipes autant escale, parce que ça modifie tout à fait leur métier, certains collègues qui me disent : ça fait 30 ans que je fais un métier qui ne sert à rien, c'est toujours difficile à entendre sur le chantier. Les ADC ont perdu leurs repères et demandent ce qu'il va se passer au pied de leur signal, mais aujourd'hui, ce n'est pas le sujet. Je suis désolée, ça fait une heure qu'on a commencé et on n'a pas parlé du vif du sujet qui est le droit d'alerte émis par monsieur HOUEL aujourd'hui.

M. MALHERBE, RS CFDT

Je voudrais juste savoir concrètement comment vous avez calculé le fait que vous avez mis cette fameuse JFC, c'était bien passé ? Quel est le retour, comment vous avez fait pour dire : voilà la JFC AUM c'est très bien passée, on a de très bons retours.

M. RABIER, Président

Ça a été dit par Rémy PANNIER qui est le directeur de l'établissement Traction. Il y a environ 350 personnes qui ont déjà bénéficié de cette JFC qui ne suffit pas, parce qu'il manque des documents, ça a été signalé, il manque des compléments, des revisites et ça, c'est avant le 15 décembre, si le 15 décembre est maintenu. On dit que la

formation est jugée lourde et sérieuse, dense, le cahier des charges paraît complet et bien ficelé. Il n'en demeure pas moins que...

M. MALHERBE, RS CFDT

C'est vous qui le dites, ça.

M. RABIER, Président

Non c'est le retour des agents.

M. MALHERBE, RS CFDT

Vous plaisantez ! durant cette JFC, il y a un QCM qui est le plus important où il y a les questions les plus complexes, le taux de bonnes réponses est inférieur à 20 %. Je ne sais pas si vous vous en rendez compte.

M. RABIER, Président

On ne va pas disserter sur qui a raison ou tort sur le taux de réponse. Je vais préciser, parce qu'on est restés un moment sur ce point 2, il n'y a pas de lien direct, je me permets de le dire, en réponse à madame DEBAST. Il n'y a pas de lien direct entre l'AUM et vous avez raison et les circulations EAS avec les risques qu'on a largement évoqués tout à l'heure. On est d'accord, si ce n'est que dans les débats nationaux, dès vendredi matin avec l'organisation CGT et les tables rondes et les débats, ce sujet a quand même émergé fortement. Il suscite des questions, des débats internes. Il fait partie — je mets à jour ce qu'on sait depuis vendredi — du relevé de décisions. J'ajoute en première mouture, les questions que vous venez d'évoquer : qu'est-ce qu'on fait sur le matériel, etc., c'est l'axe numéro 1 avec l'audit, avec l'engagement de la direction du matériel, etc. si ce n'est qu'on est lundi après-midi, le pépin date de mercredi soir, tout ça n'est pas encore arrêté à cette heure, c'est normal et ça va suivre.

M. MARTEL

Sur le matériel, j'enchaîne avec ce que dit Raphaël, vous parlez de l'ordre de modification concernant les AGC suite à l'accident de Cerqueux, on l'a dit, l'ensemble de nos rames est désormais modifié. Évidemment, je ne sais pas quelle sera la nature de la consistance des éléments qui seront trouvés après l'enquête, quand vous avez plusieurs jours d'immobilisation de rame avec toute une chaîne industrielle à monter en approvisionnement, ça prend un certain temps. Attention, l'OM Cerqueux était lié au fait qu'il y a eu une dérive suite au choc avec des vaches et donc la perte de la fonction frein. C'est un problème sur la sécurisation du fonctionnel frein, donc on n'était pas sur le cas de l'alerte radio. On a eu le débat là-dessus vendredi après-midi.

M. FERTÉ, RS FO

J'ai l'arbre des causes de l'enquête de 2015. À moment donné, il faut quand même qu'on dise les choses telles qu'elles sont. Il y a une récurrence du défaut. Quand je vois dans l'arbre des causes : *insuffisance prise en compte en conception de la vulnérabilité du circuit 72 volts en cas de choc*, c'est le bureau enquêtes accidents, ça.

M. MAGNIER, SUD-Rail

C'est ce que j'allais rajouter, excuse-moi, Loïc, c'est bien le circuit basse tension qui a été revu, ça n'a rien à voir avec le frein.

M. MARTEL

Il y avait 3 familles de modifications dans l'OM Cerqueux, je le connais très bien.

## M. FERTÉ, RS FO

Dans l'arbre des causes, il est bien repris : perte du frein électromagnétique, éclairage, radio. On verra si c'est écrit noir sur blanc dans le rapport d'enquête.

## M. MARTEL

OK, la fonction basse tension, évidemment, elle va être au cœur de l'enquête, je l'ai dit vendredi après-midi, il va y avoir une enquête technique qui va déterminer pourquoi il y a la perte du fonctionnel sur l'alerte radio et ensuite, il y aura des mesures à court terme, moyen terme et peut-être long terme. À l'image de ce qu'il s'est passé sur les Régio2N, le court terme, c'était la pose du vernis, la mesure à plus long terme a été la sécurisation de l'attelage, puisque le deuxième accident sur les Régio2N avait montré que la mesure prise sur les vernis ne permettait pas de protéger là, puisque le choc avait eu lieu derrière et non pas en façade. Ça veut dire que dans ce type de mesures, il y aura plusieurs niveaux d'échéance. L'industrialisation et l'ordre de modification, ce sera plus long à mettre en œuvre, mais déjà, il faut avoir le diagnostic complet, avoir la garantie que les modifications entraînent ou n'entraînent pas de modifications substantielles de sécurité qui nécessiterait de repasser l'homologation de la rame auprès de l'EPSF. Tous ces éléments doivent être vérifiés, et après, toute la partie logistique industrielle avec la chaîne d'approvisionnement et la formation aux gestes métiers dans les technicentres. Sur la question de l'AUM, évidemment, personne n'a nié que c'était un changement en profondeur, ça a toujours été le cas, c'était de la capacité de l'entreprise à passer au-dessus. Vous dites que l'autorisation de départ était un dogme, non, c'était une pratique professionnelle qui a plusieurs décennies. Sous l'impulsion d'un document réglementaire, l'entreprise a choisi de l'accompagner et de basculer. Je rappelle que dans d'autres pays européens, la procédure de départ se passe sans agent au sol et qu'il n'y a pas de risque ferroviaire manifeste.

Le deuxième point concernant le lien entre la formation et l'habilitation, attention, il y a des formations avec la validation des acquis et après, il y a un suivi par le DPX certificateur de l'acquisition des compétences, c'est ce qui était prévu dans le cadre du déploiement de l'AUM. D'abord un passage en formation, puis une reprise en accompagnement par le DPX de l'agent.

## M. RABIER, Président

Je vous demande qu'on s'écoute un petit peu, il y a beaucoup de brouhaha. Sans cet effort collectif, la réunion ne sera pas performante.

## Mme DEBAST, RS UNSA

On comprend bien, monsieur RABIER, on a juste dit qu'en fait aujourd'hui, ce n'était pas le sujet, les AUM. Je comprends qu'on en parle, parce que c'est une directive nationale, mais il est écrit dans le rapport que j'ai réussi à me procurer qu'il y a un compte rendu le 24 octobre. On peut en parler pendant des heures aujourd'hui, mais en attendant ce compte rendu, on ne changera rien ici. On a posé des questions sur le matériel, mon collègue de FO a parlé de l'accident qui a eu lieu en 2015. Il y avait eu en 2015 des OM donnés pour tout le matériel AGC qui déjà à la livraison émettaient des réserves de vulnérabilité et de protection de ces équipements, je voudrais savoir si aujourd'hui, tout le matériel du parc AGC a bien été modifié, par séries et par région, au moins notre région, parce que si ça se trouve, des rames roulent aujourd'hui sans avoir été modifiées. Je comprends que ça peut prendre du temps, mais c'était quand même en 2015.

M. MARTEL

Je viens de répondre à ça !

Mme DEBAST, RS UNSA

Oui, mais vous me parlez de l'AUM, ce n'est pas le sujet aujourd'hui.

M. MARTEL

Non, je vous ai dit que les rames...

Mme DEBAST, RS UNSA

Si, des formations conducteurs.

M. MARTEL

Je vous le redis, on vous l'a dit vendredi, toutes les rames sont passées en OM Cerqueux. Je ne peux pas être plus clair. D'ailleurs, la rame qui était impliquée dans l'incident en Champagne-Ardenne était une rame passée en OM Cerqueux.

Mme DEBAST, RS UNSA

Vous permettez, toutes les rames de notre région Hauts-de-France.

M. MARTEL

Les 80 rames du TER Hauts-de-France sont passées en OM Cerqueux.

Mme DEBAST, RS UNSA

Donc toutes les rames TER Hauts-de-France sont passées en OM Cerqueux. Merci.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je voulais juste au nom de ma délégation apporter un soutien à la demande de Pauline DEBAST. Vu avez vu notre silence sur les dossiers, on s'est déjà exprimé à maintes reprises sur le CSE. Bien joué la stratégie, ça marche, on met les sujets conflictuels et pendant ce temps, l'heure tourne, tout le monde a vouloir rentrer chez soi et on n'aura pas répondu sur le fond aux trois droits d'alerte>. Bravo, vous êtes fort ! ça marche. On voudrait, je veux terminer, j'ai attendu plus d'une heure, on voudrait qu'on traite enfin les droits d'alerte déposés par les camarades. Si vous voulez nous parler des pseudo négociations qui ont eu lieu au niveau national, convoquez-nous en DCI. Merci.

M. TAILLEZ, CFDT

J'adhère totalement à ce qui a été dit, c'est vrai que pour les AUM, il y aura la décision le 24, c'est un peu un débat stérile. Je voudrais rebondir sur la partie du matériel. Déjà, sur cette typologie de matériel, avant Cerqueux, il y avait eu un incident à Sallanches où 10 boggies de rames qui étaient non freinés. Cet accident avait été traité sans intérêt particulier par la DCF. Sur Cerqueux, comme c'est un accident assez grave, il y a enquête du BEATT qui remet son rapport en posant 3 recommandations : la sensibilité du système de purge et sa protection insuffisante, le positionnement du chasse-obstacle et la vulnérabilité de certaines fonctions de sécurité en cas de coupe-circuit dans l'attelage. Sur la recommandation R1, avec SNCF Mobilités, il y a 4 OM demandés, sur les 4 OM, on n'en fait que 2 : le freinage et sur la partie 72 volts. La partie chasse-pierres est bottée en touche pour des raisons financières et de faisabilité sur l'engin. Ce qui nous inquiète aujourd'hui, vous l'avez dit, la rame accidentée faisait partie de celles traitées par cet OM de 72 volts et malgré ça, on a eu certaines

situations où il n'y avait pas de radio, pas d'organes de sécurité électrique qui ont pu fonctionner à cause de l'impact. Vous pouvez comprendre que face à ça, les agents sont inquiets, parce que suite à des modifications déjà faites, on n'a pas réglé les problèmes.

#### M. MARTEL

Je ne peux pas me soustraire à l'expertise qui va avoir lieu, on en a parlé en toute liberté vendredi après-midi, je suis d'accord avec vous que le choc est quelque part la rupture d'alimentation, c'est vraisemblablement ce qu'il s'est passé. Ça ne va pas dans le sens de la sécurité, la perte d'alimentation devrait plutôt ne pas pouvoir arrêter l'alerte radio que ne pas pouvoir la démarrer. Je vous propose qu'à travers les échanges que je vais avoir — la question s'était posée en ces termes pour les Régio2N — comment se fait-il qu'en cas de court-circuit, de perte d'alimentation, de tout ce qu'on veut que la solution la plus sécuritaire qui serait une émission sans pouvoir l'arrêter du SR n'est pas possible ? Je vais poser la question en ce sens, je ne sais pas si c'est jouable. Sur l'histoire des chasse-pierres, ce ne sont pas des causes financières en lien, d'autant qu'on nous avait demandé d'aller chercher des financements auprès des AO qui étaient prêtes à payer. C'était vraiment un sujet de faisabilité technique. Je reviendrai vers vous dès que ce sera plus clair, on aura sans doute des sujets à l'ordre du jour du CSE. Effectivement, pour aller encore plus loin, le fait qu'il y ait eu une sécurisation du 72 volts sur l'AGC, comment se fait-il qu'il y a quand même perte de l'alerte radio, parce qu'on pense que ça a été écrabouillé dans le choc. Comme c'est possible ? Je n'ai pas la solution, mais il faudra une réponse à cette question.

#### M. FERTÉ, RS FO

C'est intéressant, je pense qu'on arrive enfin au cœur du sujet. L'exploitation agent seul est encadrée par un référentiel EPSF (5 mai 010), ça dit que la conduite d'un train avec un seul conducteur comme agent des trains à bord exige que les fonctions d'assistance, de protection des obstacles de service du train puissent être assurées. Sur la page suivante, ça reprend les différentes choses déjà dites sur le matériel et il y a : alerter les autres trains d'une anomalie, d'un obstacle et avec quoi ça se fait ? C'est bien écrit noir sur blanc : radio sol-train avec signal d'alerte radio et alerte automatique lors du déclenchement de la veille automatique. Là, si le conducteur perd connaissance ? La VA ne sert plus à rien, parce que l'alarme VA, il n'y en a plus non plus. Je pense que le bon sens est de dire qu'on arrête de jouer et on ne fait plus circuler au minimum avec ces matériels sans contrôleur. C'est le BA-BA. J'ai fait une formation il y a plus de 20 ans et si on m'avait dit qu'un jour on aurait ce genre de débat, je ne l'aurais pas cru. Il faut être sage, il faut prendre les mesures qui conviennent pour lever le risque.

#### M. MARTEL

Là-dessus, on n'a pas de circulation EAS en AGC sur la région, parce que sur le Paris – Beauvais on fait ça avec des Z 26500. Concernant la VACMA, elle ne sert qu'à arrêter le train en cas de malaise du conducteur.

*Protestations dans la salle*

Ah ! oui, auprès du régulateur, d'accord. L'alerte VACMA retentit chez le régulateur.

### M. ROTOLO, RS CGT

Deux trucs, déjà, sur la sécurité, si dans l'aviation on réagissait comme ça ! Au moindre problème de sécurité, je vous rappelle que tous les avions sont cloués au sol jusqu'à ce que le problème soit réglé. Même dans l'automobile, on est capable de rappeler des dizaines de milliers de voitures dans les garages pour changer des pièces. Nous, on va dire que ça coûte trop cher, non, il y a un problème de sécurité, on fait ou on ne fait pas, mais on ne peut pas circuler. Secundo, il y a l'EAS, on a vu qu'il y avait un problème de sécurité, est-ce que demain, même exceptionnellement il n'y a plus aucun train qui doit partir sans contrôleur. C'est ce qu'on vous demande. L'AUM est très important, mais la demande aujourd'hui c'est ça : plus de trains sans contrôleurs.

### M. WARTELLE, CGT

Si j'ai bien compris, on a donc des rames qui ont été modifiées, suite à l'accident de Cerqueux et autres, comme le droit d'alerte qu'on avait mis sur les Régio2N, mais aujourd'hui, on ne sait toujours pas en cas de choc frontal si la radio va fonctionner. Le sujet est bien l'EAS et l'équipement d'un contrôleur formé sécurité dans le train. Quand vous dites qu'il n'y a pas d'AGC EAS qui circulent dans la région, si ça arrive en opérationnel, et la Régio2N, c'est aussi le même problème, il y a des circulations EAS sur la région.

### M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Pour revenir une fois de plus sur le traitement du droit d'alerte qui était quand même assez précis dans son écriture sur le fait que le conducteur s'était retrouvé seul, sans pouvoir porter assistance et sans dispositif de communication efficient. Dans le cadre du droit d'alerte, levé ou traité, on vous demande deux mesures immédiates, c'est le traitement du matériel, décision nationale soit, mais en attendant, on vous demande également une position au niveau de la région, d'assurer l'accompagnement de chaque train par une personne habilitée sécurité. C'est aussi simple que ça, on est dans le cadre du traitement du droit d'alerte et non pas dans la concertation qui a eu lieu également vendredi.

### M. MARTEL

Il n'y a pas d'organisation qui serait faite en AGC, puisque Paris – Beauvais, on est sûr de la monétique et du matériel, mais il arrive qu'en cas d'absence de l'ASCT, il y ait des Régio2N qui roulent en EAS. Sur les OM, attention, sur les Régio2N, il n'y a eu que le vernis qui a été installé sur les attelages, le fonctionnel de l'attelage est en cours d'étude et ce n'est pas en place, pour préciser. On a convenu que ces jours prochains, on assurait, j'ai demandé aux COP de ne pas faire d'EAS opérationnels, on n'entérinera pas cette décision sur le long terme. On vient de signer une convention qui permet de faire rouler des trains en EAS dans un cas exceptionnel ou au moment du départ, on constate l'absence de l'ASCT. La sécurité, c'est aussi un tout, si vous avez des effets de reportes de clients sur des trains qui provoquent une sur affluence, des risques sur l'ASCT encadrant, la solution de supprimer le train n'est pas forcément la solution la plus sécuritaire quand on le prend dans son ensemble. Cette situation est appréciée, notamment en Hauts-de-France où on a des phénomènes de pointe extrêmement chargés sur le matin et le soir. Chaque situation doit être appréciée et quand on propose de faire un EAS opérationnel, c'est qu'on pense que c'est la meilleure solution pour le confort du client, mais aussi parce que ça permet de supprimer d'autres risques.

## M. WATTEBLED, Secrétaire

Là, il y a un truc incompréhensible, déjà, quel rapport avec la convention ? J'ai à peu près la réponse, mais pourquoi vous le faites temporairement et vous dites dans la foulée que ça ne va pas durer longtemps. Je ne comprends pas cette réflexion. Si c'est dangereux, vous ne le faites plus. C'est juste pour dégonfler quelque chose ou qu'on lève un droit d'alerte ou apaiser un peu le climat ? C'est de la sécurité, je crois. Dernier élément, il y a le train en EAS et il y a aussi le train croiseur qui lui peut ne pas être en EAS, mais c'est tout autant dangereux dès lors qu'on a un train en EAS qui circule. Pour les trains croiseurs par exemple, le fait que le conducteur soit seul et peut-être blessé et ne puisse pas faire la protection de l'obstacle, ça met en danger le train qui va arriver qui ne sera pas en EAS. Voyez ce qu'on veut dire ? Ce n'est pas un sujet nouveau, on l'a toujours revendiqué et d'ailleurs, sur notre région, c'est une des rares régions qui, par la pression des organisations syndicales et de leur travail, on a obtenu que l'EAS ne soit pas mis en place avec la précédente mandature et ça a été poursuivi avec cette mandature dans la nouvelle convention. La seule évolution, je pense, vous savez ce que sont les politiques, avec ce qu'il s'est passé, on freine des 4 fers, mais je ne pense pas qu'ils aillent dans votre sens sur : on va exceptionnellement mettre de l'EAS. Ils ne veulent pas le feu, les élections arrivent. On va jouer tout ce qu'on a à jouer, on est contre l'EAS. C'est contraire à la sécurité telle qu'on nous l'a inculquée, quel que soit le métier. C'est ce qu'on vous répète depuis la précédente mandature. On a une preuve là, il s'est passé un événement dramatique, heureusement qu'il y avait un professionnel qui a évité le sur accident, parce que c'est de ça dont on parle, il y a l'accident, on n'aurait pas pu l'éviter, qu'il y ait du personnel à bord ou pas, c'est une évidence. Par contre, le sur accident c'est la boucle de rattrapage qui peut l'éviter et vous les enlevez une par une, parce que ça coûte. Là, on n'est pas d'accord.

## M. TAILLEZ, CFDT

Pour une fois, j'adhère à tout ce que dit Xavier, il faut vous dire que c'est rare quand même ! Je ne sais pas si vous le savez, aujourd'hui il y a la DIRECCTE du Bas-Rhin qui a rendu son compte rendu de 3 pages à l'établissement TER Rhénan où se situe l'accident. Je vais vous lire juste des passages pour vous montrer que cet accident a réveillé quelque chose et ce qu'on vous dit tous, c'est que le fait de circuler même en aléa opérationnel en EAS, on prend des risques. L'inspectrice dit tout simplement à l'établissement : *je vous rappelle qu'outre le cadre définissant la sécurité ferroviaire, il convient de procéder à l'évaluation des risques liés au travail d'un agent de conduite seul à bord au regard des dispositions du Code du travail, ça, c'est votre rôle de préventeur en tant qu'employeur. Elle précise aussi : sauf erreur de ma part, le document unique d'évaluation des risques ne fait pas état d'une analyse des risques liés au travail d'un conducteur amené à intervenir seul, suite à une collision ou à un quelconque accident.* Je voudrais juste savoir si notre DU est à jour par rapport à ça.

Elle rajoute : *cependant, cette analyse ne tient pas compte de la situation relative à une collision, des conséquences de celle-ci sur les capacités tant physiques que cognitives du conducteur ayant subi l'accident et notamment en cas de perte de connaissance ou de décès.* Dans le DU de l'ESV, ils n'avaient pas prévu ce cas de figure, je voudrais savoir si on est au clair avec ça et si au niveau du DU, vous prévoyez du coup de le mettre à jour, parce que légitimement, cet accident a révélé quelque chose et qu'on soit opérationnels avec ça. Je rejoins ce qu'a dit Xavier, si vous arrivez à convaincre — même nous, on peut convaincre — l'autorité organisatrice de dire qu'en faisant ça, on prend des risques, les usagers prennent des risques. Peut-être à

la marge, je suis d'accord, mais on prend des risques. Ce qui est redit dans ce rapport est que la boîte n'avait pas prévu ce risque, même si c'est un accident.

M. EUDELIN, SUD-Rail

Pour aller dans le sens, on a reçu aussi une copie de l'inspection du travail aujourd'hui qui effectivement même dans les cas exceptionnels où vous pourriez faire rouler des trains EAS, pour l'inspection du travail qui a été remise aujourd'hui à l'ESV Champagne-Ardenne, ils vous disent clairement que : votre argument n'est tout simplement pas « entendable » en matière de prévention des risques professionnels et ne saurait vous exonérer de vos responsabilités. Ça veut dire ce que ça veut dire, encore une de plus.

Mme BASSEZ, CGT

Une petite question, il a été acté dans la convention la circonstance exceptionnelle pour pouvoir passer les trains sans ASCT. Je voudrais savoir ce qu'est une circonstance exceptionnelle. Vous pouvez me répondre tout de suite ?

M. MARTEL

C'est une absence de dernière minute.

Mme BASSEZ, CGT

Ça veut dire quoi une absence de dernière minute, pourquoi ?

M. MARTEL

On constate peu avant le départ du train qu'il y aura une absence de l'ASCT.

Mme BASSEZ, CGT

D'accord, parce qu'aujourd'hui, au niveau de la commande du personnel, une circonstance exceptionnelle, ça même jusqu'à un malade qui s'est signalé 5 jours avant, c'est pour ça que je vous demande, on n'a pas la même définition de la circonstance exceptionnelle.

M. MARTEL

On en a parlé vendredi, je redonne le même niveau de précision. Vous avez, côté ASCT, la CPST qui fait la partie commandes programmation et qui en fait s'arrête au moment où démarre la journée de service de l'ASCT...

Mme BASSEZ, CGT

Et après, c'est le COP.

M. MARTEL

C'est le COP qui reprend la main. On a dit que la commande de l'EAS opérationnel ne pouvait être réalisée que par le COP. Donc il n'y a pas de programmation d'EAS par la CPST. Si on est 5 jours avant, ça voudrait dire...

Mme BASSEZ, CGT

À partir du moment où les lignes de roulements ne sont pas couvertes par manque de personnel, la réserve ne peut pas alors jouer son rôle en opérationnel. À partir du moment où vous avez des agents de réserve qui vont couvrir les lignes de roulements des absents en permanence, des lignes ne sont pas couvertes en roulement. Ça fait des mois qu'on vous dit qu'il y a un problème au niveau des effectifs des ASCT,



notamment sur le Nord-Pas-de-Calais, il y en a aussi sur la Picardie, d'ailleurs, je reviendrai sur les 50 mises en stage. Elles ont déjà été annoncées il y a longtemps, vous aviez déjà deux écoles prévues pour la Picardie, annoncées en CSSCT, plus le remplacement des agents qui partent vers l'ESV, donc, en gros, on est à 50. Donc, il n'y a pas d'effectif supplémentaire, nous sommes dans une situation, je pense qu'à chaque fois qu'on évoque le thème des ASCT dans cette instance, je vous le redis, nous sommes dans une situation déplorable, sanitaire très compliquée au niveau des agents de trains et aujourd'hui, quand je prends les roulements ASCT, je vois notamment sur la côte ou même des tournées sur Lille, on a des tournées complètes d'ACO, c'est facile en opérationnel dans ces cas-là. Un agent qui est malade à la dernière minute, c'est très facile. On n'est plus du tout dans la circonstance exceptionnelle.

M. MARTEL

De toute façon, c'est 50 % des trains, ce n'est pas une question de...

Mme BASSEZ, CGT

C'est 50 % des trains, oui.

M. MARTEL

À partir du moment où on dit que l'équipage suit la rame, si la rame est équipée EAS, forcément que la mission va se retrouver en ACO.

Mme BASSEZ, CGT

Oui, sauf que, monsieur MARTEL, en maintenant une situation sanitaire de ce service...

M. MARTEL

Ça, c'est un autre...

Mme BASSEZ, CGT

Non, ce n'est pas autre chose, c'est en plein dans le débat, c'est qu'aujourd'hui par exemple, un ASCT qui pose un congé isolé 6 mois avant – en tout cas pour le Nord-Pas-de-Calais, il a sa réponse le jour même, on en est là, on ne sait même plus traiter les demandes de congés. Ce matin, la CPST a appelé des agents pour leur proposer, leur demander comme un service qu'on mette des congés sur le CET, on en est là. Donc oui, c'est un problème des effectifs chez les agents de trains et il est en plein dans le débat, parce que vous ne pouvez pas nous dire qu'il faut maintenir un contrôleur par train et qu'à la circonstance exceptionnelle, la porte est ouverte. Le pas que vous pourriez faire, ce sont des embauches, parce qu'il faut des embauches dans le service. Ce ne sont pas les 50 déjà annoncés qui vont subvenir à ça.

M. RABIER, Président

Je vais apporter quelques éléments de réponse. Quand j'ai cité de chiffre de 50, ce n'était pas pour dire 50 en plus, c'est pour dire que par rapport au sujet de la compétence de ces gens, je parle bien des formations normales, elle est comme d'habitude et les 50 que nous allons recruter le seront dans le même type de formation 4S. C'était ça le débat lors de la DCI de vendredi — sujet amené en particulier par l'UNSA — en disant : qui sont les gens dans les trains, avec quelles compétences ? On a simplement voulu expliquer que rien ne changeait en réalité — vous avez raison, c'est programmé depuis la fin de l'été — c'est simplement pour acter que ça ne change

pas sur la nature de l'information. Il n'y a pas mal donne là-dessus. Deuxièmement, le débat...

M. MARTEL

Pour que ce soit clair, les 50, c'est un chiffre qui était vrai avant les événements de ce week-end, il n'y a pas formellement d'embauches ASCT. C'est censé répondre aux besoins que nous avons estimés correspondre avec un niveau d'absentéisme normal dans le budget 2020 qui comprend quand même que celui-ci a fortement augmenté en 2019 avec une estimation sur un linéaire des 3 années précédentes. Le fait que 2019 soit haut va forcément entraîner un repositionnement de notre part sur le RCA.

M. RABIER, Président

Pour compléter et dans le cœur du sujet, on a en réalité deux points sur lesquels on débat sur le matériel. Un, la capacité qu'on aura à perfectionner ce matériel — ça prendra du temps — pour éviter une reproduction d'incident, ça, on ne revient pas dessus, c'est essentiel, c'est le premier point des engagements nationaux. Nous, on s'engage d'ailleurs à revenir dessus et à vous dire où on en est. Néanmoins, le sujet sur lequel vous pointez sur ce que vous appelez un risque, il faudrait donc arrêter totalement — y compris l'EAS en opérationnel, c'est là-dessus notre désaccord, on ne va pas se voiler la face — on vous dit qu'il vient de se passer un truc grave, on tempore un peu les choses, parce qu'on ne veut pas, oui, c'est une mesure d'apaisement, mais j'en assume complètement la responsabilité en tant que directeur de région, on ne voulait pas inutilement créer du doute où il n'y en a pas pour les jours qui sont devant nous. Le sujet de fond est que dans une analyse globale de risques, j'ai vécu des situations parfois en sécurité globale, on ne parle pas uniquement de la sécurité des circulations, c'est un enjeu, mais il n'y a pas que ça. Vous avez aussi des sujets sûreté, l'AUM est la sûreté qui a été pointée, même si c'est un peu hors champ de l'accident pur du train sans contrôleur.

Sur ce sujet, on vous dit qu'il y a des situations, des problématiques de gestion des flux, d'engorgements de gares ou de quais où il est préférable de faire partir le train avec le seul conducteur à bord plutôt que de reporter des problèmes sur train suivant dans une demi-heure, etc. Ce sont des analyses de risques qu'on connaît, qu'on effectue en opérationnel quand inopinément — inopiné, je vous rejoins, ce n'est pas 5 jours avant — il nous manque un contrôleur. Nous ne sommes pas — sauf si la réglementation venait à changer, je n'exclue rien par principe — nous ne sommes pas orientés à stopper l'EAS opérationnel et indépendamment de la convention. Je vous rappelle qu'on le faisait sans que ce soit écrit dans la convention jusqu'à la semaine dernière.

M. MALHERBE, RS CFDT

C'est sous la responsabilité du conducteur.

M. RABIER, Président

Oui, la responsabilité du conducteur et de l'entreprise de façon générale qui a acté ça. Le conducteur est... Le point de divergence — je vous laisse la parole — est sans doute dans l'analyse de ces droits d'alerte sur votre recommandation, votre demande, votre revendication d'arrêter totalement les trains avec les seuls conducteurs à bord dans notre région, en plus des modifications techniques qui devront être faites, nous n'y répondons pas — à cette heure — positivement. On y répond temporairement pour

positionner les débats et être au clair avec ce qui va être décidé nationalement, on ne peut pas y répondre à moyen et long terme.

M. SMAGHUE, CGT

Merci, monsieur le Président de nous donner la parole. Je ne peux pas être d'accord avec vous pour la partie maintenance et la partie technique, monsieur MARTEL était directeur de l'établissement matériel, le risque zéro n'existe pas. Les rames ont été faites pour qu'il n'y ait pas d'accident et on voit que ça arrive. Il n'y a rien techniquement qui va nous faire le risque zéro demain. Aujourd'hui, l'EAS, il faut le supprimer, je ne sais pas, il faut vous expliquer clairement sur la sécurité, c'est ce qu'on vous demande depuis tout à l'heure, de répondre au point du droit d'alerte et de la sécurité. Vous dites non, plus tard, on va corriger. Non, vous ne corrigerez pas, ce n'est pas possible, l'accident arrivera toujours, les pannes et les incidents aussi.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Reporter, quand vous pratiquez l'EAS, vous reportez sur un autre, c'est plus dangereux, c'est ce que vous dites, si j'ai bien compris. Mais le risque sûreté, pas le risque sécurité ferroviaire, il me semble que c'est important, voire essentiel. Il ne faut pas confondre la sûreté et la sécurité ferroviaire. Oui, certes, quand on reporte sur un autre train, on supprime le train en EAS, c'est le bordel, parce que vous avez aussi supprimé les escales, vous avez aussi supprimé la vente, c'est aussi votre processus industriel qui génère des conflits dans les gares, c'est n'est pas à cause des grévistes ou de ceux qui exercent leur droit de retrait concernant ce week-end. Bientôt, il va y avoir une grève, voyez, les grévistes, ils nous font chier. Mais je vous rassure, le train fonctionne bien plus mal les jours où il n'y a pas de grève, où il n'y a pas de droit de retrait. Donc, il ne faut pas confondre le risque ferroviaire et le risque sûreté, c'est un premier point. Après, vous êtes un peu dans le déni, ou alors dans une posture de défense de votre processus industriel et à aucun moment depuis tout le week-end, vous êtes dans la même démarche que la direction nationale, qu'elle soit TER ou la présidence PEPY d'améliorer la sécurité, vous n'êtes pas dans cette démarche, vous êtes dans la démarche de sauver votre processus industriel qui dit : je ne vais pas mettre de contrôleurs dans les trains, vous le vendez à qui veut bien l'acheter. Vous n'avez à aucun moment écouté les alertes des cheminots durant tout ce week-end et nous concernant, les 3 droits d'alerte qu'on vous a mis, vous en parlez très peu, vous êtes dans votre posture de processus industriel qui fait fi de toutes les recommandations qu'on peut vous donner.

Bon, vous avez bien senti que quelque chose se passe, certes, il n'y a pas eu de droit de retrait dans la région, étant donné qu'officiellement, on n'a pas d'EAS. Sauf qu'il y en a quand même sur la ligne Paris – Beauvais, on l'avait déjà dénoncé à l'époque. Ce qu'on vous demande est très clair : l'arrêt des ACO, les commandes ACO, on l'avait déjà dénoncé il y a quelque temps, on ne veut plus d'ACO, on veut terminer les EAS, même inopinée, on préfère une suppression de train, c'est une gestion du personnel qu'il faut que vous ayez, une GPEC. La formation 4S, il faut que ce soit inscrit dans le marbre, et puis vérifier aussi le matériel, les alertes radio non opérationnelles ou tout ce qui est problématique du signal d'alerte. Ce n'est pas très compliqué, ce qu'on vous demande.

M. RABIER, Président

Les revendications sont claires, je n'ai pas de problème avec les revendications.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Ce n'est pas une revendication, c'est un constat par rapport à ce qu'il s'est passé. Ce qu'il s'est passé ce week-end nous alerte et devrait vous alerter sur comment on change de braquet là-dessus en termes de sécurité. Vous n'êtes pas dans les clous en termes de sécurité. Les inspections, on va vous le laisser, l'inspection du travail de Strasbourg, il y en a d'autres, mais celle-là au moins. Au niveau du DU ER, on en est où par rapport au travailleur isolé ? Je vous le laisserai, vous pourrez l'annexer au PV.

M. RABIER, Président

On les a eues également par le réseau national. Ce qu'on dit nous, entreprise, par rapport aux interventions des inspections du travail, plusieurs sont intervenues sur le territoire, il n'appartient pas aux inspections du travail d'écrire les règles de sécurité. Par contre, écrire que l'employeur doit analyser les risques, mettre des mesures en place, oui, elles sont dans leur rôle. Elles n'ont pas la compétence pour écrire à la place de l'EPSF les règles de sécurité, la réalité est là. L'EPSF à cette heure — ça a été signalé par monsieur FERTÉ — émet des textes — bien avant l'EPSF — précisant quels sont les matériels, les conditions pour circuler en EAS au sens seul conducteur à bord, je ne parle pas avec un autre agent formé 4S, les règles sont claires, elles n'ont pas changé. Vont-elles changer à la suite de cet accident ? Peut-être, si elles changent, elles changent et bien évidemment qu'on s'y conformera, il n'y a pas de débat. À cette heure, ce n'est pas démontré qu'elles changent, on va plutôt améliorer encore le matériel et je ne crois pas que les règles d'EAS changent, ce qui reviendrait à dire — ça a été évoqué par un certain nombre de dirigeants de l'entreprise — que les 6 000 trains quotidiens de Transilien devraient avoir un contrôleur, si on pousse la logique jusqu'au bout. Il n'y a pas que les sujets de PN qui peuvent amener des dangers, là, on a un accident de PN, mais potentiellement, ça pourrait être autre chose.

M. MARTEL

D'ailleurs, le deuxième incident de Régio2N était sur Transilien.

M. RABIER, Président

Oui, ça veut dire qu'au fond, je ne crois pas à l'heure où je vous parle, que ce soit une logique de rééquipement de tous les trains en France avec le seul conducteur à bord qui serait vraiment une modification très profonde de la réglementation. Ce n'est pas moi qui écris les règlements, si c'est ce qui est décidé, c'est décidé, mais ce n'est pas la logique qui est en train d'être lancée, mais plutôt une analyse un peu fine. On est moins concernés chez nous, vous l'avez souligné, mais il y a quand même potentiellement de l'EAS en opérationnel.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Juste en réponse, parce qu'après, ça va m'échapper, on ne vous demande pas de changer la face du monde ou la face de la France. On vous parle juste des 3 droits d'alerte qui ont été déposés et qui parlent du Nord-Pas-de-Calais où effectivement, on n'a pas d'EAS, mais inopinément, on en a. Ce qu'on vous demande, ce n'est pas très compliqué, ce n'est pas de remettre des contrôleurs partout, parce qu'on les a, normalement. C'est parce que la gestion du personnel pour nous n'est pas en adéquation avec la production, ça, on vous le répète depuis longtemps. On vous demande juste d'appliquer ce qui est applicable en Nord-Pas-de-Calais, en Hauts-de-France, pardon et revoir aussi la copie sur la ligne Paris – Beauvais où là, il y a effectivement de l'EAS.

M. TAILLEZ, CFDT

Xavier a raison, on ne va pas vous demander de changer les règles, avec tout le respect que je vous dois, ce sera là-haut. Je vous ai posé une question simple, je vous ai demandé si dans le DU, il y avait une évaluation des risques pour le travailleur isolé en tant que conducteur. Vous me répondez oui ou non, et si vous me répondez non, je pense qu'il faut la faire et ce que je vous demande, mes collègues vous demanderont la même chose, c'est que tant que cette évaluation n'est pas faite, qu'on suspende les circulations EAS en aléa opérationnel. Chose que je ne vous ai pas lue, mais vous l'avez, il y a une préconisation de l'inspectrice du travail sur ça qui dit que tant que le DU n'est pas à jour, elle préconise de suspendre toutes les circulations. Là, effectivement, on n'est pas dans la règle de l'EAS, mais dans une règle spéciale de travailleur isolé.

M. RABIER, Président

Je vérifierai comment sont foutus les DU sur les métiers de conduite. Je doute fort qu'on aille à ce niveau de détail sur l'évaluation en question. Mais je vérifierai.

M. TAILLEZ, CFDT

En fait, ce que l'inspectrice du travail essaye de dire, c'est ce qu'on vous dit, c'est que cet accident a fait remonter qu'on est dans une situation de travailleur isolé et d'ailleurs, en DP plusieurs fois, on est intervenus par rapport à cette situation de travailleur isolé qui n'était pas la position de l'entreprise, mais là, on se retrouve dans une position où on en arrive à un cas de travailleur isolé.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

J'ai l'impression de me répéter, mais on est dans le cadre d'un droit d'alerte, danger grave et imminent, vous avez indiqué des mesures spécifiques et correctives dans le CERFA, elles ont été contestées par la personne, tout au moins déclarées pas suffisantes. On vous demande aujourd'hui pour qu'elles soient suffisantes qu'en mesure urgente, modifier le matériel garantissant l'action des équipements de sécurité, de tous les matériels et non pas que ceux qui sont incriminés et le maintien de tout le personnel ayant des fonctions de sécurité dans l'ensemble de la boucle. Maintenant, à ce qu'on entend autour de la table, il me semble qu'on est en clair désaccord avec la position de la direction, vous savez ce qu'il vous reste à faire.

Mme DEBAST, RS UNSA

Je rejoins les positions qui viennent d'être dites, je vais me répéter, mais depuis 1 heure 50, on ait pris les CERFAS un par un pour les lire ensemble, ça n'a toujours pas été fait. Je voulais rebondir sur la demande d'arrêts des EAS en opérationnel où vous nous dites qu'il est parfois mieux de faire partir un train que d'éviter une foule insatisfaite de la suppression de leur train, cependant, dans votre rôle d'employeur, vous devez veiller à la bonne santé morale et physique de vos salariés et tant que transporteur à la sécurité des circulations de vos usagers. Personnellement, je préfère avoir 50 ou 150 clients insatisfaits dans une gare pour une suppression de train que 150 personnes qui décèdent parce qu'on ne peut pas leur garantir toute la sécurité nécessaire à leur transport. Aujourd'hui, l'accident a été évité, parce que le collègue a su gérer au mieux malgré les conséquences, cependant, s'il n'y avait pas eu rupture de tension, qu'il n'avait pas quitté sa cabine à temps et qu'il n'aurait pas pu faire sa procédure, je pense qu'aujourd'hui, on aurait une autre discussion, parce qu'il n'y aurait pas eu 11 blessés dont le conducteur, mais 50 décédés. Je pense

qu'aujourd'hui, on doit reprendre les CERFAS des droits d'alerte un par un et discuter du vif du sujet, donc je vous redemande maintenant, au bout de presque 2 heures de discussion de reparler du vif du sujet. Merci.

M. RABIER, Président

Je vous réponds. On peut relire les CERFAS, mais vous les avez eus. Le point de désaccord...

Mme DEBAST, RS UNSA

Excusez-moi, mais on les a eus à 11 heures, on n'avait pas que le CSE aujourd'hui, il y a des gens à la production.

M. RABIER, Président

Nous aussi, on est pas mal occupés, madame DEBAST, vous n'êtes pas la seule à être un peu surchargée ces derniers temps. Je précise deux choses : oui, nous avons un point de désaccord sur la mesure que vous demandez tous, les OS, tous les élus, qui est l'arrêt définitif de tous les EAS opérationnels. Si ce point de désaccord n'est pas levé avant la fin de cette réunion, ce dont je doute, effectivement, on en référera à l'inspection du travail, comme prévu, comme on traite la procédure à chaque fois qu'il y a droit d'alerte, enquête immédiate, CSSCT ou CSE. Je conviens de ce point de désaccord. Je précise quand même qu'aujourd'hui, je ne peux pas vous laisser dire que la SNCF fait circuler les trains en EAS opérationnels dans n'importe quelles conditions et en dehors de toutes les règles. Nous respectons les règles de l'EPSF. Les trains qui circulent sur le réseau national sont détenteurs de l'AMEC (autorisation de mise en exploitation commerciale), je suis désolé, mais j'entends depuis tout à l'heure beaucoup de choses qui tendent à dire qu'on fait n'importe quoi dans l'entreprise, ça devient extrêmement choquant d'entendre toutes ces menaces. Les si et les si, au bout d'un moment, ça fait beaucoup. On respecte les règles de l'entreprise et de l'EPSF et tant qu'elles ne sont pas changées, on est dans le respect de la loi et de la légalité. Il y a un désaccord sur les mesures de prévention, ce n'est pas la première fois, on va poursuivre au sein de l'inspection du travail et ça ne sera pas la première fois.

M. MARTEL

Je rappelle aussi que sur la fonction radio, il existe encore sur le territoire des trous GSM.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Ce n'est pas de notre fait, les trous GSM.

M. MARTEL

Le rappel, nous sommes en train de discuter sur la notion de risque, d'ailleurs, monsieur SMAGHUE l'a bien dit, le risque zéro n'existe pas, on le sait tous. Quand on est un professionnel de la sécurité, on sait jusqu'où il faut aller. Quand vous faites de la sécurité dans le milieu nucléaire, vous allez chercher très loin sur une occurrence de risques, quand vous faites de la sécurité ferroviaire, vous allez loin aussi, mais sans doute pas aussi loin. Des experts pourraient en parler avec des calculs d'occurrence de risques. Si et si, oui, effectivement, le jour où le chat noir passe sous l'échelle le vendredi 13, etc., c'est compliqué. Mais ayez en tête que la circulation d'un convoi ferroviaire est accompagnée de plusieurs boucles de sécurité, le SAR en est une, le positionnement des agents, une autre, les alertes, etc., en sont d'autres. Tout ce qu'on

fait aujourd'hui répond totalement à un cahier des charges qui a été validé par l'autorité de tutelle. Au bout du compte, on est en train de dire aux gens, monsieur WATTEBLED, je ne peux absolument pas vous entendre dire que finalement, le risque on le prend quand les trains roulent normalement, c'est une aberration d'entendre ça. Je ne vous comprends pas, venant d'un cheminot, je sais bien qu'on est en débat, mais vous ne pouvez pas dire qu'aujourd'hui, quand on fait rouler des trains, on met nos clients en danger, ce n'est pas vrai.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Vous êtes sûr que ce n'est pas un clone qui a dit ça ?

M. MARTEL

Non, monsieur WATTEBLED, vous avez dit que vous préférez que les trains s'arrêtent, parce qu'au moins, on ne met pas en risque les trains et c'est comme ça quand ça roule.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Non, j'ai dit qu'il vaut mieux supprimer un train qui partira en EAS et reporter les usagers sur une autre rame, ce sera moins dangereux, parce que là, on parle de sûreté, on ne parle pas de sécurité. La sûreté en gare, la tension entre usagers.

M. MARTEL

Non, ce n'est pas aussi binaire que ça...

M. WATTEBLED, Secrétaire

C'est ce que je dis, n'interprétez pas ce que je dis, sinon j'interprète ce que vous dites. Vous dites : il y a un chat noir qui passe, on a 10 puissance moins 9 d'avoir un accident, je peux résumer très rapidement ce que vous dites. Vous dites que vous êtes un professionnel de la sécurité, ben ! à parler comme ça en disant qu'il y a peut-être un chat qui va passer, on va peut-être mourir, ce n'est pas très sécurité de parler comme ça. Mais j'interprète vos propos.

M. MARTEL

Quand je dis ça, je fais écho à ce qu'on a entendu dans la salle en disant : et si, et si. Ce n'est pas moi qui tiens ce genre de raisonnement.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Moi non plus. Vous parlez de sûreté, la différence entre sûreté et sécurité, pour un acteur comme vous qui prônez la sécurité, vous devriez faire la différence.

M. MARTEL

Je fais bien la différence, mais je peux vous dire que le truc n'est pas aussi étanche, parce qu'à partir du moment où quand vous supprimez un train dans des conditions où vous avez des emports qui sont saturés, c'est-à-dire que les gens ne vont pas rester en gare, madame DEBAST, ils vont se reporter sur d'autres trains...

M. MAGNIER, SUD-Rail

Mais ça arrive déjà ! À Valenciennes, combien de temps ça a duré avec une 23500, ça n'a pas eu l'air de vous déranger, puisqu'il a fallu des mois et des mois pour changer. Les gens ne pouvaient même pas monter, c'était des directs. Combien de temps il vous a fallu pour régler le problème ?

## M. MARTEL

Il faut le SA 2020, puisque ça fait partie des ingrédients du SA 2020.

*Protestations dans la salle.*

## M. MAGNIER, SUD-Rail

Donc, en attendant, on fait courir des risques à ces gens-là qui sont serrés les uns contre les autres, qui ne peuvent pas monter, qui peuvent se blesser ou s'engueuler entre eux. Ce que vous venez de dire, c'est le contraire de ce que vous faites.

## M. MARTEL

Ce n'est pas le contraire de ce qu'on fait, parce que je peux vous dire qu'on est tous les jours en train de vérifier la bonne composition des trains et donc, on sait que quand on est en situation de sur affluence à bord, on crée un risque supplémentaire. C'est pour vous dire qu'il n'y a pas une étanchéité entre la sûreté et la sécurité. Quand vous avez un train saturé à bord, vous induisez indéniablement un risque pour la sécurité des circulations supplémentaires.

## M LAMBERT, SUD-Rail

Je suis en train de réfléchir pour peser mes mots, pour ne pas vous manquer de respect. Je n'accepte pas les sous-entendus que vous venez de faire tous les deux, même si je vous dois le respect, monsieur MARTEL et monsieur RABIER. Je trouve indécent ce que vous venez de faire en nous reprochant d'agiter le chiffon rouge sur la sécurité. Je suis obligé de dire si, mais je vais vous le dire. Si notre gars que vous saluez au bout de 96 heures, parce que pendant 4 jours, il n'y a pas eu un mot pour le mécano, il y a eu : on veut des têtes ! c'est ce qui a été dit pendant 4 jours. Si ce gars n'avait pas fait preuve d'un courage, il y aurait eu des morts, puisqu'il y a des gens qui ont pétié des vitres et qui sont allés dans les voies. Oui, si, parce qu'il l'a fait, il a été super courageux, s'il ne l'avait pas fait, il y aurait eu des morts. Vous avez mis 96 heures à remercier cette personne. Quand je dis vous, c'est la direction, donc on n'a pas de leçons à recevoir.

Oui, il n'y a pas beaucoup de droits de retrait sur la région, parce qu'effectivement l'ensemble de nos trains part avec un ADC et un ASCT, mais les rares cas où ça se peut, vous n'avez même pas la volonté de dire : on ne le fera pas. Et vous venez nous reprocher ici d'agiter le chiffon rouge sur la sécurité ? Alors oui, il faut se respecter, mis à moment donné, je ne peux pas tout accepter. Ce que vous venez de faire n'est pas acceptable, ce n'est pas acceptable et en tant que premier préventeur, vous auriez dû accepter l'ensemble des demandes qui ont faites. En plus, sur la région, ça ne vous coûte rien, puisque 90 % de nos trains à peu près — je ne suis pas un grand spécialiste, désolé si je me trompe — ils partent avec un conducteur et un ASCT. Vous vous seriez grandi en disant en disant : il n'y aura aucun train sur la région avec ce qu'il s'est passé qui partira en EAS. Si vous ne le faites pas, OK, il y aura un désaccord, ça partira à l'inspection du travail, mais s'il vous plaît, ne faites pas la leçon à dire qu'on agite le chiffon rouge sur la sécurité. S'il y a des gens aujourd'hui qui ne respectent pas la sécurité des agents et des usagers, ils ne sont pas autour de la table, ils sont devant nous, et je vous le dis avec tout le respect que j'ai pour vous, c'est inacceptable ce que vous venez de faire.



M. ROTOLO, RS CGT

Au vu des débats, on constate et ça confirme les choses, c'est que vous avez une vision sur la sécurité purement comptable. La sécurité, c'est un coût pour vous, on le constate. Après, si j'écoute vos propos, on n'évoluera pas plus aujourd'hui sur la situation, c'est l'inspection du travail qui tranchera. Si je dois bien comprendre, la réunion est terminée. À partir du moment où vous me dites ça, j'ai l'impression que c'est terminé, on n'avancera plus d'un iota.

M. WATTEBLED, Secrétaire

D'ailleurs, a-t-elle été convoquée ou contactée ?

M. HOUEL, CGT

Je suis un peu déçu, j'ai fait de nouvelles statistiques et on ne veut pas me laisser la parole et merde, David ! Non, mais sans rire, je rebondis par rapport à ce que vous avez dit, monsieur RABIER sur le fait que tous les matériels SNCF sont dotés de l'AMEC, on est tous ravis. C'est un minimum, le matériel à qui l'EPSF a remis l'AMEC, ça n'oblige pas ce matériel à circuler en EAS. Il y a d'autres mots pour exploiter un train en EAS. Un AGC a reçu son AMEC, pour faire circuler un AGC en exploitation EAS, comme le disait Loïc, il y a la SAMES 010 et tout est repris. On a déjà eu des sujets sur la SAMES 010 : *ce document spécifie les exigences à respecter vis-à-vis de l'équipement du mobile circulant sur le réseau ferré national avec le conducteur seul personnel à bord. Il constitue le recueil des exigences minimales et obligatoires à suivre dans ce domaine.* Loïc vous a démontré par A+B que ce qu'il se passe, vous ne pouvez pas nous certifier que ça puisse se reproduire, il parlait de la veille automatique, l'alarme. Je ne peux pas vous laisser dire que nos matériels ont reçu l'AMEC, donc on peut exploiter un AGC en équipement agent seul, c'est totalement erroné. Il y a un autre document qui fait que pour exploiter un engin en agent seul, il y a des directives. Il n'y a pas de petits points, il y en a de 1 à 15 et suivant la ligne sur laquelle on se trouve, à double voie ou équipée radio, toutes ces choses-là, il y a des obligations légales et c'est le recueil des obligations minimales à respecter. Aujourd'hui, vous n'êtes pas en capacité de nous dire oui, on peut exploiter une rame AGC, un X 76500, parce qu'on respecte, c'est faux, il n'y a pas que ça, l'AMEC ne suffit pas pour exploiter un train en agent seul, monsieur RABIER. C'était juste un petit rappel.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Une remarque, ou vous écoutez l'EPSF, c'est quand même l'EPSF qui a validé les engins défectueux, je mettrais un petit bémol à l'attitude de l'EPSF et — on va en parler plus tard — avec l'ARAFER qui préconise la fin des autorisations de départs. Les autorités qui soi-disant gèrent la sécurité, on peut leur dire que tout ce qu'ils préconisent ne fonctionne pas ou ne fonctionnera pas.

M. RABIER, Président

L'AMEC est une sorte de carte grise d'un matériel ferroviaire, c'est quelque chose de nécessaire pour l'introduire sur le réseau ferré national. Si vous avez un matériel qui vient d'ailleurs, il doit passer par cette habilitation, vous le savez. J'ai connu une expérience par le passé où on a eu un décalage de 18 mois d'un matériel qui devait être mis en route et qui n'a pas été bon pour des raisons d'essieux, ça a décalé. C'est quelque chose d'extrêmement sérieux qui respecte des procédures et je peux vous dire que l'EPSF ne fait pas n'importe quoi par rapport à ça. Pour faire rouler un engin

en EAS, il y a des règles complémentaires, un triptyque, il faut que le matériel soit dit EAS, que la ligne soit adaptée et que le personnel à bord soit formé. On a souligné vendredi à la DCI l'attitude exemplaire du conducteur, monsieur LAMBERT, je l'ai redit et ça a été salué, il y a eu plein de phénomènes médiatiques contestés dans les déclarations, vous l'avez redit, par les membres de la direction nationale, voire même le Premier ministre, je veux bien entendre les remarques de votre côté, mais on a salué dès vendredi après-midi, on dit que le conducteur avait super bien bossé, on le sait. On n'a pas attendu cet après-midi chez nous pour le dire en tout cas. Néanmoins, si on regarde un peu l'angle légal d'un droit d'alerte, il y a à moment donné une discussion qui se fait et on doit élaborer sur les points où on est tous d'accord. On est tous d'accord qu'il faut que le matériel progresse, je pense qu'au moins, on va se rejoindre là-dessus. Il y a un gros point de désaccord, – peut-être pas que ça – c'est l'EAS opérationnel, c'est ce qu'on est en train de se dire. Après, bien évidemment, si on peut éviter d'écrire à l'inspection du travail pour dire qu'on n'arrive pas à se mettre d'accord, on a déjà traité le Régio2N de la même manière, pour ceux qui s'en souviennent, c'était en début d'année, on avait fait le nécessaire.

M. HOUEL, CGT

Heureusement que l'inspection du travail était là, parce qu'au départ, pour vous, il n'y avait pas de problème, le risque que ça se reproduise – je ne vais pas chiffrer, je commence à en avoir ras le bol de ces statistiques...

M. MARTEL

C'est vous qui en parlez tout le temps, ceci dit.

M. HOUEL, CGT

Oui, parce que ce qui est étrange, on veut bien faire des statistiques, parce que des incidents, c'est le troisième, la troisième fois où l'agent de conduite n'arrive pas à émettre SAR-SAL, c'est quand même inquiétant, il y a un moment sur cette problématique — j'en ai encore bien le souvenir — au départ, pour la direction, il n'y avait pas de souci. Le premier incident à Brunoy, 7.9210 puissance moins 9, monsieur HOUEL, impossible que ça se reproduise. On a mis en route des réunions tripartites, on a même été sur le terrain avec un directeur national matériel et le référent Régio2N, par obligation, c'est quand même l'entreprise qui a proposé de mettre ce vernis isolant, alors qu'au départ, pour vous, il n'y avait pas de risques. Quelques mois après, la même problématique est revenue. Le vernis était impliqué et on s'aperçoit qu'on ne peut toujours pas émettre SAR-SAL, on nous pond une note de service, mais il faut à chaque fois qu'on fasse intervenir l'inspection du travail pour être entendus. Si lors du premier droit d'alerte sur les Régio2N, on avait dit : la direction nous démontre que statistiquement, le risque est peu élevé, on arrête, mais ce n'est pas le cas. Je dis merci à Pierre JOANNY.

M. MARTEL

Ceci dit, je comprends, je sais toute la sensibilité autour de l'alerte radio qu'il y a côté Traction, il n'empêche que dans le cahier des charges qui est mis au niveau de l'homologation du matériel, il y a cette notion de couverture et d'occurrence de risques. Si vous remplissez un certain nombre de points, vous êtes validé, mais ce truc ne vous garantit pas le risque zéro, la preuve. En fait, on a trois cas, 2 Régio2N, un AGC où il y a eu la perte du SR, retenons que les boucles de sécurité autres ont fonctionné, nous ne sommes pas encore dans le cadre d'un accident, les autres boucles de sécurité ont fonctionné, pour l'instant, l'occurrence du risque est de zéro. C'est tout ce que je peux

dire, avec les dizaines de milliers de circulations de ces convois qui ont eu lieu. Avant qu'il y ait une exigence forte pour qu'on creuse chaque fois qu'il y a un doute qui subsiste — c'est la culture de l'entreprise — c'est pour ça qu'on relance cette modification qui d'ailleurs va nous coûter sur les attelages des Régio2N, c'est parce qu'on entend ça, on ne peut pas laisser le sujet en suspens.

M. HOUEL, CGT

Je vous rappelle que l'inspecteur du travail, c'est lui qui a mis en demeure la boutique d'agir au sujet des attaches des Régio2N et il a même expliqué que si le risque quel qu'il soit même infime, il est présent et l'entreprise a une obligation légale de le supprimer. Aujourd'hui, il y a une problématique lors d'un choc sur un AGC, vous ne pouvez pas nous donner la certitude que l'agent de conduite, qu'il soit seul ou avec un ASCT formé aux 4S. Il n'y a aucune certitude qu'il puisse émettre le SAR-SAL, le risque est présent, c'est à vous de le supprimer.

M. MARTEL

Oui, mais le risque zéro n'existe pas.

M. HOUEL, CGT

Ben, je vous répète les propos que monsieur JOANNY a dit à une tripartite, le risque est présent, 7.9210 puissance moins 9.

M. MARTEL

Monsieur JOANNY...

M. HOUEL, CGT

On s'en fout, il est présent, l'entreprise a une obligation légale de le supprimer.

M. MARTEL

Entre rappeler à l'entreprise des obligations légales et — je ne pense pas que l'inspection du travail soit spécialiste de la sécurité ferroviaire — elle nous ramène...

M. HOUEL, CGT

Monsieur PEPY n'est pas juge, il n'est pas un inspecteur du travail, il se permet des discussions...

M. WATTEBLED, Secrétaire

Monsieur MARTEL, on ne peut pas vous laisser dire ça, l'inspecteur du travail est un spécialiste du droit du travail, donc il vous oblige à respecter le droit du travail. C'est-à-dire ne pas mettre en difficulté ou en danger les salariés dont vous avez la responsabilité. Certes, ce n'est pas un spécialiste de la sécurité, mais a priori, il n'y a pas que lui qui n'est pas spécialiste de la sécurité.

M. ROTOLO, RS CGT

Philippe non plus n'est pas spécialiste.

M. MARTEL

Par rapport à l'EPSF, tout ça, c'est aussi pour vous dire que...

M. WATTEBLED, Secrétaire

Je comprends que ce soit un peu agaçant pour vous, mais ne soyez pas dans la provocation.

M. MARTEL

Je ne suis pas dans la provocation

M. WATTEBLED, Secrétaire

Si, vous l'êtes.

M. MARTEL

Je suis désolé si j'ai donné cette impression, mais ce n'est pas ma volonté. C'est juste pour dire — c'est un point important — qu'à partir du moment où on détecte un risque, on pourrait être dans la posture de dire que finalement, ça répond au cahier des charges, donc, circulez, il n'y a rien à voir, mais ce n'est pas ce qu'on a fait avec les Régio2N. C'est là que je voulais en venir, puisqu'on a fait le vernis, mais il n'y a pas que le vernis, mais aussi tout le fonctionnel de l'attelage qui est en train d'être réétudié, on n'a pas encore les réponses à ces questions. Je n'imagine pas qu'il en soit différemment sur l'AGC, sachant que la complexité, il y a eu déjà le questionnement sur le 72 volts qui a été posé avec l'OM Cerqueux, ça n'a pas marché, donc, que faut-il faire de plus en cas de choc violent, pour que quoi qu'il arrive, la fonction SAR ne soit pas perdue. Quelque part, ce risque-là qui apparaît, même s'il est infime, on va répondre.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur RABIER, juste une question, parce que là, on fait plus que du sur place. Que répondez-vous à nos demandes ? Nos demandes sont claires, on peut discuter toute la nuit, ce n'est pas une différence de point de vue, c'est plus large que ça, sur nos demandes, que répondez-vous ? Sur l'arrêt de l'EAS même inopiné, c'est précis, il faut qu'on avance.

M. RABIER, Président

Dans les propositions qui ont été faites, notamment la une et la quatre qui touchent directement l'incident de mercredi dernier, c'est-à-dire les améliorations techniques qu'il va falloir élaborer pour pas simplement les AGC, mais l'ensemble des matériels dits EAS, on a répondu au niveau national et ce n'est pas qu'un sujet de TER Hauts-de-France. Il y a une démarche nationale qui va se lancer, des audits, etc. Il me semble qu'on a répondu là-dessus, c'était le vrai point de la DCI de vendredi : que fait-on de tout ça ?

M. MARTEL

Je suis d'ailleurs en train d'écrire un mail au responsable matériel de la direction DG TER où je remonte vos éléments concernant l'OM 72 volts, je pose bien les termes de la question en disant que j'ai donné un droit de suite sur les investigations à venir et le montage d'un éventuel OM à la suite, c'est la dernière phrase de mon mail. On lance bien cette démarche et on trace nettement. Il y a les CSSCT orientées Traction sur lesquelles il y aura un droit de suite et je pense qu'il faudra aussi qu'on le fasse en plénière de CSE dès qu'il y aura le diagnostic.

M. RABIER, Président

Sur la phase un peu du métier du conducteur, c'est-à-dire quand il est en EAS seul, ce sont des questions comme ça.

M. TAILLEZ, CFDT

Ce n'est pas que travailleur isolé, ce qui a été pointé, c'est : *analyse de risques liée au travail d'un conducteur amené à intervenir seul, suite à une collision ou à un quelconque accident*. C'est savoir si on est à jour là-dessus.

M. RABIER, Président

Mise à jour du DU, jusqu'où on va dans le détail des documents de ce qu'on doit mettre dans le DU. Il y a un point 4 — c'est un engagement national — qui dit qu'il y a un travail qui va se faire avec la direction Traction sur le métier Traction, etc. Vous avez peut-être la slide 4 sous les yeux. Les points 2 et 3 sont un peu en lien pas complètement direct, l'AUM et la sûreté, ça fait partie des sujets qui sont remontés dans la table ronde et amenés par vos collègues nationaux des 4 OS. Localement, j'ai envie de vous dire que je ne sais pas ce que font les autres régions qui ont des programmes d'ANS, je ne parle même pas d'EAS opérationnels, ce n'est pas le sujet, localement, en ce qui nous concerne, au-delà des mesures de quelques jours qu'on a indiqués vendredi, qui sont dans les CERFAS, sauf décision nationale, nous ne nous engageons pas dans cette mesure de prévention que vous proposez. C'est la différence que je fais entre notre analyse et la vôtre, parce que nous estimons – ce n'est pas que de la sécurité comptable, parce que je rappelle qu'on a les effectifs – que c'est une histoire d'organisation opérationnelle du travail, il n'y a pas que le gars qui est en retard à sa prise de service, mais tous les dysfonctionnements qui font que les suites des contrôleurs peuvent ne pas fonctionner, ce n'est pas que des problèmes dont la responsabilité serait l'agent, c'est l'exploitation qui est compliquée.

Mme BASSEZ, CGT

Ça fait 3 ans que vous travaillez là-dessus, ça fait 3 ans que ça empire, monsieur RABIER. Il faut arrêter à moment donné, il n'y a pas que ça, il y a réellement un problème d'effectif.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur RABIER, pourquoi chez les conducteurs, je suis désolé, on a des conducteurs sur les trains, pourquoi on n'a pas des contrôleurs sur les trains ? Il y a une gestion qui est différente. Sinon, il n'y aurait pas de problème. C'est rare que le conducteur, ça peut arriver qu'il ne soit pas là, mais ce n'est pas le contrôleur qui le remplace.

M. MARTEL

Je vais m'essayer à une réponse, mais elle est compliquée. Il y a beaucoup plus de stabilité dans l'absentéisme côté ADC qu'au niveau ASCT où c'est beaucoup plus erratique en termes de résultats. En plus, il s'avère que ça se concentre beaucoup sur certains jours de la semaine, pas sur tous. Le lundi matin, par exemple.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Monsieur RABIER, pour éviter d'entendre encore des inepties côté direction, vous pouvez notifier un total désaccord de la délégation SUD-Rail par rapport à vos propositions, donc, on va quitter la séance pour notre cas.

M. MALHERBE, RS CFDT

Je voulais juste savoir à combien de trains ça correspond ces accidentels. Vous avez des chiffres là-dessus. Combien de trains pourraient potentiellement être faits en EAS accidentellement ou occasionnellement ?

M.MAGNIER, SUD-Rail

C'est marrant, parce que ce sont des statistiques qu'on a demandées au mois de mars et qu'on n'a toujours pas eues.

Mme MIET, SUD-Rail

Je rajouterais que quand on met un mémo dans Pacific en marquant « possibilité EAS » sur la journée des agents plusieurs jours avant, parce que ADC Amiens, ce n'est plus accidentel, c'est du prévisionnel.

*La délégation SUD-Rail quitte la salle.*

M. MARTEL

Il y a eu environ le mois dernier 33 000 trains pour le TER Hauts-de-France et on aurait eu une vingtaine d'EAS opérationnels le mois dernier, faites le pourcentage, on est à 99,...

M. MALHERBE, RS CFDT

C'est-à-dire que vous refusez une mesure de principe de précaution pour 20 trains !

M. RABIER, Président

On peut vous retourner la même question.

M. MALHERBE, RS CFDT

Vous parlez de choquer, mais je suis choqué, même pas la peine. Pour moi, ce n'est pas 20 trains, c'est un chiffre officiel ou officieux, il y en a bien plus que ça. D'ailleurs, je pense que votre motivation est justement parce qu'il y en a bien plus que ça.

M. WATTEBLED, Secrétaire

De toute façon, on ne va pas s'éterniser, on ne va pas finir. Par définition, un danger grave et imminent c'est un danger grave qui peut se produire n'importe quand. Preuve a été faite en Champagne-Ardenne que circuler en EAS génère un danger grave et imminent. Si le conducteur n'avait pas eu ce réflexe, même blessé, on aurait eu un sur accident qui aurait été dramatique, parce qu'il y avait encore 70 personnes à bord. Vous faites fi de cette situation, on prend acte, vous ne changerez pas de braquet là-dessus, on a bien compris. L'inspecteur du travail va devoir se prononcer ou être au moins interpellé par rapport à ça. En région, c'est là où ça nous énerve un peu plus, si encore on était une région où la convention TER avait acté l'EAS généralisé, on ne serait pas ici en train de combattre, on serait devant les portes du Conseil régional. Il y a eu une convention signée lors de la précédente mandature qui a été confirmée par la nouvelle convention dont vous vous êtes glorifié d'avoir signé la semaine dernière qui acte le fait que chaque circulation aura un contrôleur systématiquement. Vous avez ajouté un petit mot dans la convention qui dit éventuellement, sur un malentendu, bref, j'en rigole un peu pour détendre l'atmosphère, mais sur un malentendu, on pourra circuler en EAS.

Nous, on vous dit que suite à ce qu'il s'est passé, il y a imminence du danger, on vous demande — ce n'est pas très compliqué — ça ne représente que 20 trains, c'est 20

de trop, ne serait-ce qu'un train, c'est un train de trop. Si ce n'est pas beaucoup pour vous, ça l'est pour nous. On ne vous demande pas grand-chose, on vous demande de faire circuler les trains avec un contrôleur, auquel cas, on pourra regarder différemment les droits d'alerte qu'on a déposés. Après, c'est bien de le rappeler dans la période, c'est bien d'avoir des PV, parce qu'on s'y réfère, parce qu'on dit des choses et ce qu'on dit, c'est toujours réfléchi et ce n'est pas polémique, c'est juste réfléchi par rapport au rôle qu'on a nous, élus, de faire remonter les problématiques. On vous a réclamé il y a quelques PV, quelques CSE d'avoir les circulations en EAS qu'on avait auparavant lors des CE. Effectivement, depuis le 1<sup>er</sup> janvier, vous avez appuyé sur le bouton reset, vous avez effacé tout le logiciel, vous réinventez un nouveau logiciel. On vous a demandé à maintes reprises d'avoir ces circulations en EAS sur la région. On ne les a pas et on vous demande de les avoir.

M. RABIER, Président

Je crois que vous avez été très clair et il n'y a pas de polémique là-dessus, sur la troisième demande, on a répondu, le directeur de région a répondu favorablement dès vendredi dernier et je vous ai dit en préambule qu'on allait regarder selon quelle périodicité et sous quelle forme on va vous donner ça. On n'est pas dans la cachotterie sur ce sujet, on sera dans la transparence, mais ce n'est pas ça qui fait de la prévention, ça donne un niveau.

M. WATTEBLED, Secrétaire

On vous demande le récapitulatif des circulations en EAS depuis le 1<sup>er</sup> janvier. Si vous accédez à notre demande, on aura a priori les fiches EAS, les trains circulant en EAS avec zéro train. On vous demande tout ce qui a circulé en EAS depuis le 1<sup>er</sup> janvier.

M. RABIER, Président

OK, ça, c'est plus précis. Ce qu'on a indiqué vendredi, c'est qu'à partir de maintenant, on vous donnera les choses. On ne va pas remettre quelqu'un pendant deux jours pour refaire des statistiques. Cependant, les deux points importants liés à la prévention, c'est ce qui compte, qui sont pour vous, vous proposez, vous demandez l'arrêt total des circulations EAS opérationnels, ce point, on n'y accède pas, en tous cas dans l'état actuel des choses et ça fait partie d'un point de désaccord, j'en conviens. Le point sur l'amélioration technique des engins EAS, bien évidemment qu'on est d'accord, on l'a déjà dit vendredi en DCI et ça fera l'objet d'études à un autre niveau que le TER. Je pense que le point de désaccord fondamental concerne l'arrêt total des circulations EAS opérationnels, je pense qu'on peut au moins être d'accord sur notre désaccord.

M. FERTÉ, RS FO

Pour la délégation FO, juste pour dire qu'on n'a absolument rien vu dans les propositions de la direction qui était de nature à lever le danger grave et imminent.

M. RABIER, Président

Donc, il y a désaccord, c'est-à-dire que pour vous, il y a toujours danger grave et imminent, on n'est pas d'accord sur les mesures de prévention. Nous, on dit qu'il n'y a pas d'imminence, il y a eu un accident grave, des gens blessés, on ne dit pas qu'il ne s'est rien passé, c'est important ce qu'il s'est passé. On dit simplement qu'il n'y a pas d'imminence, c'est bien grave et imminent, on ne dit pas que forcément ça va se reproduire d'office, puisqu'il y aura une récurrence. On dit qu'il faut travailler le sujet du matériel, mais qu'il n'y a pas d'imminence sécurité.

M. MALHERBE, RS CFDT

Sécurité gérée ou calculée.

M. RABIER, Président

Non, pas de sécurité calculée.

M. MALHERBE, RS CFDT

Parce que là, vous êtes en train de nous dire que ça ne va pas arriver demain, mais moi je dis que si, ça peut même arriver en ce moment même. On ne peut pas savoir.

M. RABIER, Président

Ça pouvait arriver hier ou avant-hier...

M. MALHERBE, RS CFDT

On est dans un domaine où vous êtes au courant d'une situation, d'une carence d'un matériel, d'une carence d'un système, et vous dites : nous, on continue comme avant. C'est ce que vous faites, il n'y a rien qui change.

M. RABIER, Président

C'est là qu'on a une différence d'analyse, nous ne considérons pas qu'il y a une carence. Il y a un matériel qui doit...

M. MALHERBE, RS CFDT

Ça fait 3 fois que ça arrive, et ce n'est pas une carence répétitive ?

M. RABIER, Président

L'histoire du chemin de fer, c'est l'histoire permanente de retour d'expérience, vous le savez très bien.

M. MALHERBE, RS CFDT

Il y a des incidents qui ne sont pas identiques, mais là, on a une récurrence, ça veut dire que ça va arriver à nouveau, il y aura un choc et ça va se reproduire. Là, vous êtes en train de nous dire : nous, on ne change rien pour 20 trains — soi-disant — on reste comme avant, ce n'est pas grave, on assume totalement.

M. MARTEL

Là-dessus, quand on le fait, c'est que derrière, il y a des suites souvent et que quelque part, ça en perturberait beaucoup plus. C'est souvent le matin qu'on a des problèmes et la rame, quand elle reste bloquée sur place, il y a des difficultés à la réacheminer. Les conséquences induites de ces 20 trains seraient beaucoup plus lourdes, ce n'est pas que 20 trains. Factuellement, il y a eu 20 trains couverts comme ça, et si on les avait supprimés, les conséquences auraient été beaucoup plus lourdes.

M. MALHERBE, RS CFDT

Surtout financières pour vous.

M. RABIER, Président

On n'a pas vraiment parlé d'argent.



M. MARTEL

On ne touche pas de royalties sur les trains qui ne roulent pas, il y a juste des dispositifs de malus dans la convention, mais on a le même système de rémunération. Cette remarque, franchement !

M. MALHERBE, RS CFDT

Il y a un service de qualité quand même à rendre.

Mme DEBAST, RS UNSA

Comme je n'ai pas reçu l'invitation pour aujourd'hui, je n'ai pas vu la liste des destinataires, je voudrais savoir si l'inspecteur du travail avait été invité. Vous avez reçu un refus de sa part ou une non-réponse ?

M. RABIER, Président

Pas plus de réponses que pour les CSE normaux. Ni plus ni moins.

Mme DEBAST, RS UNSA

Logiquement, les inspecteurs du travail sont dans la même liste de diffusion que les élus. Donc, logiquement, on doit les voir dans notre liste de diffusion. C'est fait à part ?  
Donc, merci.

M. RABIER, Président

Ils sont invités, ils viennent rarement dans notre CSE, comme dans d'autres CSE par ailleurs. En CSSCT, peut-être, plus en CSSCT qu'en CSE.

Mme BASSEZ, CGT

En résumé, vous n'accédez pas à la requête d'un contrôleur par train, qu'il n'y ait pas de règle exceptionnelle et qu'on maintienne toujours. Pour quelques emplois au final, parce que c'est bien la situation dégradée chez les contrôleurs qui crée le problème. On note, effectivement que vous ne voulez pas répondre à la problématique de l'emploi au contrôle et que vous préférez prendre des risques au niveau de la sécurité des agents et des salariés.

M. RABIER, Président

Je ne partage pas ce que vous venez de dire.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la délégation CGT, on ne partage pas du tout ce que vous venez de dire. Vous avez bien compris qu'on ne retirera pas le droit d'alerte et que le retirer, ça voudrait dire qu'on est d'accord avec vous avec la situation exceptionnelle, ce n'est pas possible, je pense qu'on va en rester là.

Mme LE SAINT, UNSA

Vous nous parliez, monsieur RABIER du risque, puisque ma collègue disait que c'était le risque encouru par des gens dans les trains et les salariés, vous nous disiez que nous, il n'y avait pas cette notion-là et je voudrais quand même vous signaler, vous le savez certainement, que dans l'entreprise, il y a des gens dont le métier est de calculer les risques. Si je ne mets pas un contrôleur par train, quels sont les risques, ça va coûter combien si tous les x milliers de trains, il y en a qui heurtent un camion et qui fait que des clients décèdent et ça, je connais la dame qui faisait ça, elle était en capacité de calculer les risques et de savoir quelles seraient les sommes à

provisionner au regard de ces risques. Elle faisait ça sur tout un tas de choses, si on met en place une procédure de remboursement, ça se passera tous les combien, ça coûtera combien. Il y a dans notre entreprise — comme dans toutes les autres, je ne jette pas précisément la pierre à la SNCF — il y a des gens dont le métier est de calculer les risques et de provisionner les sommes afférentes à ces risques.

#### M. MARTEL

On connaît très bien ces démarches, c'est d'ailleurs à l'époque où les règles de circulation sur Transilien avaient évolué concernant l'alerte radio, l'entreprise avait fait appel à un cabinet privé qui avait fait ces calculs, c'est-à-dire le risque versus le client qui descend dans les voies, versus le risque de ne plus rester arrêté suite à l'alerte radio. D'ailleurs, c'est toute la règle de sécurité qui a muté sur le reste du territoire au niveau des alertes radio. Là-dessus, oui, je pense que si on avait un débat apaisé là-dessus. Le problème est que je comprends que du moment où il en reste un, on continuera à pousser. Vous aurez toujours une occurrence qui apparaîtra. Effectivement, il y a une occurrence de risque qui correspond à un niveau de sécurité type qu'on a dans l'armement nucléaire qui est très élevé et en face de chaque positionnement, vous avez en effet des coûts d'organisation. On rajoute des boucles de contrôle et tout ça évidemment a un coût. En l'occurrence, le ferroviaire, on sait qu'on est à un certain niveau d'occurrence de risques qui est accepté et le ferroviaire dans son ensemble fonctionne sur ces bases. Pour le coup, je ne sais pas si c'est une demande du CSE ou un propos jeté en l'air, mais après tout, je vous avais fait une statistique vite fait, mais au moins, il y aura le regard d'un expert sur le sujet – je n'ai pas cette prétention.

#### M. WATTEBLED, Secrétaire

Pour vous dire que vous avez une position dogmatique, comme a tenu la direction nationale aidée en cela par le gouvernement. On est tombés sur un document qui prouve ce que j'avance dans la position de pourrissement ou de faire passer les cheminots qui exerçaient leur droit de retrait pour des illuminés et des grévistes qui cultivent cette « gréviculture », comme ils aiment à le rappeler.

#### M. ROTOLO, RS CGT

C'est un message de la direction nationale, mais vous avez dû le voir. C'était vendredi déjà : *mercredi, jeudi, pas de prise de parole ni ce soir ni demain, sauf polémique, le sujet va s'éteindre, message aux élus factuels sans photo*. C'était prévu. Tout ce qu'on attendait, c'est que ça s'éteigne. On aurait pu régler le problème bien avant. Les journalistes ont les documents qu'il faut, on n'aurait pas dû en arriver là, en fait. Dès vendredi, ça aurait dû être réglé, les réunions auraient été faites et on n'en serait pas là, il n'y aurait pas eu des usagers avec des trains supprimés. On a laissé empirer la situation et c'est une volonté nationale. Ils ont joué avec le feu, ils ont pensé naïvement que la situation allait s'éteindre. C'est ça la situation, la réalité. Ça ne s'est pas éteint, ça s'est enflammé.

#### M. MARTEL

Juste pour conclure, si nous avons un message à adresser, c'est plutôt vis-à-vis des cheminots des Hauts-de-France, pas du reste du pays. J'imagine que chacun a pesé le pour et le contre, ils ont plutôt choisi de continuer à faire les trains, parce qu'on est effectivement dans une situation qui est unique, il y en a eu quelques-uns sur Paris – Beauvais, mais sur le reste du territoire, c'est resté très isolé. J'ai envie plutôt de les remercier d'avoir fait preuve de discernement, même si pour nous tous les doutes et

les questionnements ne sont pas complètement levés, je le conçois bien. Autorisez-nous au moins cette ligne-là de communication régionale.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Monsieur MARTEL, quand même, pour faire éteindre ou, comme vous le dites, rendre responsable soi-disant les cheminots, vous avez déjà usé des injonctions de reprises de travail suite à des droits de retrait, parce que vous, vous êtes au-dessus de l'inspection du travail et vous pouvez juger ou déjuger quelque chose qui a trait au Code du travail. J'ai un exemple très précis sur les injonctions de reprendre le travail suite à un droit de retrait qui a été sur le sujet en partie traité avec le vernissage de la Régio2N. La responsabilité ou la prise de responsabilité de l'agent qui a exercé son droit de retrait était tout à fait légitime, ça ne vous a pas empêché de lui notifier une injonction de reprendre le travail et ça a fait écho à ce qu'il s'est passé ce week-end. Aucune prise en compte de cette alerte sécurité. Je ne sais pas en quelle langue vous le dire, il n'y a pas eu, ça n'a pas été décidé par les syndicats ou la CGT, comme on a pu l'entendre, ce sont des agents qui ont réagi par rapport à ce qu'ils vivent. Après, c'est effectivement comme une traînée de poudre. Ça n'a pas été décidé, c'est suite à un incident.

Comme le dit David et par rapport au document qu'on a récupéré, si la direction avait pris la mesure de l'importance du sujet, on n'aurait pas eu une flopée de droits de retrait, parce que le sujet aurait été traité. Ça s'est passé le mercredi, il y a eu des alertes au niveau de la direction, et on a cette réponse-là, laissez pourrir le truc, ne vous inquiétez pas, vous la fermez, vous ne dites rien. Résultat, les cheminots se sont mis en mouvement et voilà le résultat. C'est quand même dramatique ce dialogue social ! penser qu'un cheminot, quand il parle de sécurité c'est juste pour emmerder la direction, c'est quand même dramatique à l'époque où on vit. C'est dramatique, parce que derrière, il y a quand même la vie des cheminots et des usagers qui sont transportés dans nos trains. Je ne suis pas mécanicien, mais quand on a 300 gugusses derrière, on fait un peu attention à ce qu'on fait. Il me semble.

M. TAILLEZ, CFDT

Je voudrais ajouter un truc, c'est ce qui a participé aussi à l'apaisement, c'est la décision que vous avez prise de suspendre l'EAS opérationnel, c'est ça aussi qui a responsabilisé les agents et on a communiqué là-dessus vendredi.

M. RABIER, Président

On a pris nos responsabilités, monsieur TAILLEZ, là-dessus, effectivement, on ne nous a pas félicités d'ailleurs, mais, c'est là le point dur de nos débats, cette situation ne peut pas perdurer d'interdiction de l'EAS opérationnel. C'est simplement ce qu'on dit depuis tout à l'heure.

M. TAILLEZ, CFDT

Pour nous, c'est juste en attente de garanties pour le DU, pour le matériel, etc. Après, on verra.

M. RABIER, Président

Bon, écoutez, merci pour l'intensité des débats qu'on a pu avoir qui sont toujours très riches, on se retrouve demain matin pour un autre dossier qui est la restitution de l'expertise, c'est 8 heures 30, là, ce n'est pas un CSE à proprement parler, ce sont tous

les élus qui sont invités, il y aura également des membres de la direction et c'est l'expert qui a la main pour expliquer son expertise, d'accord.

M. TAILLEZ, CFDT

On reste comme ça demain ?

M. RABIER, Président

Non, on a une configuration un peu différente pour que l'expert ait la place pour expliquer. Ce sera enregistré, c'est ce qu'on avait convenu, mais une autre configuration de salle avec des micros, on s'est débrouillés pour que ça puisse être intéressant. Donc, 8 heures et demie demain matin, bonne soirée.

*La séance est levée à 16 h 40.*