

Comité social et économique TER Hauts-de-France

SÉANCE EXTRAORDINAIRE DU 17 MARS 2021 après-midi

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, Directeur des Ressources Humaines et de la Transformation	Président
M. SERHANI, Responsable Département Relations Sociales	Assesseur
M. BEAUPREZ, Directeur de Lignes Lille Littoral	
Mme THIEBAUT, Relations sociales	
Mme BULTHE, Relations sociales	
M. TONNERRE, Responsable du Pôle Prévention de la Direction de la Sécurité	

ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc/Prés ent	SUPPLÉANTS	<u>OS</u>	Exc./Vote
M. KIKOS	CGT		Mme CORBIN	CGT	
Mme DERAÏN	CGT	E	M. WATTEBLÉD	CGT	V
M. DECLERCQ	CGT		M. PIETTON	CGT	V
M. FOURNIER	CGT		M. WILLAEYS	CGT	
Mme BASSEZ	CGT		Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT		M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT	E	M. WARTELE	CGT	
M. ESPINOUSE	CGT		M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT		Mme KOURKOUZ	CGT	
M. HOUEL	CGT		M. PARJOUET	CGT	
M. LAMBERT	Sud Rail	E	M. MALANSKA	Sud Rail	
M. FRANÇOIS	Sud Rail	E	M. TACHEVIN	Sud Rail	
Mme MIET	Sud Rail	E	Mme RICHON	Sud Rail	
M. SOUIN	Sud Rail	E	M. HIAUX	Sud Rail	

M. LENFANT	Sud Rail	E	Mme PARENTY	Sud Rail	
M. EUDELINÉ	Sud Rail	E	M. PLATEAUX	Sud Rail	
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail	E	Mme PLESSY	Sud Rail	
Mme LE SAINT	UNSA Ferroviaire	E	M. LEVENT	UNSA Ferroviaire	
Mme COQUERIAUX	UNSA Ferroviaire		M. MASSE	UNSA Ferroviaire	V
M. HONVAULT	UNSA Ferroviaire		M. GAUDEAU	UNSA Ferroviaire	
M. MIENS	UNSA Ferroviaire		M. GAILLARD	UNSA Ferroviaire	
Mme CORNET WIART	UNSA Ferroviaire		M. LEMOINE	UNSA Ferroviaire	
M. TOURNAY	UNSA Ferroviaire		Mme DE SOUSSA	UNSA Ferroviaire	
M. DELECOEULLERIE	FO	E	Mme ALEXANDRE	FO	
Mme DEDISSE	FO		M. FERTÉ	FO	
M. TAILLEZ	CFDT		Mme MARTIN	CFDT	
Mme MANIER	CFDT		M. FOSSIER	CFDT	

REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

M. MIGNIEN	CGT	Fédération nationale des travailleurs, cadres et techniciens des chemins de fer
	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. HAVET	FO	FO
Mme METTIER	CFDT	Fédération des cheminots CFDT

Ordre du jour de la réunion du Comité social et économique
du mercredi 17 mars 2021

- | | |
|--|----|
| 1) Traitement du droit d'alerte déposé le 09/02/2021 concernant le chantier de Calais Ville | 5 |
| 2) Évaluations des risques concernant la sûreté et mesures de prévention | 18 |
| 3) Mise en place d'une commission sûreté régionale afin de mener des actions préventives, transverses aux S.A, face au risque agression. | 18 |

La séance est ouverte à 11 h 42.

M. SERHANI, relations sociales

Pour la CGT ? Jérôme ?

Pas de réponse de la CGT.

M. SERHANI, relations sociales

Je pense qu'il n'y a plus de délégation SUD. Nous allons donc passer à la délégation UNSA.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Je suis là. Pour la délégation UNSA, seront présents : Monsieur TOURNAY Jean-Jacques, Monsieur MIENS Stéphane, Madame Sandrine WIART, Madame COQUERIAUX Agnès, Monsieur HONVAULT Philippe, Monsieur MASSE Christophe qui remplace Madame LE SAINT Hélène et moi-même, Pauline DEBAST, en tant que RS. La délégation est au complet. Terminé.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Pauline. Pour la délégation FO ?

M. HAVET, RS FO

Moi-même et Christine.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord, merci. La délégation CFDT ?

Mme METTIER, RS CFDT

La délégation CFDT est toujours composée de Virginie MANIER, Julien TAILLEZ et moi-même, Edwige METTIER, en tant que RS. Nous sommes au complet.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Edwige. Est-ce que la délégation CGT est revenue ?

M. MIGNIEN, RS CGT

Nous ne sommes pas encore prêts. Laissez-nous encore quelques minutes s'il vous plaît.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord, Jérôme. Raphaël, nous avons une réponse de l'inspecteur du travail qui dit qu'il a bien pris note du changement d'horaire.

M. RABIER, président

Merci, Karim.

M. SERHANI, relations sociales

Pour la délégation CGT, est-ce bon pour vous ?

M. MIGNIEN, RS CGT

Tout le monde n'est pas encore connecté, mais ça va arriver. La délégation CGT sera composée de : Fatima BOUKREDIA, Delphine BASSEZ, Éric ESPINOUSE, Alexandre KIKOS, Ludovic FOURNIER, Xavier WATTEBLED, Fabien SMAGHUE, Loïc PIETTON, Jérôme DECLERCQ, Christophe HOUEL et moi-même, Jérôme MIGNIEN, en tant que RS.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord. Personne de la délégation SUD ?

Pas de réponse de SUD-Rail.

M. RABIER, président

Nous allons donc pouvoir commencer nos travaux concernant les trois questions qui ont été portées à l'ordre du jour. J'en profite pour accueillir Sébastien BEAUPREZ, Directeur de Lignes Lille Littoral, mais qui est surtout là en sa qualité de représentant de la Direction qui a traité le droit d'alerte qui est l'objet de la première question dans ce CSE extra. Y a-t-il une déclaration liminaire d'une organisation syndicale avant que nous attaquions le premier point ? Non, entendu.

1) Traitement du droit d'alerte déposé le 09/02/2021 concernant le chantier de Calais Ville

M. RABIER, président

Sébastien, vraiment très succinctement parce que tout le monde a eu tous les éléments, CERFA... peux-tu nous relater le traitement de ce DA puisque c'est l'objet du premier point et les mesures finalement prises ? Merci, Sébastien.

M. BEAUPREZ, Direction de Lignes Lille Littoral

Je vais essayer de faire le plus précis possible et rapidement. On avait eu un droit d'alerte qui faisait suite à l'agression d'un agent d'escale de la gare de Calais Ville lors de son trajet retour chez lui donc à proximité de la gare. Pour ceux qui connaissent un peu la gare de Calais Ville, ça se passait sur le pont juste après. La particularité c'était qu'un des agresseurs était une des personnes qui traînaient régulièrement en gare et qu'il pouvait l'avoir reconnu. Ce sujet avait été traité avec l'agent où il avait été pris en charge. Un droit d'alerte avait été déposé par la suite et je me suis rendu sur place pour rencontrer Monsieur WATTEBLED.

M. MIGNIEN, RS CGT

Excusez-moi. Je me permets de vous couper. On voit des connexions, on a des organisations syndicales qui disent ne pas participer à ce CSE et on voit des connexions. On aimerait avoir un éclaircissement là-dessus et voir si c'est logique ou pas. Merci.

M. SERHANI, relations sociales

Oui, je suis en train de m'en occuper. Je vous tiens au courant tout de suite.

M. MIGNIEN, RS CGT

Nous demandons donc une interruption de séance si ça ne se règle pas tout de suite, merci.

M. RABIER, président

La délégation SUD-Rail ayant indiqué ne pas vouloir participer à ce CSE – c'est son droit, bien évidemment – il ne doit pas y avoir de représentants SUD-Rail à ce CSE. L'appel étant...

M. SERHANI, relations sociales

Nous sommes embêtés parce que La personne connectée ne répond pas au téléphone.

M. BEAUPREZ, Direction de Lignes Lille Littoral

On n'entend plus personne.

M. SERHANI, relations sociales

Ça va se résoudre dans les 30 secondes. Si on peut attendre 30 secondes à 1 minute, ça va se résoudre.

M. BEAUPREZ, Direction de Lignes Lille Littoral

J'attends votre « go » personnellement.

M. SERHANI, relations sociales

Entendu, merci. La personne de SUD qui était connectée vient de se déconnecter.

M. RABIER, président

Très bien. Nous pouvons reprendre les débats, Sébastien. Merci.

M. BEAUPREZ, Direction de Lignes Lille Littoral

Je me permets de reprendre où j'en étais. Il y a donc eu l'agression de l'agent et le droit d'alerte qui a été déposé derrière. Donc, avec Monsieur WATTEBLED, nous avons réalisé l'enquête par rapport à la situation particulière de la gare de Calais Ville. Situation que tout le monde connaissait puisqu'on a régulièrement une problématique de présence en gare de personnes soit sans domicile fixe soit de population dite migrante ou qui peut être identifiée comme telle, ce qui explique notamment une forte présence SUGE régulièrement. Ceci dit, on avait bien vu, ces derniers temps, notamment avec les travaux en face de la gare de Calais, que ces mesures n'étaient pas suffisantes. Ce qui a d'ailleurs justifié ce droit d'alerte et ce qui explique que l'on travaille ensemble avec Monsieur WATTEBLED pour essayer de trouver des mesures complémentaires pour récupérer le pouvoir sur cette gare.

À l'époque, on avait déjà un maître-chien qui était présent en gare de Calais Ville à l'ouverture et jusqu'à sa fermeture donc de 3 h 50 à 23 heures et qui était présent notamment pour accompagner les agents lorsqu'ils étaient dans le hall et parfois sur les quais. Il participait également à la fermeture de la gare ainsi qu'à la fermeture des guichets qui sont des guichets Voyages, mais je précise quand même qu'il accompagnait cette fermeture à 17 h 50. On avait un fort passage de la SUGE qui était régulier puisqu'on avait quand même un nombre d'heures utilisées, je ne l'ai plus en tête, mais on était à plusieurs heures par jour de passage en gare de Calais Ville.

Ça, c'était le constat. On a donc travaillé avec la SUGE notamment et Gares & Connexions évidemment pour que ces passages soient plus adaptés et donc se situent dans la tranche horaire de 17 heures – 21 heures afin qu'ils puissent nous faire des comptes rendus et que ces passages soient traités. Ce qui a été le cas rapidement d'ailleurs, le soir même. On a également réalisé un rappel aux agents sur les moyens de se protéger et notamment l'utilisation de l'appli sûreté qui, si elle est une application habituelle aujourd'hui, connue par les ASCT, l'était un peu moins par les agents d'escale qui la possèdent également. On leur a rappelé que cette application pouvait être évidemment maintenue en alerte sur la partie domicile – travail ou a minima travail – voiture, l'utilisation en conduisant n'étant pas recommandé, vous le comprendrez. On a également fait ce rappel de l'importance d'alerter la SUGE qui est le relai aussi avec la police sur le 19, en faisant le 19 et les fiches CEZAR. Le réflexe du 19 n'étant pas un réflexe qui était installé en gare de Calais Ville et qui du coup ne permettait pas non plus à la SUGE de bien s'étalonner. On a donc pu faire ce rappel. Rappel qui sera de nouveau fait dans le cadre de la communication qui doit sortir sur la Direction de Lignes.

On a, suite à la demande de Monsieur WATTEBLED, étudié la possibilité d'un ADS supplémentaire, un adjoint de sécurité supplémentaire en sus du maître-chien. Ce qu'on a donc mis en place sur la période horaire 13 heures – 20 h 30 pendant quinze jours. Je dois d'ailleurs échanger sur ce point avec Monsieur WATTEBLED puisque nous sommes au bout de ces quinze jours et on a aujourd'hui une situation qui s'est quand même beaucoup améliorée au sein de la gare en termes de sûreté puisque nous avons beaucoup moins, même quasiment plus, de gens qui errent même si ça reste quand même un sujet. J'ai essayé d'être exhaustif, mais j'ai pu oublier un ou deux points donc n'hésitez pas à me demander ou à compléter si besoin.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Sébastien.

M. RABIER, président

Y a-t-il des demandes de complément d'information sur ce premier point ?

M. SERHANI, relations sociales

Monsieur WATTEBLED désire prendre la parole.

M. RABIER, président

On vous écoute, Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Bonjour à tous et merci de me donner la parole. Je voudrais simplement refaire une genèse de ce qu'il s'est passé pour expliquer comment est arrivé un dépôt de droit d'alerte. Trois semaines auparavant, je suis alerté par des collègues de la gare de Calais Ville – trois semaines avant l'agression j'entends – d'une problématique sûreté dans la gare qui dure depuis un bout de temps, mais qui s'aggravait de jour en jour avec des bagarres dans le hall, des excréments, de la boisson, de la consommation d'alcool et des invectives. Bref, un climat d'insécurité pour les agents présents, y compris pour ceux qui ne sont pas de TER parce qu'il y a les guichets Voyages à côté. J'interpelle donc le DUO parce qu'à l'époque les DL n'étaient pas mises en place. J'interpelle le DUO et je lui explique un peu les faits, je lui demande un peu des

précisions et je lui demande ce qui va être fait et ce qu'on peut faire. Tout ça, avant de déposer un droit d'alerte. Ce n'était pas une menace, il s'agissait simplement de dire, avant de poser un droit d'alerte – ça veut donc dire qu'on n'a pas écouté – que l'on pourrait essayer de travailler sur le sujet. Trois semaines après, je n'ai toujours pas de nouvelles, je n'ai pas eu de retours et je suis alerté par un collègue de la gare qui me dit : « il y a cinq jours, il y en a un qui s'est fait matraquer par six personnes devant la gare en sortant de son service ». Après vérifications, le jour même, donc le 9 février – je suis prévenu le 9 février d'une agression qui a eu lieu le 5 – je dépose un droit d'alerte et, derrière, il y a une enquête immédiate forcément le soir et des mesures sont mises en place ou en passe d'être mises en place, mais je maintiens le droit d'alerte parce qu'il reste toujours une problématique et un désaccord persiste. À ma demande de faire un CSE extra, on m'oppose une CSSCT extra. Dont acte, c'est la réglementation du RI qui dit qu'il faut appliquer le RI, OK. J'assiste donc quand même à la CSSCT du lendemain pendant laquelle je réexplique les choses. D'ailleurs, une CSSCT présidée par Monsieur BEAUPREZ.

Il me semblait que la CSSCT Services était présidée par quelqu'un d'autre, mais je passe les détails. À l'issue de la réunion, il reste un désaccord, le désaccord persiste. Jusque-là, on va dire que tout va bien. Je demande donc en séance de CSSCT un CSE extra pour le traiter et on me demande de le faire formellement, ce qu'on a fait. On a demandé formellement un CSE extra qui se réalise aujourd'hui. Entre temps, il y a eu un compte rendu de CSSCT. Je ne suis pas membre de CSSCT, je ne suis qu'un élu du CSE, c'est donc peut-être pour ça que je n'ai pas eu le droit au chapitre qui permet de faire remonter des modifications ou des ajouts d'informations sur ce compte rendu élaboré par l'Entreprise, mais à ma grande surprise je reçois dans ma boîte mail un compte rendu définitif et jamais, à aucun moment, on ne m'a demandé de modifier ou d'amener des éléments. C'est quand même plutôt cocasse comme situation. Par ailleurs, dans les mesures immédiates, comme l'a rappelé Monsieur BEAUPREZ, la mise en place d'un agent ADS supplémentaire, un agent de sécurité supplémentaire, avait été décidée.

Depuis le droit d'alerte et depuis la CSSCT, je n'ai plus jamais eu de nouvelles et j'ai appris par la bande... c'est bien, Monsieur BEAUPREZ, de me dire que vous alliez revenir vers moi, mais j'ai appris, toujours par notre réseau, que cet agent de sécurité n'était déjà plus mis en place depuis quelque temps. J'en suis là. Je pense que le traitement du droit d'alerte, sur le coup, s'est bien fait parce qu'il y a eu enquête immédiate, mais c'est sur la suite que ça pose plutôt problème. J'en ai terminé.

M. RABIER, président

Merci, Monsieur WATTEBLED. Je voudrais d'abord apporter un point d'information sur la présidence des CSSCT. Pour tout ce qui est réunions régulières de la CSSCT Services, c'est maintenant Arnaud QUILLET, comme je l'avais indiqué dans un précédent CSE, qui en assure la présidence. S'agissant de CSSCT suite à droit d'alerte, ce qu'on a toujours fait d'ailleurs depuis le début du CSE, c'est d'essayer, quand c'est possible, d'avoir un dirigeant qui fait à la fois l'enquête immédiate et en même temps, s'il y a désaccord, ce qui arrive quand même assez souvent, soit également le dirigeant qui : soit préside soit est en assesseur du président désigné pour cette CSSCT qui – ça nous avait d'ailleurs été rappelé par l'inspection du travail – a lieu au pire le lendemain, dans les 24 heures. Ce n'est pas une mesure d'exception qui a été prise lorsque Monsieur BEAUPREZ fait l'enquête immédiate, qui a été faite

normalement, c'est ce que vous dites tous les deux finalement, et le lendemain préside la CSSCT parce que, finalement, il faut qu'il y ait une continuité. Qu'est-ce que dit le Code du travail ? Il dit que, à un moment donné, si on ne se met pas d'accord en enquête immédiate, on a dans les 24 heures, par le biais de cette réunion de CSSCT, une deuxième chance de trouver des mesures qui permettent de trouver un point d'accord sur une problématique donnée qui a fait l'objet du droit d'alerte. S'il n'y a toujours pas de point d'accord, ce qui arrive quand même assez régulièrement, c'est ensuite l'inspection du travail qui est saisie. Ce que nous faisons donc systématiquement.

On applique donc correctement la procédure légale. La demande de CSE extra, là aussi, elle a été faite dans les règles, il n'y a pas de problème et on y revient et on y travaille comme on le fait aujourd'hui. Pour moi, il n'y a pas de sujet de qui doit présider quoi, c'est la bonne personne désignée pour le coup. Les CSSCT, c'est nous, Direction, qui décidons qui doit être à même de la présider et il faut que ce soit la bonne personne qui a les compétences et l'autorité suffisante pour gérer cette affaire-là. Là, il n'y avait vraiment aucun souci pour que ce soit Sébastien BEAUPREZ. Il peut parfois arriver que l'enquête immédiate soit faite par un dirigeant local qui n'a pas nécessairement toute l'expérience requise et qu'il vienne simplement en assesseur à une CSSCT qui va être organisée le lendemain. On fait un petit peu au cas par cas, Monsieur WATTEBLED. Je voulais revenir sur l'organisation de l'instance CSSCT parce que vous aviez fait référence à cela.

M. WATTEBLED, CGT

Monsieur RABIER, je voudrais simplement rectifier mes propos. Effectivement, dans le règlement intérieur que vous mettez en façade quand ça arrange, il y a effectivement une délégation de pouvoir aux CSSCT. On vous répète depuis le début que nous, il y a des sujets que l'on voudrait porter en CSE parce que les élus qui ne sont pas en CSSCT ne sont pas au courant de tout ce qu'il se passe en termes de conditions de travail. C'est juste ça. En revanche, là où je n'ai pas bien compris, je l'ai dit pendant la réunion à Monsieur BEAUPREZ et à toute l'assistance, c'est que je ne comprends pas qu'en fonction d'un sujet, on change de président de CSSCT. Moi, que Monsieur BEAUPREZ soit assesseur ce jour-là, ça ne me pose aucun souci. D'ailleurs, c'est plutôt bénéfique. En revanche, que l'on change de président à chaque fois qu'il y a un sujet d'un territoire, je ne comprends pas cela. Quelle pertinence avons-nous et quel suivi des dossiers avons-nous dès lors que l'on change de président suivant le sujet ? C'est là que je ne comprends pas. Ça, je n'ai pas vu que c'était marqué dans le RI, mais j'ai peut-être mal lu.

M. RABIER, président

Non, non, le RI ne va pas dans ce niveau de détails. Le RI dit que la Direction désigne le président compétent pour assurer la présidence. On a donc un président identique pour les CSSCT régulières parce que nous sommes sur des sujets de fond, on est sur la continuité du fonctionnement de cette commission. S'agissant d'une commission pour un sujet spécifique, particulier, organisée dans les 24 heures... on se réserve le droit – on le fait comme ça depuis le début – de désigner le président. C'est notre prérogative tout simplement, il n'y a rien d'écrit dans le règlement intérieur d'aussi précis nous l'autorisant ou nous l'interdisant, c'est nous qui choisissons, nous, Direction, la meilleure personne pour présider cette instance organisée en urgence.

L'essentiel n'est pas là. L'essentiel c'est le fond. C'est-à-dire, s'il y a eu désaccord, c'est de se donner une deuxième chance le lendemain de trouver un point d'entente. À défaut, on applique la procédure de saisine de l'inspection du travail, mais le sujet n'est pas qui est président ou qui n'est pas président. C'est souvent sur les mesures de fond que nous sommes en désaccord. Pour terminer, Monsieur WATTEBLED, sur le sujet du compte rendu, là aussi, dans ce type de commissions CSSCT, pour les autres commissions comme celle que vous présidez pour l'économie, ça vous appartient, mais pour ce type de commissions, c'est nous qui organisons le compte rendu. Les gens qui font cela le font le plus sérieusement possible et vous le savez. On fait ensuite en sorte que des ajouts soient possibles par les différents mandatés de cette réunion pour qu'il y ait des erratums, pour qu'il y ait des compléments. Il n'y a aucune envie de notre part de trahir les débats ou les questionnements.

Après, il y a les positions des uns et des autres sur les différents sujets qui sont amenés. C'est donc bien une commission, ça ne fait pas l'objet d'un PV et c'est l'instance CSE qui fait l'objet d'un PV. On se le redit, ce sont des choses qu'on a vues dans les retours d'expérience avec vous, les commissions sont là pour aider les élus que vous êtes en CSE à vous approprier les différentes thématiques, sujets... pour ensuite, quand vous êtes consultés sur les différents sujets, vous puissiez émettre votre avis. Moi, je n'ai pas le sentiment que tout cela ne fonctionne pas bien. Il y a de temps en temps des frictions, il y a des choses que vous auriez peut-être souhaité écrire autrement. S'agissant de la commission économique, vous faites quasiment un enregistrement un peu exhaustif donc c'est vrai que c'est long et on n'a pas nécessairement de synthèse comme on le fait pour une CSSCT ou d'autres commissions. Chacun opère selon la bonne méthode. En tout cas, pour l'instant, elle n'est pas remise en cause concernant les CSSCT.

M. WATTEBLED, CGT

J'ai bien compris votre position et vous avez bien compris la nôtre. Ce qui nous gêne vraiment, c'est ce que vous venez dire, Monsieur RABIER. Déjà, ce n'est pas marqué dans le RI donc « je fais ce que je veux parce que je suis président et je suis le directeur donc je mets qui je veux en président », dont acte, ce n'est pas marqué dans le RI, mais ça ne veut pas dire que c'est bien de le faire. Deuxième chose, le droit d'alerte est quelque chose d'officiel avec un CERFA qui est notifié, débattu et échangé entre le dépositaire et le responsable de ce territoire. En revanche, la CSSCT, effectivement, elle traite quelque chose d'officiel sans compte rendu officiel, c'est ce que vous expliquez. Moi, ce que je vous dis, c'est que la moindre des choses c'était de me mettre dans la boucle pour pouvoir annoter mes remarques voire mes modifications et ne pas balancer comme cela un document à l'ensemble des élus sans que j'aie pu y mettre ma plume. Vous m'avez peut-être fait dire n'importe quoi dedans ou vous avez été très corrects dedans, peu importe, ce n'est même pas le sujet. Le sujet, c'est la forme. Derrière, sur quoi s'appuie-t-on quand on est sur un désaccord mis à part le CERFA ? Le débat contradictoire qu'il peut y avoir ? Où est-il notifié ? Il y a un PV ? Non, il n'y a pas de PV, c'est un compte rendu, vous venez de le rappeler, à la main de l'Entreprise et on veut bien prendre nos remarques de temps en temps, c'est dans la coutume. Non, non, non, non, ce n'est pas ça, Monsieur RABIER. Moi, je suis en désaccord par rapport à cela. Dès lors qu'on participe à une réunion, on a le droit de modifier ou d'ajouter ou d'au moins être consulté sur les

sujets. Il y a donc la forme et après il y a le fond effectivement, mais la forme est importante aussi.

M. RABIER, président

Le fond, c'est le plus important, je pense que l'on peut au moins se rejoindre là-dessus, par rapport au risque sûreté... mais ça, vous l'avez vous-même souligné, il y a eu un traitement très correct des deux parties, de vous-même et de Monsieur BEAUPREZ. Sur la forme, ce n'est ni vous ni moi qui avons fait les lois, la CSSCT ce n'est plus le CHSCT, ça a changé, c'est ainsi. Moi, j'ai pris acte des nouvelles formes juridiques de fonctionnement des relations paritaires. Oui, c'est un compte rendu. Oui, il n'y a pas de PV parce que c'est bien une commission et ce n'est justement pas une instance alors que le CHSCT était une instance avec un secrétaire... et il y a, dans cette commission CSSCT, quand même un président désigné à la main de la Direction. Comme vous, quand vous désignez vos propres présidents pour d'autres commissions. Comme vous, quand vous désignez les personnes que vous considérez comme les plus professionnelles pour traiter tel ou tel sujet en DCI ou n'importe quelle table ronde. Ce sont vos prérogatives, chacun a ses prérogatives.

M. WATTEBLED, CGT

Mais on parle d'un droit d'alerte, Monsieur RABIER. Arrêtez de me mettre les commissions face à cela. On parle d'un droit d'alerte suite à une agression donc le fond c'est ça et la forme, après, cela doit être traité. Comme vous le dites, il y a désaccord donc c'est l'inspecteur du travail qui a ça en main.

M. RABIER, président

C'est ce qu'il se passe.

M. WATTEBLED, CGT

Il s'appuie sur un compte rendu que je n'ai même pas amendé.

M. RABIER, président

Il s'appuie sur le CERFA. Le CERFA, c'est le document officiel avec les mesures écrites dans l'enquête immédiate. Quelque part, dans l'esprit de la loi, ce n'est pas la CSSCT... Dans l'enquête immédiate, parce que c'est bien le principe d'un droit d'alerte et on en a déjà eu tous les deux, qui dit droit d'alerte dit danger grave et imminent potentiel. Sinon, il n'y a pas de notion d'alerte parce qu'on s'oblige, les deux parties, à faire une enquête immédiate dans les meilleurs délais. C'est d'ailleurs ce qui est fait. On ne dit jamais qu'on verra ça demain ou après-demain, vous n'avez d'ailleurs jamais critiqué cela. C'est ça qui compte, ce sont les documents officiels, le CERFA et le désaccord. La CSSCT vient donner une seconde chance d'aboutir à un accord sur des mesures prises. C'est-à-dire qu'il peut y avoir des compléments, des enrichissements, des choses qui avaient peut-être été mal appréhendées le jour J lors de l'enquête immédiate, pourquoi pas. Force est de constater, par expérience, et vous faites le même constat que moi, généralement quand on n'est pas d'accord au moment de l'enquête immédiate, j'ai peu de cas en tête où on se met d'accord lors de la CSSCT le lendemain ou même, dans le temps, quand c'était l'ancienne procédure avec le CHSCT avant le CSE. C'est souvent comme cela que ça se passe : soit il y a un droit d'alerte et on trouve des mesures immédiates et ça s'arrête là, on a pris les mesures et le droit d'alerte a été utile puisqu'on a pris des mesures, très bien, parfait,

soit on ne converge pas vers des mesures à prendre donc il y a bien un désaccord et c'est assez rare, au fond, que le désaccord soit levé grâce à la CSSCT et c'est pour ça qu'il y a souvent saisine de l'inspection du travail. Dès lors que finalement on n'y arrive pas sur le coup lors de l'enquête immédiate, la probabilité d'une saisine de l'inspection du travail est très élevée. Ce sont les faits qui le montrent, ce sont plutôt les « statistiques » depuis le temps que nous traitons différents types de droits d'alerte. Il y a donc un compte rendu qui reprend souvent les faits de la veille avec le CERFA... qui reprend un certain nombre d'échanges. Les compléments sont possibles. Donc, l'inspection du travail est saisie avec un courrier que nous faisons, nous, Direction, parce que c'est nous qui saisissons l'inspection du travail, c'est prévu comme cela, en expliquant les tenants et les aboutissants, en mettant les pièces jointes et les points d'achoppement, les points qui font qu'on n'a pas réussi à trouver un accord finalement. Ensuite, l'inspection du travail fait ce qu'elle doit faire. On a des dossiers qui sont pris en charge extrêmement sérieusement par l'inspection du travail. Après, ce sont eux qui apprécient, c'est leur boulot.

M. SERHANI, relations sociales

Monsieur PIETTON demande la parole.

M. PIETTON, CGT

Bonjour. La CGT, nous sommes nombreux donc nous faisons tourner nos effectifs donc je ne viens pas vous voir souvent en CSE, je n'ai pas souvent l'occasion de prendre la parole et de voir comment ça fonctionne. Je suis content qu'on n'invite pas des cheminots dans ces instances-là parce que j'ai vraiment l'impression que votre truc ne fonctionne pas, il n'y a rien qui va. Il y a des prises d'initiatives de votre part, je vous écoute, mais j'ai vraiment l'impression que c'est un dialogue de sourds, qu'on ne peut vraiment pas avancer et qu'il n'y a vraiment pas de crédibilité dans vos propos. Je ne veux pas vous heurter, ce n'est pas le but, mais là, nous sommes sur un sujet et j'ai vraiment l'impression qu'on ne suit pas ce que l'on devrait prendre et ce que l'on veut amener, vous êtes vraiment en décalage et je le ressens comme un choix délibéré.

Vous avancez, point barre. Je regrette encore amèrement ici l'absence de l'inspecteur du travail parce que je pense que justement, dans vos propos, je ne vous accuse pas, bien sûr, d'illégalité, mais je pense qu'il y a... pareil, je ne veux pas dire que vous n'êtes pas compétents, mais il y a quand même un manque de fond parce que vous sautez du coq-à-l'âne et vous prenez des directives qui vous sont propres. Mon docteur m'a dit qu'il fallait que je fasse attention pour ma santé et ça va me stresser si je ne me livre pas et si je ne vous le dis pas. Je pense qu'actuellement, il faudrait... j'en parlerai après avec les copains, ils vont certainement m'écouter aussi, mais je crois que cette instance, ce fonctionnement, ne peut pas avancer et on n'arrivera pas à trouver de solutions. Je vous remercie.

M. RABIER, président

Monsieur PIETTON, déjà je vous remercie de constater qu'on applique les lois puisque nous ne sommes pas dans l'illégalité. Ça, je vous le confirme. On respecte complètement le Code du travail et systématiquement, pour tout désaccord, nous saisissons l'inspection du travail. Après, je vous laisse libre de penser ce que vous souhaitez penser sur le manque de fond. Je m'inscris complètement en faux dans ce

que vous dites et ça serait quand même faire injure à tous ceux, sur le terrain, là nous sommes sur le droit d'alerte de Calais, qui quelque part traitent les sujets parce qu'il y a tous les droits d'alerte que l'on connaît, mais il y a tous ceux qui ont été traités sans droit d'alerte. Tout à l'heure, Monsieur WATTEBLED disait un truc finalement assez intéressant : il y a un sujet, le premier réflexe ce n'est pas de déposer un droit d'alerte, mais d'essayer de travailler le sujet, de regarder avec les responsables locaux comment ils appréhendent le sujet et comment on peut le régler. Le droit d'alerte n'étant quelque part qu'une solution un peu de signal d'urgence puisque celui qui le porte estime qu'il y a un danger grave et imminent. C'est donc quelque chose de très sérieux. Je l'ai déjà dit et je le redis aujourd'hui, il y a quand même, sur notre CSE, un nombre de droits d'alerte très important. Ça doit, pour le coup – excusez-moi le jeu de mots – nous alerter. On peut dire que l'on travaille mal, nous, côté Direction. Je suis habitué à entendre cela, mais on peut aussi se demander si ce n'est pas une méthode de travail qui n'est sans doute pas la bonne pour traiter les sujets. S'il y a un tel niveau de désaccord, c'est que ça doit nous interpeller des deux côtés.

Ce n'est pas normal qu'il y ait autant de droits d'alerte qui se terminent en désaccord. Le vrai droit d'alerte, il y a un vrai danger grave et imminent et le représentant élu du personnel, celui qui a le droit de déposer un droit d'alerte, il a bien fait de le faire, il a simplement fait son travail et il a finalement joué un rôle très utile. Quand on arrive à un tel niveau de désaccord, ça m'interpelle également, Monsieur PIETTON. Je l'ai déjà dit et je le redis, il y a un niveau que je trouve alarmant de droits d'alerte. Je ne vise aucune OS, je dis qu'il y en a quand même beaucoup. On a eu une semaine, il y a quinze jours, où vous aviez quasiment un droit d'alerte par jour. Vous allez me dire que vous êtes obligés parce qu'il y a des sujets... je l'entends, mais ce nombre très important de droits d'alerte est en tout cas une singularité de notre CSE et ça doit nous interroger collectivement. Ça fait d'ailleurs partie des sujets que nous évoquons dans le retour d'expérience du fonctionnement du CSE. S'il n'y a plus de demandes de parole, peut-on passer au point 2 avant la pause déjeuner ?

M. SERHANI, relations sociales

Monsieur WATTEBLED demande la parole.

M. WATTEBLED, CGT

Je ne sais même plus quoi dire. Je pense avoir été très factuel dans ce que j'ai dit, ce sont les faits. J'ai quand même posé une question, qu'en est-il des mesures immédiates prises ? Parce que c'est de cela dont on doit parler avant de passer au point 2. Ou alors vous êtes pressé, on peut clôturer tout de suite et puis basta. Mais avant de passer au point 2, il est quand même nécessaire de revenir sur les mesures immédiates qui ont été prises et qui ont été, a priori, levées. On avait aussi, normalement, dans l'enquête immédiate, élaboré plutôt une sorte de concertation pour faire un retour sur comment ça se passe avec la SUGE, comment ça évolue avec le passage de la SUGE, comment ça évolue avec le maître-chien supplémentaire, comment ça évolue avec les travaux en face de la gare. Ça fait quand même un mois et demi et je n'ai pas eu de retour. Ça, c'est factuel aussi. Donc, avant de passer au point 2, il y a quand même des éléments qu'on aimerait avoir. Quant au traitement du droit d'alerte qui, certes, pendant l'enquête immédiate, s'est plutôt bien passé parce que nous sommes des gens convaincus et quand on pose un droit d'alerte, simplement pour vous répondre, c'est en conscience et on pèse ce que l'on

pose. Un droit d'alerte, c'est quelque chose d'ultime et il n'y a pas d'abus du droit d'alerte. Auquel cas, vous avez tout le loisir de faire reconnaître cet abus. Pour nous, il n'y a pas d'abus. Dès lors que l'on pose un droit d'alerte... C'est quand même suite à une agression, Monsieur RABIER, ce n'est pas parce qu'on s'est levé le matin et qu'on s'est dit « tiens, on va aller déposer un droit d'alerte ». Non, non, non, c'est à la suite d'une agression. Donc, on a parlé de la forme et maintenant j'aimerais qu'on aborde le fond. Merci.

M. RABIER, président

Avons-nous des éléments complémentaires, Sébastien, sur les questions posées par Monsieur WATTEBLED ?

M. BEAUPREZ, Direction de Lignes Lille Littoral

Je souhaitais effectivement revenir vers vous, Monsieur WATTEBLED, mais mon épouse a accouché donc ça m'a un peu perturbé dans mes agendas et je n'ai pas pu revenir vers vous. Je pensais revenir vers vous dès la fin des quinze jours sur lesquels je vous avais dit que l'on prévoyait l'ADS supplémentaire pour refaire le point avec vous. C'est vrai que, si ça vous va, je vais essayer de reprendre contact avec vous afin qu'on en rediscute de façon plus posée. Je me suis laissé déborder par mon agenda. C'était prévu et je ne l'ai pas fait. Sur l'état de la gare de Calais, les mesures prises ont permis une vraie amélioration. Je vais reprendre votre expression, on a effectivement repris la main sur la salle des pas perdus. On a essayé de mettre en place ensemble la stratégie que vous m'aviez proposée et ça a effectivement permis cela. Le deuxième agent n'a donc pas été, pour l'instant, renouvelé. On a d'ailleurs eu, il y a peu de temps, une nouvelle tension avec un personnage qui a cherché le conflit et le maître-chien était, à ce moment-là, bien utilisé et bien positionné avec les agents, ce qui a permis de réguler la situation. D'autant que la SUGE, elle, continue sa présence et on a pour l'instant une bonne stabilisation de l'ambiance sûreté dans la gare. Voilà où nous en sommes aujourd'hui.

M. WATTEBLED, CGT

Je me permets de reprendre la parole. Pour commencer, félicitations, Monsieur BEAUPREZ, pour la naissance.

M. BEAUPREZ, Direction de Lignes Lille Littoral

Merci.

M. WATTEBLED, CGT

Mais les mesures prises ont amélioré et dans la phase d'après, vous nous expliquez qu'il y a encore eu une tension la semaine dernière et le maître-chien est intervenu. Il n'y a rien de factuel dans ce que vous dites. Moi, je veux bien vous croire et je vous sais de bonne foi, mais qu'en est-il du deuxième agent qui avait été mis en place ? Est-il déjà enlevé ou pas encore ?

M. BEAUPREZ, Direction de Lignes Lille Littoral

Le contrat n'a pas été prolongé donc il n'est plus là. Ce qui est factuel c'est qu'on n'a plus ces bandes qui ne sont plus ni devant ni à l'intérieur de la gare. Après, comme dans toutes les gares, on a du passage et des gens plus ou moins bienveillants. C'est le cas sur Hazebrouck, c'est le cas sur Dunkerque, c'est le cas sur Calais, c'est parfois

le cas sur Boulogne. Nous sommes revenus, je dirais, à une situation normale pour un endroit recevant du public. Ça, c'est factuel. On peut aller voir, on y passe régulièrement, j'y passe régulièrement, je sollicite régulièrement les DPx de la gare de Calais sur ce sujet et nous n'avons pas de remontées spéciales. Nous avons un suivi des fiches CEZAR et des rapports sûreté qui nous permettent effectivement d'amener ces éléments que l'on pourrait effectivement coupler avec les rapports SUGE si nécessaire. Sachant que, comme il n'y a pas d'interventions sur demande aujourd'hui, sauf ce qu'il s'est passé, c'était isolé et ça peut arriver un peu partout, c'était simplement pour dire que l'efficacité du système aujourd'hui, par rapport à la remise à niveau de l'ambiance sûreté de la gare, s'est montrée tout à fait efficace. C'était ça l'objet de l'exemple.

M. WATTEBLED, CGT

Je ne voudrais pas que ça tourne en débat entre Monsieur BEAUPREZ et Monsieur WATTEBLED, mais ce qu'il s'est passé en gare de Calais Ville, c'est ce qu'il se passe aussi dans d'autres gares où l'Entreprise a mené la désertification. Ça veut dire qu'on ne voit plus de cheminots ou on en voit très peu ou alors ils sont isolés et ça devient du travailleur isolé avec toutes les problématiques que cela peut engendrer. Ce que vous nous dites, Monsieur BEAUPREZ, je veux bien vous croire, mais à quel moment avons-nous les tournées des agents de la SUGE, les rapports... ? Il n'y a rien. Je veux bien vous croire sur parole, mais ça mérite au moins que l'on puisse avoir des éléments à analyser. Ça me permet de dire que j'ai bien fait de maintenir le droit d'alerte parce que je n'avais pas tous les éléments pour le lever parce que vous avez déjà enlevé une des mesures immédiates que vous nous aviez accordées lors de l'enquête immédiate. Quand même, j'ai bien compris que ça embêtait un peu le monde que l'on dépose des droits d'alerte et j'ai bien compris aussi ce matin que nos prérogatives si on pouvait les abandonner et vous laisser nos prérogatives d'élus, ça serait encore mieux, mais laissez-nous au moins garder nos prérogatives. On a des prérogatives en tant qu'élus, c'est à nous et rien qu'à nous. Nous, on veut aussi échanger là-dessus parce que je pense, au final, pour vous avoir rencontré, Monsieur BEAUPREZ, qu'on a au moins un dénominateur commun c'est que nous sommes attachés au service public et nous sommes attachés aux conditions de travail des agents. En revanche, là où on a un désaccord, c'est sur l'aspect économique pour justement traiter les choses. Lors de l'enquête immédiate, je vous avais aussi demandé, ça fait partie du désaccord, de mettre un agent supplémentaire à l'escale et aussi d'éviter qu'un agent d'escale se retrouve seul à monter en gare parce que la gare est d'une configuration plutôt originale, les quais sont en bas et la gare est en haut avec quelques centaines de mètres d'écart. Tous ces éléments-là, je veux bien vous croire sur parole, mais on n'a rien pour au moins analyser ce que vous nous dites.

M. BEAUPREZ, Direction de Lignes Lille Littoral

Simplement pour préciser, il était prévu dans le droit d'alerte que l'agent supplémentaire ait un contrat de base de quinze jours. Je ne l'ai pas enlevé parce que ça m'embêtait, mais au bout des quinze jours le contrat n'a pas été prolongé. C'est simplement pour préciser. Par ailleurs, l'agent d'escale ne monte pas seul puisqu'il est aujourd'hui accompagné du maître-chien et on a demandé à ce que le maître-chien soit bien présent. C'était simplement pour compléter, mais j'ai bien noté. Je suis à votre disposition pour échanger. On ne va peut-être pas refaire le débat du droit

d'alerte ici, comme vous le disiez, entre nous deux. Ma porte est ouverte, il n'y a pas de sujet. Je ne sais pas si, Raphaël, tu veux reprendre la main.

M. RABIER, président

Considérez-vous que le point n° 1 est traité, Monsieur WATTEBLED ?

M. WATTEBLED, CGT

Non, je ne considère pas que le point 1 est traité, Monsieur RABIER, étant donné que le désaccord persiste toujours. Moi, je veux bien, nous sommes derrière un écran et on se parle, je n'ai pas vu de documents, je n'ai rien vu. J'ai bien compris que c'était plutôt gênant d'organiser une réunion pour parler de ce sujet-là, j'ai bien compris. Pour moi, le sujet n'est pas traité.

M. RABIER, président

Nous ne nous sommes pas compris. Il y a eu une saisine de l'inspection du travail. Je sais qu'il n'est pas traité au sens de la saisine puisqu'on n'a pas encore eu le retour de l'inspection du travail, mais je parlais du point 1 dans notre CSE extra. Est-ce qu'on a terminé de se dire ce que l'on devait se dire sur ce point 1 ? Les documents que vous avez eus avec ce CSE, ce sont les documents utiles, c'est-à-dire le CERFA, le machin, le compte rendu de la CSSCT... On n'a pas d'autres documents qu'on aurait sortis de je ne sais où. Ce sont les documents officiels et normaux liés à un droit d'alerte. Ce que je propose maintenant c'est soit de faire une pause d'une heure et demie et on reprend les points 2 et 3 soit l'ensemble des délégations présentes et le secrétaire sont d'accord pour que l'on poursuive et que l'on termine ce CSE avant la pause déjeuner.

M. KIKOS, secrétaire

Monsieur le président, on va faire une pause déjeuner, je pense que tout le monde doit se restaurer ce midi, puis nous reprendrons nos travaux. On va aller se restaurer et s'aérer chacun de notre côté puis nous reprendrons les débats qui viennent d'avoir lieu sur le premier point. Je vous remercie.

M. SERHANI, relations sociales

Concernant les organisations syndicales, pour la délégation CGT ?

M. MIGNIEN, RS CGT

Nous allons nous déconnecter, aller manger et nous reprendrons à 14 heures.

M. SERHANI, relations sociales

Pour la délégation UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

OK pour la pause déjeuner.

M. SERHANI, relations sociales

Pour la délégation FO ?

M. HAVET, RS FO

OK pour la pause déjeuner.

M. SERHANI, relations sociales

Entendu. Pour la délégation CFDT ?

Mme METTIER, RS CFDT

OK pour la pause déjeuner.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord.

M. RABIER, président

Merci. Rendez-vous à 14 heures sur le même pont. Bon appétit.

La séance est suspendue de 12 h 33 à 14 heures.

M. RABIER, président

Nous allons reprendre la suite de notre CSE extraordinaire et j'en profite pour accueillir Pascal TONNERRE de la Direction sécurité, notamment pour le point 2 concernant l'évaluation des risques.

M. TONNERRE, Direction sécurité

Bonjour à tous.

M. SERHANI, relations sociales

Bonjour, Pascal. Nous refaisons l'appel. Pour la CGT ?

M. MIGNIEN, RS CGT

La délégation CGT sera composée de Fatima BOUKREDIA, Delphine BASSEZ, Éric ESPINOUSE, Alexandre KIKOS, Ludovic FOURNIER, Xavier WATTEBLED, Fabien SMAGHUE, Loïc PIETTON, Jérôme DECLERCQ, Christophe HOUEL et moi-même, Jérôme MIGNIEN, en tant que RS.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Jérôme. Pour la délégation UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

La délégation UNSA sera composée de Monsieur TOURNAY Jean-Jacques, Monsieur MIENS Stéphane qui va se connecter d'ici quelques instants, il avait des problèmes pour se connecter, Madame Sandrine WIART, Madame COQUERIAUX Agnès, Monsieur HONVAULT Philippe et Monsieur MASSE Christophe qui remplace Madame LE SAINT Hélène. La délégation est au complet.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Pauline. Pour la délégation FO ?

M. HAVET, RS FO

Nous, nous reprenons les mêmes que ce matin.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord, merci. La délégation CFDT ?

Mme METTIER, RS CFTD

La délégation CFTD est toujours composée de Virginie MANIER, Julien TAILLEZ et moi-même, Edwige METTIER, en tant que RS donc comme ce matin.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Edwige.

M. RABIER, président

Merci.

2) Évaluations des risques concernant la sûreté et mesures de prévention

3) Mise en place d'une commission sûreté régionale afin de mener des actions préventives, transverses aux S.A, face au risque agression.

M. RABIER, président

Concernant ce deuxième point, l'intitulé est très clair, mais le champ d'action peut être ambigu. Concerne-t-il toujours cette situation à la suite du point 1 donc de Calais ou s'agit-il, de manière plus générale, du sujet d'évaluation des risques sur l'ensemble du TER Hauts-de-France ? Peut-être que Monsieur WATTEBLED peut nous éclairer.

M. WATTEBLED, CGT

C'est un sujet plutôt général d'évaluation des risques effectivement par rapport à ce qu'on s'est dit ce matin, mais également par rapport à ce qu'on s'est dit ce matin avant la réunion extraordinaire qui était prévue l'après-midi sur les commissions sûreté.

M. RABIER, président

D'accord. En fait, vous liez un petit peu les deux points puisque la commission sûreté, c'est le point 3 de votre ordre du jour. Que peut-on dire là-dessus ? Je vais commencer et je laisserai Pascal TONNERRE bien évidemment poursuivre un peu plus dans les méthodologies. La sûreté fait partie des éléments d'analyse des risques au même titre que tout cela concourt à la SST en général et à l'application de l'analyse qu'on doit faire en matière de santé et sécurité au travail. J'enfonce des portes ouvertes. Il y a des systèmes ensuite de cotation, il y a des mesures... et on doit évaluer régulièrement et surtout réagir de manière la plus préventive possible quand on a des sujets d'ordre sûreté. On parle de la sûreté qui a des conséquences sur les salariés. S'agissant, par exemple, des vols dans les ateliers, c'est une problématique pour l'Entreprise, mais c'est un autre champ qui n'a pas nécessairement un impact direct sur la santé-sécurité au travail du salarié. Je parle bien des atteintes en particulier. Ce qu'on a dit ce matin est encore plus d'actualité avec ce que l'on vient de se dire en fin de matinée.

À un moment donné, si on arrive à travailler correctement et sortir un accord qui donne les bases à la fois d'un meilleur traitement curatif parce que ça reste important et notamment dans la prise en charge – je ne vais pas revenir sur ce qu'on s'est dit tout à l'heure – et d'un traitement préventif et un partage et j'ai entendu les messages, je ne suis pas complètement autiste, sur votre volonté d'être informés, de pouvoir

apporter votre vision et votre éclairage sur ce qui peut être décidé. Aujourd'hui, peut-être que le point de faiblesse de notre dispositif actuel, c'est que, pour plein de raisons, et les réorganisations, je vous rejoins, ont sans doute contribué à cela, on n'a pas complètement appliqué tout ce qu'on avait pu décider il y a vingt ans ou il y a cinq ans ou quatre ans quand on a refait les accords sûreté. La Direction prend sa part de responsabilité là-dedans parce qu'elle doit être à l'initiative. En même temps, les histoires d'analyse de risques, ça se traite de différentes manières en préventif avec le document unique et des cotations. J'ai envie de dire, quand on fait un suivi plutôt intelligent, ça permet de réajuster le tir et de proposer des mesures d'analyse et des mesures de prévention. C'est un peu ça l'idée. C'est de dire qu'à un moment donné, comme je le souhaite et comme nous le souhaitons parce que je pense que c'est plutôt partagé, si on arrive à mettre en place un dispositif de partage, nous ne serons sans doute pas d'accord sur tout, bien évidemment, parce qu'il y aura, comme dans tous les dossiers, des sujets de moyens, mais si quand même, dans les principaux sujets de prévention, nous sommes d'accord sur le moment d'en parler, le moment de décider et ce que l'on fait, nous aurons fait, je trouve, un travail intéressant et sans doute pertinent pour mieux évaluer les risques.

Il y a la responsabilité de l'Entreprise, il y a le rôle que vous avez en particulier en tant qu'élu ou mandaté CSSCT pour ceux qui sont dans ces commissions, de proposer et d'essayer d'ajuster des mesures qui peuvent l'être. Souvent, c'est une question de choix. Si on parle de la SUGE qui est fortement sollicitée et pour le coup, si je reviens sur les déclarations, c'est un service transverse, la SUGE, et tant mieux. Pour le coup, elle travaille bien pour l'ensemble de la SNCF, toutes les activités et toutes les SA et, souvent, on se la dispute. Ce n'est même pas tant une question de moyens financiers, c'est aussi une question de moyens tout court. Les opérateurs de la SUGE étant des êtres humains comme les autres avec des conditions de travail et un respect de tout cela. On a donc à coordonner tout cela et à évaluer finalement les priorités. Moi, dans ce sens-là, je ne peux qu'être d'accord sur le fait que notre accord sûreté futur amène à mieux partager et évaluer les risques, notamment d'utilisation de tel ou tel moyen par rapport à tel ou tel autre. Je vous laisse parler.

M. SERHANI, relations sociales

Nous avons deux demandes de parole : Madame BASSEZ et Monsieur WATTEBLED. Delphine.

Mme BASSEZ, CGT

Bonjour à tous. Effectivement, nous sommes assez heureux de vous entendre dire que la question de la sûreté va revenir au cœur des préoccupations. Malheureusement, il aura fallu cette demande de CSE extra pour qu'on en arrive enfin à vous entendre dire cela, Monsieur RABIER. Pourtant, la CGT vous demande en instance, en CSE plusieurs fois et quasiment à toutes les CSSCT, de remettre ce sujet au plus proche des cheminots puisque ça fait partie des grandes préoccupations des cheminots. Effectivement, il y a un problème avec les réorganisations, mais pas seulement. On voit que, depuis la disparition des CHSCT, la question de la sûreté n'est plus traitée qu'en curatif. Nous, ce que nous vous demandons, c'est de remettre effectivement du préventif. À quel moment, aujourd'hui, depuis la mise en place des CSE, on traite le sujet en préventif ? Effectivement, on peut [...] des choses, mais

nous, ce que l'on vous demande, c'est de pouvoir reprendre nos prérogatives en tant que préventeurs. On peut évaluer, mais il faut aussi donner des moyens.

M. SERHANI, relations sociales

Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

C'est dans la même veine que Delphine. Simplement une précision, l'évaluation des risques, ce n'est pas un travail, c'est une obligation. Dès lors, on doit mettre en œuvre cette obligation parce qu'il y a une obligation de résultat. Chaque réorganisation doit être précédée par une évaluation a priori des risques, par exemple. C'est ce qu'on vous répète continuellement avant chaque restructuration. Pour nous, ce qui gêne, c'est que l'aspect économique prend trop souvent voire systématiquement le dessus sur l'aspect conditions de travail et évaluation des risques. Le deuxième truc, sur la SUGE, effectivement, la SUGE est un service transverse et à chaque fois on vous demande de mettre en place la SUGE plutôt que des sociétés de sécurité, mais vous oubliez tout le temps, comme ce matin, de préciser que la SUGE ne fonctionne que lorsqu'on lui donne les moyens financiers de fonctionner puisque c'est la contractualisation qui prédomine dans cette activité. Ce qui fait que si l'activité TER n'augmente pas le nombre d'heures ou ne donne pas d'heures du tout, la SUGE n'interviendra pas pour le compte du TER, par exemple.

C'est en ce sens que l'on vous dit que la SUGE, déjà, ça ne devrait pas être une contractualisation réalisée avec les activités, mais surtout, mettez les moyens nécessaires quant à l'intervention de la SUGE, autrement dit mettez les moyens en termes d'heures que vous allez commander à la SUGE et dès lors la SUGE pourra répondre parce que, grâce à ces heures, elle pourra embaucher. Je ne pense pas qu'il y ait une bagarre de chiffonniers entre les activités pour la SUGE. Je pense juste qu'il y a une bagarre de chiffonniers entre les activités pour ne pas dépenser trop d'argent dans la contractualisation avec la SUGE. Ça fait d'ailleurs partie d'une des questions que l'on vous pose : quel est le nombre d'heures que vous avez commandé à la SUGE ces trois ou quatre dernières années ? Merci. Terminé.

M. RABIER, président

Je n'ai pas cette réponse à l'instant T, mais je peux l'obtenir, Monsieur WATTEBLED. On ne garde pas cela nécessairement secret et il ne me semble pas, mais je vais le vérifier, qu'on ait baissé la garde pour faire des économies sur la SUGE. Un point sur l'aspect contractualisation que vous avez évoqué. Aujourd'hui, la SUGE fait partie de la SA mère. C'est donc une autre société et même avant, c'était un autre EPIC. Il ne peut pas y avoir simplement des liens de subordination parce qu'il n'y en a pas entre une société et une autre. Il faut donc quand même des outils, des contrats j'ai envie de vous dire, même si c'est au sein du Groupe public de l'Entreprise. Donc, au-delà même du principe de mettre en place des contrats, c'est simplement nécessaire parce qu'on n'est pas dans la même société. Ça, c'est un point.

Après, en réalité, pour avoir vécu ces sujets-là et pas simplement ces dernières années, mais depuis longtemps, ce principe de contractualisation que vous montrez du doigt en disant que c'est finalement un problème potentiel n'est pas complètement nouveau. Le souci, souvent, dans les situations de crise, mais pas uniquement, dans les situations un petit peu tendues, c'est que vous avez plusieurs activités qui

réclament les mêmes moyens que la SUGE. Vous allez me dire « vous n'avez qu'à embaucher à la SUGE ». Pour le coup, regardez les chiffres depuis plusieurs années, il y a des embauches à la SUGE et même régulièrement des campagnes de recrutements internes. C'est donc un service qui, pour le coup, contrairement à ce que l'on fait dans beaucoup d'autres endroits dans l'entreprise, a plutôt une trajectoire d'effectif en croissance. On peut s'en réjouir parce que ça veut dire que des moyens nouveaux sont amenés pour mieux répondre aux besoins. En même temps, je ne sais pas si c'est une super bonne nouvelle parce que ça veut dire que les sujets sûreté sont toujours fortement présents dans l'environnement ferroviaire. C'est donc à la fois une bonne nouvelle que l'on mette des moyens, mais en même temps ça veut dire qu'on est encore sujet à régler tout cela. Après, oui, je suis d'accord avec vous, Madame BASSEZ, c'est un sujet de préoccupations. Encore une fois je pense par causes atteintes, mais ce sont les événements qui me touchent le plus. À chaque fois qu'un agent est agressé... et qu'il va être arrêté, c'est potentiellement un traumatisme. Vous êtes contrôleuse, vous savez bien ce que c'est. Heureusement que l'on s'en préoccupe. D'ailleurs, ça a été dit tout à l'heure par Florent MARTEL, on ne fait pas rien. Je pense que, ces derniers mois, ces derniers temps, notamment peut-être depuis le CSE, il y a un point de bascule avec 2019, on n'a pas suffisamment travaillé ensemble – ensemble c'est-à-dire avec le CSE et ses commissions – sur ce sujet-là, mais on n'a pas rien fait. Je me souviens d'ailleurs d'un débat que nous avons eu sur ÉTER. D'ailleurs, un des points que vous souligniez, c'était des réunions préparatoires... le système ÉTER a fortement évolué à cause de la crise, vous le savez, mais vous disiez que c'était intéressant qu'il y ait des réunions préparatoires parce qu'on pouvait justement discuter, ajuster et proposer des trucs à faire, des solutions d'organisation spécifiques dans tel ou tel endroit.

Typiquement, ça fait partie des mesures de prévention. Tout cela, pour moi, oui, oui, ça nous préoccupe. J'ai envie de dire, c'est normal que ça nous préoccupe. La question de la sûreté ne doit pas être traitée uniquement de façon curative. Je l'ai dit tout à l'heure quand on était dans le premier CSE et c'est tout l'objet de conforter, d'améliorer encore si on le peut les mesures curatives, mais le plus dur, parce que c'est là qu'il y a du débat et c'est là que tout n'est pas facile parce que chacun peut avoir son idée de ce qu'est la bonne mesure en prévention ou les moyens qu'il faut mettre en plus ou pas, c'est donc la partie en amont. En amont, malheureusement, de ce qui peut être perçu par certains comme un danger et par d'autres comme pas nécessairement l'endroit où il faut mettre absolument nos forces SUGE et autres, tel ou tel secteur, telle ou telle ligne, telle ou telle opération...

Tout cela, c'est compliqué. Ça veut dire qu'il faudra qu'on se mette d'accord sur des modalités de partage. Je ne sais pas s'il faut aller jusqu'au local, on n'a pas encore travaillé le sujet parce qu'on va refaire toute la démarche qu'on a indiquée ce matin, mais à un moment donné, il faut qu'il y ait un retour – c'est ma conception – à la fois vers le représentant, mais d'une manière plus générale, vers ceux en particulier qui sont en relation client qui, malheureusement, peuvent subir une agression, un traumatisme. Ces salariés-là ont besoin de savoir si, quelque part, il y a quand même une organisation qui essaye de préserver le niveau de sûreté en général pour qu'ils exercent leur métier dans les meilleures conditions possible. Ça, ce sont peut-être des phrases et des mots pour vous, mais c'est en tout cas l'esprit dans lequel on souhaite travailler puisque vous êtes des préventeurs, comme nous, et que vous avez vos propositions à faire. Je n'ai pas du tout de problème avec ça, sinon on

n'entamerait pas toute cette démarche. Cette démarche que l'on souhaitait entamer et qu'on avait programmée avant même ce CSE-là puisqu'on l'avait en tête, je vous l'ai dit et encore une fois ce n'est pas un mensonge, ça fait un an que je demande à Karim SERHANI de travailler ce sujet-là, la crise COVID et l'ensemble des tâches des uns et des autres ont fait qu'on a plutôt décalé, mais là, on n'attendra pas le retour des réunions normales parce qu'on sent que ça repousse encore à plus loin. Voilà ce que je peux dire à chaud. Je sais qu'il y a encore des demandes de parole.

M. SERHANI, relations sociales

En effet. Madame BASSEZ.

Mme BASSEZ, CGT

Monsieur RABIER, je vous entends dire que c'est compliqué, mais quand on s'appuie sur ce qui était fait avant, il y a des choses très simples à mettre en œuvre. Par exemple, un petit point d'histoire que la CGT porte en CSSCT et en G2T2R depuis leur mise en place : quand on parle G2T2R pour les ASCT, on se réfère à il n'y a pas très longtemps, le premier CHSCT à la remise des roulements portait sur la sûreté. Autrement dit, avant de retravailler le roulement, avant de retravailler les grilles, on analysait finement, par rapport à tous les éléments qu'on avait, justement les trains qui étaient repris sûreté donc les tranches horaires où il y avait des problématiques à certains endroits et ça, le CHSCT était très qualifié pour le faire. Ce point n'est plus traité du tout dans les roulements. La CGT n'a cessé de le demander à chaque G2T2R et à chaque CSSCT où on parlait des roulements. Ça fait quand même deux ans. Là, oui, il y a une urgence sur le sujet, notamment sur ce genre de solutions que l'on peut apporter. Il n'y a pas que la SUGE pour prévenir la sûreté, il y a aussi la réhumanisation, Monsieur RABIER. Il n'y a pas de problème de contractualisation pour cela. Là-dessus, vous avez la main, Monsieur RABIER. C'est un exemple très simple et c'est un exemple parmi tant d'autres.

M. SERHANI, relations sociales

Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Je voudrais simplement revenir sur la mission première de la SUGE. La mission première de la SUGE – ce n'est pas moi qui le dis, c'est la SUGE – c'est une mission de prévention et ce n'est pas une mission de répression. Déjà, les mots ont une valeur et une importance. La prévention, ça veut dire autre chose que la répression. Ça, c'est important. C'est important de le rappeler. Après, sur la démarche d'évaluation des risques, c'est une étape cruciale dans une démarche de prévention. D'ailleurs, ça relève de votre obligation d'employeur. Après, sans aller trop loin sur ce sujet-là, mais on pourrait en parler des heures, la démarche c'est : on prépare l'évaluation des risques, on identifie les risques, on classe les risques puis on propose des actions de prévention et c'est surtout cet épisode-là sur lequel il faut appuyer, proposer des actions de prévention.

Trop souvent, l'Entreprise considère l'instance comme juste un moyen de passer des dossiers de restructuration parce que, économiquement, c'est vital d'après ce que vous dites. Nous, on vous dit, avant de passer des projets de restructuration, c'est un exemple, mais avant de passer cela, on a toute une démarche de prévention qui n'est pas réalisée. Combien de fois vous a-t-on demandé dans les dossiers où était

l'évaluation des risques a priori avant de mettre en place une organisation ? Je vous rappelle quand même que le Code du travail stipule qu'une réorganisation ne doit pas dégrader, mais au minimum améliorer les conditions de travail. Sinon, on ne fait pas de réorganisations. Ce n'est pas ce que vous faites. Terminé pour moi.

M. RABIER, président

Je vais reprendre certains de vos propos parce qu'il y a des points que je partage et d'autres moins, vous l'imaginez bien. Oui, c'est une obligation et en même temps tout à l'heure vous disiez que ce n'était pas un travail. C'est une obligation, mais qui constitue un travail et on doit réaliser ce travail sérieusement. Ce qui m'amène à vous dire, pour rejoindre d'ailleurs ce que disait Madame BASSEZ, il faut des indicateurs. C'est-à-dire que, à un moment donné, il ne peut pas y avoir simplement du sentiment ou de l'impression ou « hier, j'ai rencontré quelqu'un qui... », il faut que ce soit factuel. Ça a été dit encore tout à l'heure, en fin de matinée, en fait ce sont les faits, les événements sûreté. On a une base CEZAR qui est quand même plutôt bien enrichie, bien suivie, qui fait référence. On a un historique et on arrive à voir à travers tout ce qui remonte, finalement, où ça se situe, quand ça se situe, quel train. On a des éléments : quel site, quelle période horaire, quelle période de l'année, quel événement particulier. On a quand même une base de connaissances et d'expériences sur les événements et les faits sûreté qui est extrêmement précieuse.

Après, il s'agit d'en tirer les enseignements, regarder les tendances nouvelles qui se dégagent. Tout cela, ce sont des travaux d'analyse et moi, encore une fois, j'en conviens avec vous, si ces travaux d'analyse sont correctement... Moi aussi, étant jeune, j'ai été président de CHSCT... j'ai fait ces travaux-là, Madame BASSEZ, en CHSCT et ça se passait bien d'ailleurs. Les gens étaient animés, côté Direction comme du côté des représentants en CHSCT, de la même intention d'essayer de prévenir, de réguler les choses, de prévoir des trucs qui allaient arriver et c'était plutôt fait en bonne intelligence. Toutefois, ça n'enlevait pas le fait que, à un moment donné, il y avait des propositions pour lesquelles la Direction ne pouvait pas suivre pour des raisons simplement de moyens. On demandait souvent des moyens, souvent des moyens SUGE, parce que la SUGE fait de la prévention... D'ailleurs, vous le savez, il y a beaucoup de voyageurs qui font mal la différence entre un vrai policier et un agent SUGE parce qu'ils sont tous habillés en bleu de la même façon. Ils font donc une vraie prévention de par leur simple présence. Ils sont armés, quelque part simplement le fait qu'ils soient dans le train, dans la gare... rassure un petit peu tout le monde et finalement les voyageurs comme les cheminots. Chacun cherche donc à trouver la meilleure solution pour prévenir le plus possible des événements par nature souvent imprévus. Une fois qu'on a posé cela, il s'agit de savoir quels sont les outils, sur quelle périodicité on regarde les choses...

Après, le document unique, c'est un peu une synthèse de tout cela. Ça vient, pour les équipes, analyser les choses, mais ça ne suffit pas pour être agiles et réactifs. On ne remet pas à jour le document unique toutes les deux semaines donc c'est quelque chose qui peut évoluer au minimum une fois par an ou à chaque fois qu'on change l'organisation, mais qui ne peut pas être un outil suffisant – on le sait bien, sinon on ne serait pas là en train de discuter – pour faire fonctionner l'ensemble des mesures sûreté à prendre et avec le maximum, je dirais, d'adaptation. Je ne peux pas être d'accord avec ce que vous avez dit, « l'instance n'est là que pour faire des transformations », non et heureusement que non. On a d'ailleurs essayé, je pense

que c'est plutôt une bonne chose, à chaque fois qu'il y a maintenant de gros dossiers de réorganisation de les traiter en CSE extraordinaire de telle manière à ce que les réunions régulières soient, je dirais, consacrées normalement sur tous les aspects que l'on doit voir en CSE et c'est ce que l'on fait d'ailleurs depuis plusieurs mois et c'est plutôt une bonne chose plutôt que de faire des ordres du jour, d'autant plus que nous sommes en distanciel, trop chargés où à la fin plus personne n'est suffisamment concentré. On a donc plutôt cette méthode de travail de mettre à part les dossiers de réorganisation en CSE extra et ça nous permet d'avoir les CSE normaux, comme les CSSCT habituelles, uniquement consacrés à l'ensemble des prérogatives et notamment fortement portés sur l'aspect préventif. Oui, l'instance fait travailler les membres sur des dossiers de réorganisation, mais pas uniquement et heureusement.

La démarche de prévention n'est pas réalisée, je ne suis pas d'accord non plus, Monsieur WATTEBLED. On fait des choses et heureusement que l'on fait des choses. Je vous le dis, elles ne sont sans doute pas assez partagées avec les représentants et peut-être pas assez affinées et pas assez documentées et pas assez avec les indicateurs qu'il nous faut, mais c'est le travail qui est devant nous. Je ne peux pas vous laisser dire qu'on n'a pas su réagir. D'ailleurs, quand on a vu la première crise COVID, le premier confinement lourd, on a vu et on avait d'ailleurs des points COVID à cette époque où on discutait des accueils filtrage, la SUGE... On a traité de cela, on a même eu des droits d'alerte. Tout cela, ça fait qu'on a quand même géré, un peu difficilement, j'en conviens, mais on a géré les choses donc on a fait de la prévention. Parfois, on ne met pas la même chose derrière le mot « prévention ». Ce que vous appelez curatif, pour nous c'est parfois encore de la prévention. Le curseur n'est peut-être pas vu de la même manière chez tout le monde, mais on fait des choses. Elles ne sont pas encore assez valorisées et pas encore assez spécifiées et spécifiques à tel ou tel secteur.

C'est l'enjeu des débats, mais comme dans toute démarche, il y aura quand même, à un moment donné, des cadrages, pas uniquement des cadrages financiers, mais des cadrages de méthode, des cadrages de périodicité, des cadrages d'analyse et à la fin, une fois que l'Entreprise aura pris en compte l'ensemble des avis de tout le monde, devra à un moment donné choisir des actions et elle ne pourra jamais retenir 100 % de toutes les actions qui seront proposées par les uns et par les autres. Parfois, ce sont d'ailleurs des propositions qui ne peuvent pas nécessairement s'ajuster ensemble. Elles doivent parfois être segmentées. En tout cas, elles ne se synchronisent pas toujours toutes facilement.

M. SERHANI, relations sociales

Je crois que Monsieur WATTEBLED avait redemandé la parole.

M. RABIER, président

Allez-y, Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Merci, Monsieur RABIER. Simplement, l'article L.4121-2 du Code du travail explique comment on fait de la prévention et le préalable à toute prévention. Ce sont les neuf grands principes généraux de prévention et le premier de ces principes c'est d'éviter le risque, c'est-à-dire le supprimer, supprimer le danger ou l'exposition au danger. Après, on déroule et si on ne peut pas supprimer, on évalue puis on combat les

risques à la source. On doit adapter le travail à l'homme, tenir compte de l'évolution technique... Bref, les neuf principes généraux de prévention sont la base de toute prévention. À quel moment en parlez-vous ? À quel moment mettez-vous en application ceci ? C'est simplement un débat de fond. Un débat de fond qu'on avait effectivement en CHSCT. Bon, les CHSCT n'existent plus, donc la seule instance qui peut en parler, au-delà des commissions de santé, c'est l'instance CSE, mais l'instance CSE n'est qu'un endroit où vous empilez – vous faites d'ailleurs un peu pareil dans les CSSCT – les dossiers de restructuration sans travailler le fond sur la prévention des risques. Le risque peut être agression, mais il peut être aussi technique, il existe toutes sortes de risques et ça, ça doit être analysé et ça doit être analysé au plus proche du terrain, c'est-à-dire au niveau de l'endroit où il peut y avoir le risque. Terminé.

M. RABIER, président

Je connais les neuf principes généraux de prévention et vous les citez régulièrement, oralement ou dans vos courriers. Tout cela est extrêmement clair pour moi en tout cas. L'instance CSE a un rôle à jouer, mais on touche du doigt... ça fait partie du REX qui a été fait, à la fois le REX national et celui qu'on est en train de faire sur une instance qui a centralisé beaucoup de sujets et qui permet moins facilement, c'est un fait, de travailler comme on le faisait avant. Il y avait vingt-cinq CHSCT avant le CSE, donc quand bien même on arriverait à faire un travail équivalent, on ne le ferait que sur trois CSSCT. Donc, rien que par la nouvelle structuration de l'instance unique, on est déjà dans une autre forme de dialogue à trouver pour avoir un truc aussi fin, en tout cas une expertise, une analyse aussi fine que ce que l'on pouvait connaître avant. Tout cela, j'enfoncé des portes ouvertes, vous le savez aussi bien que moi. Après, je ne partage pas cette idée qu'on empilerait les dossiers sans travailler la prévention des risques. Je le redis là parce que c'est toujours aussi vrai, il y avait eu une expertise pour risque grave – c'était sur le RPS, c'était un débat qu'on avait en 2019 – plutôt riche et bien documentée, en tout cas qui donnait quand même, je dirais, une panoplie assez importante de pistes d'amélioration et de prévention.

C'est toujours insuffisant, mais entre avant 2019 et aujourd'hui, 2021, on a quand même pris, je crois, le sujet des RPS à bras-le-corps avec différents leviers, différentes actions... Ça peut paraître comme ça insignifiant, mais il y a un travail de fond qui a été fait de notre côté, qui est également fait dans les CSSCT, dans différents groupes de travail qui peuvent exister. On va d'ailleurs rendre compte, dans les deux prochains mois, un petit peu du bilan que l'on fait de tout cela parce qu'on avait promis qu'on reviendrait sur toute cette matière qui avait été donnée et reconnue unanimement comme utile. On pourra montrer qu'il y a un écart entre ce que l'on faisait il y a encore deux ans et ce que l'on fait aujourd'hui, notamment dans les dossiers de réorganisation parce que, malheureusement, il y en a beaucoup donc nous sommes bien obligés de traiter cela. Je pense que, sous l'angle de la sûreté, j'ai la même ambition. C'est-à-dire que, à un moment donné, on prend le sujet peut-être un peu plus à bras-le-corps que ce qu'on a fait depuis deux ans parce qu'on s'est peut-être concentré davantage sur les RPS que sur la sûreté, en tout cas je parle pour moi.

On va le prendre et on va essayer d'avancer et on se donnera des objectifs et on va le travailler ensemble puisque j'espère qu'on aura une forme, pas d'instance, mais une forme de commission sûreté régionale, comme ça existait, qui nous permettra

justement d'évaluer et de montrer les progrès. On en était là début 2021, ça n'allait pas sur tel ou tel point et on pourra se dire, dans un an et demi ou deux, on en est là maintenant, on a progressé là-dessus, là-dessus, là-dessus. J'espère qu'on pourra montrer les progrès. Ça partira d'un état des lieux d'indicateurs, de situations données et de méthodes de travail. C'est vrai qu'il faut remettre peut-être un peu plus de rigueur dans nos process de communication sur tous ces sujets-là parce qu'on a fait des choses, peut-être qu'on les a mal communiquées, en tout cas auprès des agents ou des représentants que vous êtes. Terminé pour moi.

M. SERHANI, relations sociales

Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Je vais arrêter de faire le ping-pong, mais je le laisserai la parole aux autres organisations syndicales si elles souhaitent la prendre. L'expertise à laquelle vous faites référence s'est faite à la demande des élus et non à la demande de l'Entreprise. À chaque expertise que l'on propose, il s'agit de traiter l'aspect conditions et hygiène au travail pour pallier justement ce manque d'information qu'on a dans les dossiers qui sont strictement et essentiellement construits sur la base du prisme économique. Nous, nous prenons le prisme qui nous intéresse et c'est le prisme dont nos prérogatives font partie, c'est le prisme des conditions de travail des agents et de la prévention. Ça, c'était pour aussi rectifier parce que vous dites un peu tout et vous englobez toujours tout donc il est bien aussi de rectifier deux ou trois trucs de temps en temps. La prévention, c'est aussi la démarche engagée sur Calais, par exemple. J'en reparle parce que, je vous l'ai dit, trois semaines avant l'agression, j'ai eu une démarche justement de prévention pour éliminer le risque.

J'étais dans les neuf principes généraux de prévention. J'appelle la personne en charge de la préservation de la santé physique et mentale des agents, j'essaye d'engager cette démarche-là, mais j'ai bien vu que ça ne fonctionnait pas et j'ai bien vu que, en réalité, nous sommes uniquement le poil à gratter ou l'épine dans la chaussure et « vivement qu'ils se taisent ». En gros, c'est ça, c'est comme ça qu'on le prend. Si on avait agi – c'est ce que l'on dit ce matin encore dans la déclaration – à la source et écouter les alertes, pas par le biais d'un droit d'alerte, les alertes téléphoniques d'un élu envers un dirigeant d'entreprise, si on avait écouté cela, peut-être qu'il n'y aurait pas eu l'agression. Je ne dis pas qu'il n'y aurait pas eu d'agression, je dis qu'on aurait peut-être pu éviter une agression et mettre en place justement des mesures de prévention. C'est dans cette veine-là qu'il faut aller. L'écoute et le partage ce n'est pas : je suis chef, je décide et j'écoute parce que je suis obligé d'écouter, non ! C'est une construction commune avec un préalable de l'Entreprise. Terminé pour moi.

M. RABIER, président

La démarche RPS, c'était bien une expertise à la demande de l'ensemble des élus et votée comme telle, bien sûr, mais reconnaissez qu'on ne l'a pas balayée d'un revers de main. Nous aussi, nous avons dit qu'elle était utile et je trouve que c'est plutôt une bonne chose que l'on converge quand même un peu sur ce qu'il faut faire pour améliorer la situation. La démarche sûreté, pour le coup, c'est nous qui sommes venus tout à l'heure avec une proposition de méthode et cette envie quand même

d'avancer et dans un délai finalement assez court parce que trois mois, c'est vite passé, même si on se donnera le temps, même si ça ne finit qu'au mois d'août ce n'est pas, au fond, très grave si on tombe sur un accord. En tout cas, on essaye de se donner une certaine dynamique dans la volonté qu'on a d'aboutir à quelque chose. Donc, quand on enverra un projet, on va déjà envoyer quelque chose de plutôt construit, qui tire profit de l'expérience picarde, qui met au goût du jour un certain nombre de choses. J'espère que vous aurez la même démarche, mais je le sais, d'améliorer ce texte. C'est un peu comme quand on cherche à construire un accord. C'est ce qu'il se passe actuellement avec le parlement pour tel ou tel projet de loi. On cherche à aboutir à quelque chose qui convienne à tout le monde et surtout qui permette de mieux appréhender ce sujet qui est complexe.

Quoi qu'on en dise, ce n'est pas un pur sujet de sécurité exploitation ferroviaire où là on est dans notre milieu industriel, technique, sécurité, les règles. Là, on est dans la société et on n'a pas toujours cette capacité d'être devin. On ne pourra jamais éviter complètement... vous dites « supprimer le risque », mais ça, en matière de sûreté, c'est extrêmement délicat. Même quand il y a très peu de trains, il y a des risques sûreté aussi parce que – on l'a vu au premier confinement – ce n'est jamais simple. Ce n'est donc pas uniquement une question de volume finalement de trains. Il y a plein d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte, qui créent ou pas des moments plus ou moins risqués si on parle encore une fois du sujet des atteintes. C'est l'essentiel des problématiques que l'on doit travailler, mais ça ne reflète pas la totalité des sujets sûreté que nous vivons.

Il existe aussi parfois des sentiments de sûreté ou d'insécurité perçus par les cheminots comme les voyageurs qui ne sont pas nécessairement liés à des problématiques d'agressions ou autres, mais qui sont simplement... le sentiment d'être un peu tout seul dans son train, il y a peu de monde, le train est trop long, on sait qu'il y a des méthodes ici ou là qui ont déjà été expérimentées, notamment à Transilien, dans lesquelles on demande aux voyageurs de se rassembler... pour éviter... il y a des choses comme cela qui peuvent être également portées dans les débats. En effet, quand un contrôleur voit des gens qui ne sont pas à l'aise, ça peut lui-même le mettre en difficulté. Il peut donc y avoir aussi des choses qui doivent être discutées et qui peuvent être spécifiques à telle ou telle ligne, tel ou tel train, telle ou telle heure. Y a-t-il d'autres interventions ?

M. SERHANI, relations sociales

Nous n'avons pas d'autres demandes de parole, Raphaël.

M. RABIER, président

Je ne sais pas si on peut conclure comme ça, mais on ouvre un chantier là que l'on considère comme absolument nécessaire parce que l'environnement dans lequel se trouvent aujourd'hui les agents en relation client en particulier n'est pas toujours facile. On doit mieux appréhender, mieux connaître, mieux travailler avec vous, représentants, et sans doute peut-être construire un dispositif spécifique ad hoc. On voit bien qu'en CSE, à trente-deux, ce n'est pas facile de définir des mesures techniques. Il faut que l'on se donne des moyens de travailler de manière plus pertinente tous ces sujets-là. En tout cas, on va s'y employer, on va faire des propositions, vous en ferez et moi je mettrai l'énergie pour essayer d'aboutir à quelque chose qui convient à tout le monde. Voilà ce que je peux vous dire. Je l'ai déjà dit ce

matin, mais je le redis là. Nous avons une demande de parole de Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Je pense qu'il ne faut pas réinventer l'eau chaude à chaque fois. L'eau chaude existe, il faut s'en servir. La prévention existe de tout temps et ce n'est pas parce qu'il y a le COVID en ce moment qu'on ne peut plus faire de prévention. À d'autres époques, c'était l'aspect terrorisme qui était gênant, mais on a eu aussi le H1N1. La prévention, les neuf principes généraux de prévention n'existent pas depuis hier matin. Ils existent depuis un bon moment, depuis la mise en place pratiquement des CHSCT. Ça a été intensifié avec la mise en place des CHSCT en 82, mais quand même, ce ne sont pas des trucs que l'on découvre. Donc, il suffit de prendre en compte cet aspect des neuf principes généraux de prévention. Avant de mettre en place une organisation, il faut traiter l'aspect de prévention des risques. La prévention des risques, je vous entends depuis tout à l'heure, ce n'est pas que la sûreté, que l'on soit bien d'accord là-dessus. Le risque est inhérent dès lors que l'on prend son poste de travail. D'ailleurs, il existe dès lors que l'on fait le parcours pour aller à son travail. Le risque routier, cela fait partie aussi de la prévention.

Quand vous délocalisez des postes, il y a un dossier qui va tomber demain en CSSCT sur la démarche DPx, j'ai oublié le terme qui voudrait dire que l'on va en fait révolutionner les DPx, mais en fait, quand on lit un peu le dossier, on s'aperçoit que vous allez donner un peu plus de missions et un peu plus d'étendue géographique aux DPx. Qu'est-ce que ça veut dire derrière ? Que vous allez augmenter le temps de trajet, par exemple. Ça, ça fait partie des notions à traiter en prévention. Le risque routier, c'est un risque critique dans la prévention et que l'on doit traiter. Le prisme économique réduit à néant la prévention. C'est ça que l'on vous dit, Monsieur RABIER. Ce n'est pas être en *one shot* sur des réponses au COVID ou à une agression ou peu importe le sujet comme une météorite qui tomberait sur le chantier de Lille, par exemple. La prévention, c'est une procédure au long cours et que l'on doit appréhender en premier avant toute mise en place d'organisation. C'est ça qu'on vous dit.

M. RABIER, président

Je n'ai jamais dit que la prévention ne concernait que la sûreté. L'objet du CSE de cet après-midi est quand même centré sur la sûreté. Évaluation des risques concernant la sûreté et on était là-dessus. Après, vous avez complètement raison, l'évaluation des risques de manière générale, c'est l'ensemble des risques qui touchent la santé et sécurité au travail. L'aspect accidentologie de trajet, parce qu'on a des accidents de trajet, en vélo, en trottinette, en fait bien évidemment partie. Je n'ai simplement pas évoqué cela parce qu'on n'était pas dans le champ de la question de cet après-midi, mais pour moi rien n'est nouveau là-dessus, je suis d'accord avec vous.

M. WATTEBLED, CGT

Monsieur RABIER, je relis l'ordre du jour : « ... la sûreté et les mesures de prévention », ce n'est pas « ... la sûreté et ses mesures de prévention ». Il s'agit donc bien d'un champ plus large d'évaluation des risques, excusez-moi.

M. RABIER, président

D'accord. J'avais compris que c'était les mesures de prévention concernant la sûreté. Excusez-moi, je l'avais compris comme cela. La commission sûreté régionale, le point 3, c'était bien sur la sûreté. On était plutôt sur un « CSE sûreté ». Les mesures de prévention ne sont pas, heureusement d'ailleurs, exclusivement centrées sur les sujets sûreté, il y aurait un sacré manque. On a fait des travaux dernièrement sur certains chantiers comme celui du Maroc, on travaille d'arrache-pied, on est sur les pistes itinéraires. L'essentiel, Pascal TONNERRE est là, il pourrait nous le dire, les principaux sujets de prévention sur lesquels on travaille, ce sont les accidents basiques d'accidents du travail, ça reste les déplacements, ça reste des choses malheureusement extrêmement habituelles, classiques. Je n'ai plus les chiffres en tête, Pascal. Les événements sûreté sont des événements graves, mais ce n'est pas forcément ceux-là qui constituent le plus fort taux d'accidentologie du travail si on mesure cet indicateur-là.

M. TONNERRE, Direction sécurité

Le plus fort taux, ce sont les accidents de plain-pied dénivellation où on est à 49 % de cet élément-là sur les accidents du travail avec arrêt et on est à 26 % sur les atteintes outrages. C'est facile pour moi de vous dire cela parce que j'étais en CSR ce matin donc c'est tout frais et j'ai les chiffres en tête. En premier, c'est plain-pied dénivellation puis atteintes outrages. Effectivement, Monsieur WATTEBLED, au niveau des évaluations des risques, il faut qu'on les fasse. Elles sont faites. Certaines unités de travail ne sont pas nécessairement à revoir, on ne les revoit pas toutes. Après, on en revoit certaines. Je pense qu'on avait déjà évoqué ce sujet, il faut que l'on vous donne l'information. C'est peut-être aussi un manque d'information. On les fait, mais on ne vous informe pas. C'est ce que disait Monsieur RABIER tout à l'heure, c'est au niveau de l'information qu'il faut que l'on progresse.

M. WATTEBLED, CGT

Simplement, en réponse à cette intervention-là, à la rigueur qu'on ait l'information, c'est très bien, c'est tant mieux, mais on ne vous demande pas des évaluations des risques uniquement pour avoir l'information. Derrière, de ma petite expérience, j'étais en CHSCT et les problématiques qu'on avait en termes d'accidents de plain-pied, par exemple, ça méritait, les six mois d'après ou l'année suivante, une mesure de prévention concernant spécifiquement cette problématique. Je me rappelle du risque routier, avec une assurance ou je ne sais plus, on faisait des actions de prévention. Cela fait partie et ça participe aussi à atténuer les risques et à faire baisser les taux d'accidents de plain-pied par exemple. C'est donc bien d'avoir l'information, nous nous voulons l'information, mais c'est surtout pour savoir, derrière, quelles mesures on met en place pour justement endiguer ces problématiques.

M. TONNERRE, Direction sécurité

Je vous entends bien. Sur les accidents de plain-pied, on a toute cette grosse mesure de mise en place des chaussures de travail. On a investi dans un *showroom* au niveau de la Direction de la sécurité pour repasser dans les Directions de Lignes pour présenter les modèles de chaussures de travail conformément à la norme aux différents agents. Il faut qu'on arrive aussi à anticiper, j'essaye d'y travailler, on arrive à avoir les informations au niveau de la météo et des intempéries, il faut peut-être, quand on

a les informations, donner cette information-là pour que les gens puissent un peu redoubler de vigilance. On a eu énormément d'accidents de plain-pied avec des chutes et des glissades sur la neige, des glissades sur un passage piéton. Du coup, nous sommes en train d'essayer de regarder comment on pourrait faire pour vous donner l'information de la météo et appeler à la vigilance. On l'avait fait avec de l'affichage, de l'affichage dynamique. On essaye effectivement de travailler en prévention.

On avait des interventions, vous parliez de la *voiture tonneau*, oui, on en a. On a pris contact avec différentes sociétés. Malheureusement, le contexte sanitaire actuel ne nous permet pas de les faire, mais on avait prévu, l'année dernière, des forums sûreté, plain-pied, alcool, tout cela regroupé, mais qui ont dû être annulés compte tenu du contexte sanitaire.

M. RABIER, président

Merci, Pascal. J'avais une question parce que tu as parlé tout à l'heure des sujets d'atteintes. Je crois que dans la statistique que tu as donnée, tu dois également prendre en compte les chocs psy subis par les conducteurs.

M. TONNERRE, Direction sécurité

Non. Les chocs psy, nous en avons très peu cette année. On n'en a que 3 %. Ce sont vraiment les atteintes outrages.

M. RABIER, président

D'accord.

M. TONNERRE, Direction sécurité

Atteintes outrages, nous sommes en train de remettre en place, nous avons eu des difficultés sur la tenue des corpus sûreté l'année dernière, nous sommes vraiment en train de retravailler sur la remise en place de ces corpus sûreté pour remettre de l'aisance au niveau de nos ASCT sur ces situations-là. La difficulté que nous avons actuellement c'est qu'il est nécessaire d'avoir un psychologue dans ces corpus et nous n'arrivons pas à avoir de psychologue, mais nous allons relancer les corpus sûreté fin avril, début mai, nous avons déjà quelques dates. Terminé pour moi.

M. RABIER, président

Merci.

M. SERHANI, relations sociales

Madame BASSEZ demande la parole. Delphine.

Mme BASSEZ, CGT

Effectivement, qu'on ait l'information de ce qu'il se fait, ça serait pas mal, mais ce qu'il serait bien aussi, c'est qu'on retrouve des prérogatives dans la prévention parce que vous faites des choses, mais quand je vous entends parler du corpus sûreté – le corpus sûreté existe depuis longtemps – vous faites en réalité porter la responsabilité de la prévention sur l'agent. À aucun moment, dans ce dont vous nous parlez... par exemple, vous ne rebondissez pas, pour les ASCT, sur toute la partie prévention qui était faite au niveau des roulements. Effectivement, ça demande des moyens, ça demande des moyens pour pouvoir peut-être éventuellement mettre des agents E sur

les trains. Nous, ce que nous vous demandons, ce n'est pas seulement de l'information, mais c'est aussi de nous associer à cette prévention parce que nous avons des choses à dire sur le sujet et, en tout état de cause, de ne pas faire reposer la responsabilité sur l'agent lui-même.

M. TONNERRE, Direction sécurité

Ce n'est absolument pas notre position. Nous ne voulons pas faire reposer la responsabilité sur l'agent. Un des outils que nous avons, c'est vraiment de remettre en route ce corpus sûreté pour vraiment recalibrer les cinq postures. Après, il y a d'autres choses. Il faut que l'on travaille à nouveau avec les managers sur la veille et sur les points clefs au niveau de la sûreté. On a quand même quelques points à vigiler à nouveau et à remettre au goût du jour.

Après, concernant la sûreté, on avait également une partie au niveau des forums que l'on devait monter l'année dernière sur cette partie sûreté. Je vous entends quand vous dites qu'il faut vous associer. On a bien l'intention de vous associer. On a retravaillé, moi, avec les préventeurs, sur une harmonisation du document unique sur la partie versant sud et la partie versant nord donc toutes les phases de travail sont contenues du côté des deux versants. Il faut qu'on arrive à retrouver un système, une harmonisation BU TER puis échanger à nouveau avec vous pour avoir votre avis sur la cotation et sur les mesures. Pour l'instant, nous sommes en train de retravailler sur une uniformisation des unités de travail.

Mme BASSEZ, CGT

D'accord. J'entends. Effectivement, harmonisation des documents uniques, cotations... mais au niveau des actions de prévention... Je ne vous accuse pas, Monsieur TONNERRE, vous, de vouloir faire porter la responsabilité de la sécurité et de la santé des agents sur eux-mêmes. Je ne vous accuse pas, mais on voit que depuis effectivement la fin des CHSCT, c'est ce qu'il se passe. Quand on parle d'actions de fond, d'actions de prévention, je suis désolée, mais je reprends l'exemple des ASCT où il faut effectivement former les agents sur le risque sûreté – je connais très bien le corpus sûreté pour y être allée plusieurs fois – mais en amont, on doit déjà travailler – on ne va pas revenir sur les neuf principes généraux – sur la suppression du risque ou en tout cas l'atténuer le plus possible quand ce n'est pas possible de le supprimer. Il faut donc peut-être déjà travailler sur l'organisation du travail en premier et travailler effectivement, je reviens dessus, sur les roulements, par exemple. Sur ce point, je n'ai pas de réponses. Je vous le dis, c'est quelque chose de très simple à remettre en route. Après, il faut effectivement prendre des engagements.

M. TONNERRE, Direction sécurité

D'accord. Je vous ai bien entendue.

M. RABIER, président

Après, ce sont les conditions de travail. C'est ça que vous évoquez, Madame BASSEZ, et c'est important. On a, dans l'organisation du travail, dans le montage des roulements, souvent des trains avec plusieurs agents parce qu'il y a des agents en voiture, il y a des rapatriements, c'est la nature du plan de transport qui génère cela. Là, il y a pour le coup des marges de manœuvre parce que plutôt que d'avoir quelqu'un qui se rapatrie à tel train, qui a été monté comme ça par la PCAS, tout le travail du G2T2R c'est justement de peut-être de se dire non, le renfort ne doit pas

être à ce train-là – agent E, je ne sais pas comment vous l’avez appelé – il faut qu’il soit peut-être dans tel autre train parce que les événements sûreté ont montré que c’était plutôt sur tel autre train qu’il y a eu potentiellement... ou alors on estime que c’est plus pertinent de le mettre sur ce train-là. Ça, ça fait partie du travail en G2T2R de justement observer, de regarder et de faire des choix intelligents. Après, j’ai connu cela dans d’autres régions pour tout vous dire et ça ne fonctionnait plus à la fin, ce sont ces listes où on dit « là, il y a eu un événement » et il faut d’office absolument le stabiloter et on dit qu’il faut absolument qu’il y ait tout le temps deux agents, sinon ça ne fonctionne pas.

Si c’est vraiment le tout dernier train, ça peut être une mesure intéressante parce qu’on sait que c’est le dernier train à 23 h 45, je me souviens d’un train comme ça qui faisait Lyon – Saint-Étienne, mais ça ne fonctionne pas comme ça une agression dans un train. Rien ne vous dit que le lendemain ça ne sera pas dans un autre train sur la même ligne. C’est souvent plus compliqué que ça et vous le savez pour être dans les trains comme moi. Ce sont parfois des phénomènes qui ne sont malheureusement pas toujours prévisibles. Si tout était prévisible, nos mesures seraient beaucoup plus ciblées. Ça reste une science délicate que celle d’affecter les bons moyens au bon moment dans le bon train ou dans la bonne gare parce qu’il n’y a pas que les trains encore une fois.

M. SERHANI, relations sociales

Nous avons une autre demande de parole de Madame BASSEZ.

Mme BASSEZ, CGT

Effectivement, il y a des faits sûreté qui ne sont pas prévisibles, Monsieur RABIER, mais quand même. Tout à l’heure, on parlait d’analyse fine de faisceaux, c’est vous-même qui le disiez d’ailleurs. Effectivement, d’ailleurs ça a été fait pendant de nombreuses années en CHSCT, je pense qu’on arrivait à reprendre la main à certains endroits comme ça, il y a quand même des indicateurs qui peuvent nous aider à repérer justement les trains, mais aussi les gares où il y a des problématiques de sûreté à traiter. Je suis un petit peu surprise, Monsieur RABIER, j’aimerais que la G2T2R fonctionne comme vous venez de nous en faire la démonstration. Pour assister aux G2T2R ASCT du fait que je sois membre CSSCT, malgré nos demandes de traiter la sûreté en G2T2R, cela n’a jamais été fait. De nombreuses demandes justement d’agents E ou d’agents R positionnés sur des trains que nous avons repérés, que les agents ont eux-mêmes repérés, nous sont refusées pour des raisons de production et de coûts.

Donc, effectivement, il arrive régulièrement qu’il y ait plusieurs ASCT sur des trains, mais cela tient essentiellement à la production, c’est pour la production, c’est pour aller faire un autre train ailleurs pour arriver à sa fin de service, pour prendre son service, mais jamais, plus jamais, nous n’avons effectivement d’effectifs supplémentaires sur les trains, plus jamais nous n’avons d’agents R ou d’agents E pour la question sûreté. Dont acte, allons-y et c’est ce que l’on vous demande au final, c’est de traiter la question sûreté en amont. Donc, sur les ASCT, vous le voyez, il y a déjà quelque chose, il y a déjà une mesure que l’on peut prendre et qui est assez facile puisque, au final, il n’est pas nécessaire de réfléchir bien loin puisque c’était déjà fait comme ça avant.

M. RABIER, président

C'est très clair. Il ne faut pas qu'il y ait de méprise entre nous. Je n'ai jamais dit qu'on allait créer des JS sûreté. Je n'ai pas dit non plus qu'on n'imagine rien. On va travailler ensemble pendant plusieurs semaines donc on va bien voir ce qu'il en ressort. Peut-être que, à un moment donné, on convergera sur telle ou telle mesure de moyens supplémentaires, mais en tout état de cause, dans les différents plans de transport, il y a des agents que l'on rapatrie, que l'on ramène, qui sont en voiture. Le plan de transport est complexe, il est diffus. Si j'étais à « moyens constants », rien qu'à « moyens constants », il y a déjà parfois des solutions qui peuvent émerger d'alternatives. Ce que font les G2T2R, ils modifient les tournées, ça ne coûte pas plus de JS à la fin et tout le monde est content. Ça, on le fait plutôt pour les conditions de travail, pour éviter les coupures, pour éviter... mais on peut aussi le faire sous un angle sûreté. C'est ça que je dis, pas plus, pas moins. Pour l'instant, on n'a pas encore étudié la situation, on n'a pas fait les débats entre nous, on est plutôt au début d'une démarche et je n'ai jamais promis que l'on créerait des JS sûreté. J'ai bien compris la revendication, c'est très clair, mais voilà.

M. SERHANI, relations sociales

Monsieur HOUEL demande la parole.

M. HOUEL, CGT

Je ne suis pas ASCT, mais je bondis sur ma chaise. Nous sommes à distance, vous ne me voyez pas, mais c'est agaçant. Quand j'entends qu'en G2T2R un travail est fait pour supprimer au maximum les faits sûreté, je veux bien. Oui, je l'admets, il doit certainement y avoir un boulot énorme fait dans les G2T2R côté ASCT tout comme côté ADC, sauf que je tiens juste à vous rappeler que depuis des mois, voire des années, les ASCT en roulements se voient constamment dévoyés de leurs journées parce qu'ils ont des contrairements du contrairement du contrairement 10⁹². Donc, tout le travail qui a été fait au sein des G2T2R est réduit à néant. Tout cela pourquoi ? Parce que la GPEC côté ASCT est obsolète et médiocre depuis des années. Donc, à un moment, se retrancher vers le travail qui est fait en G2T2R alors que, au quotidien, l'ASCT n'arrête pas d'avoir des contrairements sur ses journées alors qu'il est aux roulements, je trouve cela complètement déplacé et la CGT se fera d'ailleurs un plaisir d'aller l'expliquer aux ASCT qui sont extrêmement mécontents en ce moment. Ensuite, quand vous expliquez que vous essayez de mettre intelligemment des agents R, E, K, je ne sais pas quelle lettre, en renfort, mais vous avez déjà les pires difficultés aujourd'hui à couvrir juste par un seul ASCT titulaire l'ensemble des trains du plan de transport. À un moment donné, j'ai du mal à comprendre que vous puissiez intelligemment positionner des agents R, F, K, H, je ne sais pas quoi, sur les trains. À un moment donné, il faut arrêter parce que c'est beau sur le papier, mais au quotidien il y a des agents qui souffrent et on est ici pour parler de la sûreté et de la prévention et je peux vous signaler que ce que vous nous dites là, sur le papier c'est vraiment très beau, ça laisse rêveur, c'est même vendeur, ça vend du rêve, mais au quotidien c'est totalement transparent. Voilà ce que j'avais à dire là-dessus. Terminé pour le moment.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Monsieur ESPINOUSE.

M. ESPINOUSE, CGT

Simplement pour rebondir sur ce qui vient d'être dit par rapport aux ASCT. On vous donne des pistes d'amélioration, vous avez des solutions, on vous les apporte, notamment avec les EA pour accompagner des trains dits sensibles, des trains du soir ou des trains de sûreté. Sauf que, malheureusement, le retour que l'on peut constater c'est que la priorité c'est l'aspect économique. C'est-à-dire qu'on va envoyer les EA contrôler sur des trains de pointe de façon à ramener plus d'argent et on ne privilégie pas juste la sûreté des agents qui font des trains de soirée, les trains les plus sensibles malheureusement, par expérience, ceux-là sont délaissés et effectivement, comme le disent Christophe et Delphine, par rapport à la production. C'est-à-dire qu'on va prendre l'agent E, on va le passer titulaire et le collègue va rentrer tout seul et pas forcément dans les meilleures conditions. Vous avez des EA, les EA, plutôt que d'essayer de tirer encore une fois un côté économique, utilisez-les pour accompagner le train. Ça ne pallie pas effectivement des roulements, il ne faut pas créer des journées avec des agents E... mais en attendant, vous avez ce levier d'utilisation que vous n'exploitez même pas parce que vous préférez les voir dans les trains et aller chercher l'argent, tout simplement. Terminé.

M. RABIER, président

Quelques éléments de réponse pour vos interventions, Monsieur HOUEL et Monsieur ESPINOUSE. Oui, le travail en G2T2R est utile et peut encore sans doute s'améliorer, en tout cas c'est ma conviction. Oui, si l'adéquation charges et ressources est très fragile, c'est le cas aujourd'hui, on ne va pas s'en cacher, on a déjà eu des débats, ça veut dire qu'en fait, quand on n'applique pas finalement ce qui est prévu, on désorganise le service et d'ailleurs on désorganise la production en général. C'est ce que disait Florent MARTEL, à un moment donné, vous n'avez pas le triptyque la rame, le conducteur, le contrôleur qui restent ensemble qui est un marqueur fort de la régularité que nous souhaitons. Donc, bien évidemment, je ne vais pas dire l'inverse, mais ça n'empêche que, à un moment donné, on est sur un plan de « remise en ordre » de l'ACR Trains, qu'il faille travailler sur le fond et durablement parce que j'espère bien que l'on va remettre en ordre cette ACR Trains, on s'y en emploie, pour ensuite travailler ces sujets sûreté. C'est donc deux choses qui doivent...

L'ACR Trains c'est plus urgent pour le coup. La sûreté, c'est quelque chose au long cours, comme certains l'ont dit tout à l'heure. Après, il y a quand même dans les roulements ASCT, ceux qui sont autour du pont le savent très bien, vous n'avez pas que des journées en titulaires parce que les journées sont montées de telle manière que vous êtes en renfort sur telle ou telle partie de votre JS et ensuite vous reprenez un train en titulaire. Il peut y avoir, comme ça, des choses. C'est là-dedans, dans ces périodes où vous n'êtes pas le titulaire, que potentiellement, sur certaines lignes où il y a beaucoup de trains avec un cadencement élevé dans certains créneaux horaires, qu'il peut y avoir des alternatives possibles. Vous êtes graphiqué sur tel train, mais finalement vous pourriez partir une demi-heure plus tard sur un autre tout en étant bon pour la suite que vous faites au départ d'une autre gare de destination. Il peut y avoir, comme ça, des approches plus fines qui ne modifient pas forcément PS et FS, mais qui peuvent modifier un petit peu l'intérieur de votre journée en ajustant le tir s'il le faut sur un sujet plus marqué sûreté. Je ne dis pas que c'est simple, je ne dis pas que c'est tout le temps comme ça, mais je dis que ça peut exister et que l'on doit y travailler. Ce n'est pas rajouter forcément des agents E alors qu'on n'a pas assez

d'agents titulaires. Ça, effectivement, c'est stupide. Il s'agit surtout d'utiliser et éventuellement réajuster l'organisation du travail quand on n'est pas titulaire si c'est pertinent.

Après, sur les équipes assistance et sur la pression de l'économie, ce n'est pas l'économique qu'au sens du nombre d'agents, c'est les recettes. Pour le coup, dans le métier de contrôleur, il y a la préservation des recettes et ce n'est pas rien. On se l'est dit il y a trois semaines, on a divisé par deux les recettes en 2020. On n'a eu que 100 millions de recettes alors que, souvenez-vous, c'est simple, on voudrait 200 et on en a eu 100. Ce sont des chiffres ronds. Nous sommes quand même dans un modèle économique du TER qui a été moins perturbé que Voyages avec cette crise sanitaire, mais qui est quand même bien impacté également par une fréquentation quand même en baisse et par des recettes très en baisse. Tout cela pour dire que dans ce métier de relation client, il y a quand même un aspect recettes, préservation des recettes, qui n'est pas oublié. C'est donc un ensemble de choses à faire et d'équilibre à trouver dans une crise sanitaire qui est complexe à gérer. Si c'était facile, nous ne serions pas là à en discuter pendant des heures. On ne va pas opposer la préservation des recettes à la sûreté. Il faut réussir à faire les 4S, c'est d'ailleurs comme cela que l'on forme tous nos contrôleurs, avec le meilleur niveau de sûreté possible.

M. SERHANI, relations sociales

Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Merci, Monsieur SERHANI. On parle de prévention et vous parlez économique, Monsieur RABIER. Ça, c'est le naturel qui revient au galop. Simplement, en termes d'économies justement, pouvez-vous nous dire combien l'activité TER a supprimé de postes en trois ans ? Ça serait peut-être intéressant. Pouvez-vous nous dire également ce que cela représente en termes d'euros sonnants et trébuchants ?

M. RABIER, président

Je n'ai pas fait l'addition. Vous avez cela dans les bilans sociaux que l'on donne tous les ans de toute façon. Ce n'est pas quelque chose qui est secret, vous avez cela dans tous les dossiers de réorganisation parce que vous avez toujours la situation avant et la situation après et on voit clairement le nombre de postes en moins quand il s'agit d'un projet de productivité. Oui, il y a eu plusieurs dizaines d'emplois supprimés. Ça a surtout concerné, quoi qu'on en pense, des emplois qui ne sont pas forcément ceux que l'on vise en matière de sûreté, en particulier les agents contrôleurs. On n'arrive pas forcément à avoir une ACR Trains, mais on a des besoins de couverture de postes de contrôleurs sinon on ne serait pas en train d'en rechercher en recrutements et autres. Contrôleurs, vendeurs, des agents comme cela, sont quelque part prévus, d'ailleurs au titre de la convention. On a supprimé des agents d'escale, oui, au moment de l'AUM et on s'en souvient tous, il y a de grands débats dans cette instance.

Sinon, l'essentiel des évolutions de suppressions de postes concerne ce qu'on appelle les services support. Tout cela, ce n'est pas un scoop, Monsieur WATTEBLED. Vous connaissez les dossiers comme moi. Vous êtes dans cette instance depuis très longtemps et avant en CE. Vous connaissez donc les éléments.

M. WATTEBLED, CGT

Si je vous pose la question, c'est que j'ai un peu la réponse. C'est plus de 600 en trois ans. Ce qui représente en euros et en économies pour vous une somme non négligeable. Nous, on vous met cette somme-là et ce nombre-là face à la prévention. Effectivement, dès lors que l'on réduit au maximum et on ronge l'os en termes d'effectif, forcément que l'organisation en pâtit et forcément que, au final, les conditions de travail sont dégradées et effectivement la prévention, du coup, est plus difficile à réaliser. Quand on multiplie par je ne sais pas combien de kilomètres un périmètre pour un DPx, par exemple, forcément qu'on multiplie les risques, mais pourquoi multiplie-t-on les risques ? Parce qu'on fait justement des économies, vous faites des économies non négligeables sur la masse salariale. Plus de 600 emplois en trois ans au TER. Ça fait quelques usines, ça fait une belle usine supprimée en trois ans. Quand on veut fabriquer des voitures et qu'on n'a plus de salariés, on ne les fabrique plus.

M. RABIER, président

Je n'ai pas fait le calcul donc je ne peux ni infirmer ni confirmer ce que vous dites. Il y a eu des opérations de productivité, on en parle à chaque CSE et à d'autres moments. Elles ne sont pas terminées parce que nous sommes dans une trajectoire assez difficile économiquement, on vous dit les choses. La convention, quand on l'avait présentée en juillet 2019, elle marquait également ce choix de l'autorité organisatrice, même si elle peut parfois dire le contraire médiatiquement, d'avoir un service public qui continue d'être le meilleur possible, mais avec des coûts maîtrisés pour la collectivité régionale. Nous, nous sommes plutôt dans une productivité la plus positive possible, c'est-à-dire que l'on propose plus de trains. C'est ce qu'on a fait avec le SA 2020 avec un nombre de contrôleurs et de conducteurs qui est resté assez élevé. C'est une productivité où j'optimise, plus qu'une productivité où j'enlève. Je parle des missions des opérateurs plus particulièrement.

En revanche, je suis dans des opérations de productivité plutôt de réduction d'effectifs s'agissant des services non en lien direct avec l'opérationnel. Ça, on ne s'en cache pas. On a exprimé les trajectoires il y a presque un an, en tout cas au printemps ou à l'été dernier, sur les services support, on ne s'en cache pas. La dynamique d'ouverture à la concurrence qui nous est imposée accélère tout cela indépendamment de la convention qui donnait déjà quelque part quelques obligations en la matière. Monsieur HOUEL.

M. HOUEL, CGT

Simplement, pour parler prévention, un autre sujet. Sauriez-vous nous dire le nombre d'agressions qu'il y a eu dans le premier trimestre 2021 chez les ASCT et pouvez-vous comparer cela aux agressions qu'il y a eu lors du premier trimestre 2020 ? Nous avons été confinés à partir du 17 mars 2020. Simplement pour vous démontrer que ce chiffre doit être croissant et pas qu'un peu. Tout cela, comment est-ce que cela s'explique ? C'est que l'AO, comme Monsieur MARTEL aime bien le dire, nous impose de faire circuler un plan de transport normal sauf que, quotidiennement, des trains circulent en sous-occupation et la prévention est totalement annulée puisque l'ASCT se voit agressé verbalement et constamment même si ce n'est pas forcément méchant à chaque fois, mais il se prend des remarques par les usagers qui sont mécontents. Ça, c'est le quotidien. Ensuite, un autre exemple de prévention, vous

parliez de la prévention routière tout à l'heure avec mon camarade Xavier, mais en 2019, la Direction a pris la décision, de manière unilatérale, de fermer les résidences ASCT, ADC de Boulogne-sur-Mer. Elle a proposé un protocole que la CGT n'a naturellement pas signé. Nous sommes d'ailleurs bien contents de ne pas l'avoir signé. Aujourd'hui, on s'aperçoit qu'avec la réouverture de la VU Saint-Pol – Étaples, vous allez commander des ASCT de Calais dans le taxi Étaples. C'est quand même incroyable. Alors qu'à l'époque on vous expliquait que la VU allait rouvrir, que le fait de laisser une résidence à Boulogne, on allait pouvoir commander les ADC et le ASCT EV dans un train jusqu'à Étaples, eh bien non, vous avez préféré aller jusqu'au bout des choses, fermer ces deux résidences et aujourd'hui, dans un peu plus d'un mois, au 26 avril, on va commander tôt le matin, vers 3 heures ou 3 h 30 du matin, des ASCT dans le taxi Calais – Étaples. Là, pour ce qui est de la prévention, c'est un zéro pointé. Je peux donner la note : zéro pointé. Terminé.

M. RABIER, président

Pascal, est-ce que tu disposes des éléments chiffrés de comparaison sur les atteintes ?

M. TONNERRE, Direction sécurité

Non, c'est justement ce que j'étais en train de regarder. Sur le nombre de rapports sûreté, on était sur le versant nord, sur les deux premiers mois – sur les atteintes, je n'ai pas le comparatif sur les deux mois – on était à 328 en 2019, 167 en 2020 et 159 en 2021. Sur les deux premiers mois, au niveau du nombre de rapports, nous sommes à peu près équivalents en 2020 et en 2021. Sur le versant sud, nous avons légèrement augmenté. On était à 212 en 2019, 109 en 2020 et 158 en 2021. En revanche, je n'ai pas le ratio avec les atteintes ayant fait l'objet d'un dépôt de plainte. On était vraiment sur l'année 2020 à 39 sur toute l'année sur le versant nord et on est à 9 en 2021. Sur le versant sud, on était à 69 sur toute l'année et nous sommes à 14 pour l'instant en 2021. Sur les atteintes ayant fait l'objet d'un dépôt de plainte, je n'ai pas le ratio sur les deux mois. Au niveau des atteintes outrages, nous sommes quand même relativement stables sur les deux premiers mois par rapport aux deux premiers mois de l'année dernière. Après, nous sommes passés en pandémie.

M. RABIER, président

Nous sommes à 9 sur 39. Je retiens que, finalement, nous sommes dans la même veine que ce qu'on a eu en 2020, pour répondre à votre question, Monsieur HOUEL. Après, c'est toujours neuf atteintes de trop parce que l'on peut considérer, c'est ce qu'a dit Pascal TONNERRE, qu'avec moins de monde dans les trains... on pourrait espérer moins d'atteintes. Malheureusement, on reste sur un niveau, même s'il est légèrement inférieur, qui est quand même assez proche de celui de l'année dernière. Quoique le premier trimestre de l'année dernière, on était dans la fin de la grève retraites qui était encore très présente en janvier donc c'était un mois de janvier également en PTA. On n'était pas non plus en plan de transport normal alors que là, on a repris le plan de transport normal, vous l'avez dit, à la demande de l'autorité organisatrice, ce n'était pas notre proposition, nous, transporteur. Le choix est fait par l'autorité organisatrice et il est pour l'instant maintenu. On verra ce qu'il se décide si on devait d'aventure repasser en confinement. En écoutant les informations à 13 heures, je voyais que Paris Île-de-France y compris Hauts-de-France et PACA

étaient potentiellement dans le viseur du gouvernement pour un reconfinement. Vous en savez autant que moi, mais on verra ce qu'il se décide.

M. TONNERRE, Direction sécurité

Simplement une précision, ces chiffres-là concernent la population ASCT.

M. RABIER, président

Oui, bien sûr. C'était la question de Monsieur HOUEL. Je pense que nous avons fait un large tour du sujet qui reste à travailler, notamment dans cette démarche de construction d'un accord sûreté et d'une meilleure prévention parce que nous ne sommes pas tous d'accord sur les mesures, mais nous sommes tous d'accord sur le but à atteindre et ça passera par un travail de fond et d'investissement de chacun dans les différents groupes, dans les différentes bilatérales, dans les réunions conclusives et on y mettra, nous, en tout cas, comme l'a dit Karim SERHANI tout à l'heure, l'énergie qu'il faut pour essayer d'aboutir à quelque chose d'utile pour la prévention et pour la sûreté en général des cheminots et des usagers, bien sûr. S'il n'y a pas de dernières interventions, je vous propose de clôturer ce CSE. Merci à tous. Je vous souhaite une bonne fin d'après-midi.

La séance est levée à 15 h 20.