

# Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

## SÉANCE PLÉNIÈRE DU 26 MARS 2020

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. MARTEL, Directeur production	Assesseur
M. TONNERRE, Directeur de la sécurité	Assesseur
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
Dr. VASSEUR, Médecin de Région	Assesseur
Mme LAMBERT, Pôle RS	
Mme BULTHE, Pôle RS,	

### ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc./Présent	SUPPLÉANTS	<u>OS</u>	Exc./Vote
M. KIKOS	CGT		Mme CORBIN	CGT	
Mme DERRAIN	CGT	E	M. WATTEBLED	CGT	V
M. DECLERCQ	CGT		M. PIETTON	CGT	
M. FOURNIER	CGT	E	M. WILLAEYS	CGT	V
Mme BASSEZ	CGT		Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT		M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT		M. WARTELLE	CGT	
M. ESPINOUSE	CGT		M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT		Mme KOURKOUZ	CGT	
M. HOUEL	CGT	E	M. PARJOUET	CGT	
M. LAMBERT	Sud Rail		M. MALANSKA	Sud Rail	
M. MAGNIER	Sud Rail		M. FRANCOIS	Sud Rail	V
Mme MIET	Sud Rail		Mme RICHON	Sud Rail	
M. SOUIN	Sud Rail	E	M. HIAUX	Sud Rail	
M. LENFANT	Sud Rail		Mme PARENTY	Sud Rail	
M. EUDELIN	Sud Rail	E	M. PLATEAUX	Sud Rail	V
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail	E	Mme PLESSY	Sud Rail	
Mme LE SAINT	UNSA Ferroviaire		M. LEVENT	UNSA Ferroviaire	
M. HONVAULT	UNSA		M. GAUDEAU	UNSA	

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

#### REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

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

**Ordre du jour de la réunion du Comité Social et Economique  
TER HAUTS-DE-FRANCE  
du 26 mars 2020 dès 9h30  
à LILLE (Salle Europe/Flandres)**

- |  |       |
|--|-------|
| 1) Approbation du PV du CSE du 27 février 2020   | 09h30 |
| 2) Informations de Monsieur le Secrétaire  | 09h45 |
| 3) Informations de Monsieur le Trésorier   | 10h00 |
| 4) Informations de Monsieur le Président   | 10h15 |
| - <i>Incidents de sécurité</i>   |       |
| - <i>Informations sur la régularité</i>  |       |
| - <i>Informations commerciales</i>   |       |
| - <i>Information Voyageur</i>  |       |
| 5) Désignation au sein du CASI de Lille  | 10h50 |
| 6) Vote du cabinet d'expert-comptable assistant les élus du CSE en vue de la prochaine consultation de l'instance sur la politique sociale de l'Entreprise, les conditions de travail et l'emploi. | 10h55 |
| 7) Point trimestriel SSCT  | 11h00 |
| 8) Premier retour d'expérience sur le SA 2020 et la nouvelle organisation des escales  | 11h30 |
| 9) Point sur l'organisation Sentinelle   | 14h00 |
| 10) Phase d'initialisation du projet OSCAR   | 15h00 |
| 11) Questions/Réponses   |       |

Fait à Lille le 02 mars 2020

Monsieur le Président  
Raphaël RABIER

Monsieur le Secrétaire  
Alexandre KIKOS

*Début de la séance : 09h30*

M. RABIER, Président :

Bonjour, je vous propose d'ouvrir ce CSE régulier du 26 mars 2020, CSE très spécial vu le contexte dans lequel nous nous trouvons de pandémie et la forme de la réunion. J'aimerais avant de procéder aux procédures d'usages d'appel et autres, vous aviser d'une triste nouvelle, il s'agit du décès de Monsieur Nicolas Mack, un cheminot de 35 ans, contrôleur à Béthune. Il est décédé hier aux alentours de midi des suites d'une longue maladie depuis deux années, indépendante donc du coronavirus. En accord avec Monsieur le secrétaire, je vous propose donc de bien couper votre micro et votre caméra et de nous recueillir et de rendre hommage à notre collègue en observant une minute de silence.

*Minute de silence*

M. RABIER, Président :

Je vous remercie. Donc les différents services RH, bien évidemment tout comme l'Action Sociale ont été avisés hier de ce décès pour une prise en charge et l'appui à la famille, Nicolas était papa d'une petite fille d'un jeune âge. Voilà, je remercie d'ailleurs le représentant qui nous a avisé avec réactivité de ce drame hier. Je n'oublie pas également le contexte du coronavirus et le fait que plusieurs cheminots des Hauts-de-France ont été détectés positifs au test au Covid 19, de nombreux autres sont confinés, ils ont eu des contacts dits « rapprochés et prolongés ». On avait même, il y a deux jours, un collègue en soins sérieux à l'hôpital de Dunkerque. Voilà, donc c'est vraiment la communauté des cheminots qui connaît des amis ou des proches qui sont touchés par ce virus comme tous les français. Je veux assurer ici avec le directeur de région et le comité de direction du TER qui se joignent à moi. Donc tout mon soutien et ma compassion pour nos collègues qui sont en train de se soigner et qui luttent contre cette maladie. Je veux également saluer et apporter toute la reconnaissance de l'entreprise aux cheminots qui assurent le service public réduit au strict minimum comme vous l'avez noté mais néanmoins nécessaire à la vie de notre pays et durant cette période très spéciale. Je veux aussi indiquer ma satisfaction à constater qu'au fond l'esprit de responsabilité, d'exemplarité et l'intelligence collective prévalent durant cette période, entre nous, les représentants du personnel que vous êtes et ceux de la direction donc si le seul climat de travail possible à cette heure face à cet enjeu de santé aussi important. Je crois même que c'est dans ce genre de moment assez difficile que l'on reconnaît ou que l'on touche de près l'esprit cheminot. J'entends d'ailleurs avec le directeur de région qui s'associe à cette démarche poursuivre tous nos échanges et travaux tout au long de cette crise dans le même état d'esprit qui nous anime depuis ces derniers jours avec un rapport, un dialogue permanent et une confiance réciproque. Notre CSE se tient donc pour la première fois à distance dans un contexte de confinement. On a donc toute l'équipe RH et je me remercie également d'avoir pris toutes les dispositions pour que puisse se tenir cette réunion dans les meilleures conditions techniques possible, je vous remercie aussi d'avoir fait tous ces efforts techniques pour se

mettre à la page de Teams. On est obligé d'avoir quelques règles du jeu pour que la réunion puisse de tenir dans de très bonnes conditions. Il faudra qu'on parle lentement, qu'on soit plutôt concis, courts, il faut désactiver notre micro et notre caméra pour ne pas perturber les liaisons quand on ne parle pas, qu'on respecte évidemment le temps de parole de chacun et qu'on garde nos questions qu'on inscrit en demandant la parole via le fil à chaque fin de présentation. Donc, merci de bien vous présenter quand vous souhaitez prendre la parole et attendre votre tour, c'est Elodie LAMBERT qui animera les prises de parole de chacun et d'indiquer quand c'est terminé : « terminé pour moi » en disant voilà, j'ai fini de poser mes questions ou d'indiquer le point sur lequel je voulais rebondir. Voilà l'usage de la parole n'est pas forcément recommandé, bien évidemment et comme d'habitude cette réunion sera enregistrée. On va, si vous le voulez bien, procéder à l'appel, je donne la parole aux représentants syndicaux. Terminé pour moi.

M. ROTOLO, CGT :

David ROTOLO pour la CGT, j'ai un peu de mal à faire le tour des présents parce que je ne sais pas qui est connecté Monsieur RABIER.

M. RABIER, Président :

Alors pour la CGT, étaient prévus être présents à cette réunion, Monsieur ESPINOUSE, Madame BOUKREDIA, Monsieur WALLEYS, Madame MAHIEUX, le secrétaire Alexandre KIKOS bien sûr, Monsieur WATTEBLED, Monsieur SMAGHUE, Monsieur DECLERCQ et vous-même. Est-ce qu'on peut confirmer à travers les participants, puisqu'on a les noms que les gens sont présents, Elodie ?

Mme BULTHE, RS

Oui, j'ai regardé par rapport aux présents, j'ai fait le point avec la liste que vous avez sous les yeux Raphael, j'ai noté tous les présents, j'ai une petite interrogation, ce n'est pas pour la CGT, c'est pour la CFDT pour Monsieur FOSSIER. Autrement, j'ai noté que tous ceux que vous avez sur votre liste sont bien présents.

Mme MARTIN, CFDT :

Monsieur FOSSIER est présent

M. FOSSIER, CFDT :

Je vous confirme que je suis bien connecté

M. RABIER, Président :

Merci, on va confirmer tout cela, merci à vous Monsieur ROTOLO, peut-être pour la délégation Sud Rail vous confirmez, Madame MIET, Monsieur LENFANT, Monsieur MAGNIER, Monsieur FRANCOIS et Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, Sud Rail :

Bonjour à tous, je confirme cela. Terminé pour moi.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire :

Bonjour pour la délégation UNSA Ferroviaire, nous sommes au complet. Terminé pour moi.

M. FERTE, RS FO :

Bonjour, pour la délégation FO, Madame DEDISSE est présente et moi-même. Terminé.

M.VEZARD, RS CFDT

Bonjour pour la CFDT, Monsieur FOSSIER remplace Monsieur TAILLEZ et Madame MARTIN remplace Madame MANIER. Terminé pour moi.

M. RABIER, Président :

Merci à tous, dans coté direction, vous avez entendu Monsieur MARTEL, normalement Monsieur TONNERRE sera présent et l'équipe Relations Sociales comme à l'accoutumé. Je vous laisse donc la parole pour les déclarations liminaires, en commençant par la CGT si vous en avez une.

M. ROTOLO, RS CGT :

Oui, Monsieur RABIER, une courte déclaration, vu le contexte. Face à un virus qui se propage très vite et qui a déjà tué des milliers de personnes dans le monde, la priorité est bien de prendre toutes les mesures de prévention pour assurer la sécurité et la santé de l'ensemble de la population. L'Europe est devenue l'épicentre de la pandémie et en France comme ailleurs ce sont les travailleuses et travailleurs qui sont en première ligne face aux impacts sociaux, sanitaires et économiques de cette crise. Ne pas les protéger ne fera qu'accroître la vitesse de la propagation de la maladie. Cette situation génère, pour les cheminots encore présents sur leur lieu de travail, un état d'inquiétude et de panique grandissant. Le gouvernement porte une responsabilité essentielle dans la gestion de la crise, il doit agir avec les employeurs pour empêcher la transmission de la maladie sur et à partir des lieux de travail. Le double discours « restez chez vous, mais l'activité économique du pays doit se poursuivre » est intolérable ! La crise sanitaire en cours révèle les conséquences désastreuses des politiques d'austérité qui ont mis à mal les systèmes de santé, de protection sociale et l'ensemble des services publics. Sans oublier les instances représentatives du personnel DP, CE et plus particulièrement les CHSCT qui dans cette période de crise sanitaire auraient démontré toute leur pertinence. Aujourd'hui s'y ajoutent le manque de moyens de protection, de dépistage et de matériel. Face à cette crise le monde de Macron s'écroule ! Pour la CGT cheminots une seule consigne « s'il n'existe pas de mesure de prévention adéquate, nous appelons les cheminots à exercer leur droit de retrait. ». Dans ce contexte nous vous demandons de prendre toutes les mesures possibles afin de protéger la santé des cheminots et ceci sans attendre des directives qui pourraient venir du national. Enfin, comment ne pas revenir sur cette prime honteuse versée aux cheminots non-grévistes. Nous espérons voir demain, la direction aussi prompte à remercier les cheminots qui tous les jours, malgré les risques sanitaires, travaillent à la continuité du service public ferroviaire

M. RABIER, Président :

Merci, pour la délégation Sud Rail ?

M. LAMBERT, Sud Rail :

Pas de déclaration liminaire, on écouterà ce que vous avez à nous dire sur l'ensemble des points et on répondra. On a dit qu'aujourd'hui c'était un contexte assez spécial. On ne va pas dire qu'on a beaucoup de choses à remonter hormis sur la sujet coronavirus, c'est fait quotidiennement par l'ensemble de nos élus. Donc, voilà, pas de déclaration, on souhaite que ce CSE soit bien axé sur la problématique coronavirus et qu'on ne traite pas d'autres sujets. Terminé pour moi.

M. RABIER, Président :

Merci Monsieur LAMBERT, pour la délégation UNSA ?

Mme DEBAST, UNSA Ferroviaire :

Oui, alors pas de déclaration liminaire pour l'UNSA Ferroviaire vu le contexte, j'ai préféré ne pas en faire aujourd'hui. Cependant, je voudrai revenir sur l'email d'hier, effectivement des questions sont arrivées tardivement, c'est juste qu'il nous paraissait plus judicieux, et je m'en excuse d'ailleurs pour le pôle RS qui a dû œuvrer sur ces questions, mais on a préféré envoyer des questions même tardivement que les poser en séance vu la situation et la façon de procéder aujourd'hui. Je vous remercie, c'est terminé pour moi.

M. RABIER, Président :

Merci Madame DEBAST, Monsieur FERTE pour FO ?

M. FERTE, RS FO :

En cette période de confinement, il faut le dire nettement nous ne confinerons pas les revendications, nous l'avons dit pendant les grèves contre la réforme des retraites après la remise en cause des acquis de 1945, les retraites mais également la sécurité sociale, les conventions collectives et les services publics, ce gouvernement s'attaquera aux acquis de 1936. Profitant de la situation de crise sanitaire, le gouvernement nous donne malheureusement raison dès maintenant en adoptant un état d'urgence sanitaire à l'assemblée nationale donne tous pouvoirs au gouvernement et au patronat pour remettre en cause les droits des salariés, notamment les congés payés et la limitation du temps de travail. Et tout en lui donnant un aspect temporaire, laisse quand même planer le doute quant à une éventuelle reproduction de ces mesures en tout cas, la porte est ouverte. Alors que la situation démontre au contraire la nécessité des services publics plus que jamais. La situation en matière de santé publique est flagrante, les gouvernements successifs ont supprimé en 20 ans plus de 100 000 lits dans les hôpitaux et on en est aujourd'hui à faire installer des hôpitaux de campagne par l'armée pour gérer les afflux de malades. Dans notre entreprise également, les contre réformes successives d'éclatement et de privatisation montrent leurs résultats. La direction nationale a beau prendre des mesures de protection des personnels, en premier chef de ceux qui sont au contact avec les usagers, chaque direction locale ou régionale n'en fait

qu'à sa tête mais nous voyons aujourd'hui des directives qui ont bien du mal à trouver une application sur le terrain. La situation du pays montre de manière malheureusement éclatante l'impérieuse nécessité d'une SNCF une et indivisible et du monopole public du transport ferroviaire, service ô combien stratégique dans des périodes comme celle que nous connaissons. Quand cette crise sera passée et nous l'espérons tous le plus tôt possible, viendra l'heure de tirer les leçons de la situation. Il faudra alors se rappeler de ceux sur qui on a compté et la nécessité d'avoir un personnel doté d'un statut particulier, fonctionnaires, cheminots, électriciens, gaziers, etc...Il sera l'heure également de relancer la mobilisation générale pour sauver nos conquêtes, notamment la sécurité sociale en commençant par mettre en échec la contre-réforme des retraites. Terminé.

M. RABIER, Président :

Merci Monsieur FERTE, on passe à la délégation CFDT s'il y a une déclaration ?

M. VEZARD, RS CFDT :

Pas de déclaration pour la CFDT. Terminé

M. RABIER, Président :

Merci, donc quelques éléments de réponse. De toute façon, on va attaquer le premier point qui est l'enjeu essentiel, je le rappelle, de ce CSE, de faire justement un point d'actualité sur la situation sanitaire et les mesures de prévention pour le personnel. Je ne vais pas faire de commentaires sur le gouvernement, ça ne m'appartient pas. Ce que je peux vous dire c'est qu'en tout cas régionalement pour le TER Hauts-de-France, le parti que nous avons pris, en tout cas depuis le début de cette crise avec le Directeur de Région, c'est une communication, j'ai envie de vous dire, extrêmement régulière soit par des téléconférences, soit une synthèse du jour qu'on vous envoie le soir. Donc, l'ensemble de l'équipe RH prend le temps de faire ça parce que la situation est extrêmement évolutive d'un jour à l'autre et vous pouvez le constater et nous essayons de vous mettre à disposition toutes les informations. On a pris le parti dès le début d'envoyer toutes ces informations à l'ensemble des élus, et pas simplement aux représentants invités à la téléconférence, au référent SSCT et au secrétaire mais à l'ensemble des élus y compris à l'ensemble des membres des 3 CSSCT. La ligne hiérarchique, bien évidemment, via les directeurs d'établissement et des directeur.ice.s de lignes est au courant, donc tout le monde a la même information, il n'y a pas une information pour les dirigeants et une autre information pour les représentants syndicaux ou élus. Ça, c'est un point extrêmement important, cette information varie d'un jour à l'autre donc c'est comme ça qu'on entend gérer cette crise et le jour on n'aura plus rien à vous dire tous les soirs, c'est qu'on en sera sorti et j'espère que ce jour ne sera pas trop loin. Donc on est vraiment dans cette démarche. Les mesures de prévention, cela a été évoqué par la CGT et par d'autres, elles ont évolué depuis le début. Je l'indique aussi, on vous l'a envoyé très tard hier soir, un peu comme les questions, mais on fait le maximum comme vous, une synthèse de tout ce qu'il s'est passé depuis ces 10 derniers jours, sur tout ce qui a été décidé notamment par rapport aux métiers clefs en contact ou non avec la clientèle. Donc en gros aujourd'hui on est sur des dispositions avec

différents produits, kits, etc... qui ont été soit donnés individuellement, soit mis à disposition collectivement dans les différents chantiers. Nous avons, et d'ailleurs c'était une alerte qui a été reconnue comme utile par différentes personnes sur le terrain ou encore lors de nos téléconférences, alerter également les prestataires avec qui nous sommes en lien, qui d'ailleurs réalisent les opérations de désinfection. Nous avons joué notre rôle d'entreprise qui commande ces prestations là pour vérifier que les salariés sous-traitants sont également dans des démarches de précautions pour leur santé ou pour les interfaces qu'ils pourraient avoir avec le corps social cheminot SNCF. Donc nous sommes vraiment animés par l'idée que c'est une affaire qui se joue en temps réel et en transparence avec vous, on ne changera pas de cap sur la manière de la gérer avec la ligne hiérarchique et avec les représentants que vous êtes. Après, il y aura sans doute des leçons à tirer de cette affaire après coup, pour la nation, ça je laisserais le gouvernement et les différentes enquêtes faire ce travail là et y compris, je crois, au niveau de l'entreprise. Il y a régionalement un trinôme qu'on a mis en place qui est composé d'une personne RH qui est Elodie LAMBERT, d'un représentant de la Direction de la Sécurité, c'est Pascal TONNERRE, et d'un représentant de la Direction de la Production qui est Florent MARTEL. Ce trinôme travaille en étroite symbiose pour partager toutes les informations qui arrivent de tous les canaux. On essaie aussi, de mon côté, tant du côté syndical qui est le vôtre d'avoir les retours des conférences organisées par François NOGUE, le DRH national avec les représentants nationaux des organisations syndicales représentatives de l'entreprise et on essaie d'être en ligne avec ce qui est indiqué et ce que nous mettons en œuvre au niveau régional. Voilà ce que je peux dire, je propose, si Monsieur le secrétaire en est d'accord, d'attaquer le premier point concernant l'actualité du Covid et je souhaiterais qu'on explique la situation du plan de transport parce que c'est ça qui a été le plus voyant, puisqu'on a quasiment divisé par 10 le nombre de trains. Je laisse la parole à Florent MARTEL.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Bonjour à ceux que je n'ai pas salué tout à l'heure. Je vais vous parler du plan de transport que nous avons mis en œuvre pour cette période de confinement. Un plan de transport qui a un peu évolué dans la durée pour plusieurs motifs. Nous sommes partis du simple cadrage du ministre qui disait qu'il fallait privilégier les dessertes péri-urbaines et limiter au maximum les liaisons entre grands centres urbains. L'exercice est apparu plus simple sur le versant Nord de la Région puisque nous avons procédé à la segmentation de l'offre avec le SA 2020, quelque part les dessertes péri-urbaines pouvaient se comprendre dans les TER CITY et les TER PROXI, et les liaisons entre grands centres urbains comme tous les TER KRONO. C'est pour cela que dans un premier temps nous avons plutôt favorisé les TER CITY et les TER PROXI plutôt que les KRONO. Pour le versant Sud, ça a été plus compliqué puisque l'offre n'était pas segmentée, donc là, on a procédé de nous-mêmes à des premiers choix et des choix qu'on a revus suite à des échanges nourris avec les associations d'usagers qui elles-mêmes étaient en contact avec des personnels soignants et qui nous ont demandé d'adapter l'offre. Nous avons adapté l'offre sur la radiales parisiennes en lien avec les associations d'usagers, la FNAUT en particulier, qui était en contact avec plusieurs personnels soignants qui font la route tous les jours entre les villes de l'Aisne, de l'Oise et la capitale. C'est pour cela

qu'on a fait bouger nos horaires de train pour permettre de rendre les trajets plus faciles à ces personnels qui sont en première ligne face à la crise qu'on traverse. Ces adaptations d'offre sur Paris, on les met en œuvre aujourd'hui et on a retravaillé l'intégralité de l'offre du week-end également en lien avec la FNAUT, tout cela s'est fait sous le contrôle de l'AO. Alors sur le versant Nord, une particularité c'est qu'on a gardé un niveau de desserte plus important sur les lignes Lens-Lille par Don et Lille-Béthune par Don puisqu'il y a la desserte du CHU de Lille, et donc aujourd'hui nous avons 26 trains par jour qui s'arrêtent à Lille CHR. Nous surveillons l'ensemble des trains via l'application « Top Départ » qu'on avait mis en œuvre pour faire de la veille sur la mise en place du SA 2020 et qui donne la possibilité à tout cheminot de faire des remontées sur les fréquentations à bord. Retenez que depuis le début du confinement on surveille la fréquentation à bord des trains et on essaie d'appliquer le principe d'avoir un client pour 3 sièges, dès que le taux de remplissage dépasse les 30%, on réfléchit à augmenter la capacité du train. Hormis quelques trains sur la ligne Paris-Compiègne-Saint Quentin, aujourd'hui on est bien en-deçà de ce seuil. Au début, le plan de transport était composé de 196 TER, le volume a été réduit du fait de la fermeture du lien transfrontalier avec la Belgique, ça a été la principale cause de diminution puisque les mesures de confinement en Belgique les ont conduits à supprimer tous les trains qui étaient en liaison avec la France, alors qu'au début on avait gardé une liaison ouverte sur Tournai et sur Courtrai. Donc nous avons aujourd'hui 142 TER qui roulent, il n'y a plus que deux aller-retour TERGV uniquement entre Lille et Arras, ce qui veut dire que nous avons environ 13 % du plan de transport nominal qui est assuré dans la période de confinement. Voilà ce que je pouvais vous dire sur la consistance de l'offre. Nous faisons, avec Réseau, un travail quotidien pour assurer le déshuntage des voies, donc aujourd'hui 100% du réseau ferré Hauts-de-France reste opérationnel. Nous avons un petit sujet qui en cours de règlement sur Lille Tournai, puisqu'on arrive à déshunter jusque Baisieux mais on n'arrivait pas à trouver de correspondant en Belgique pour la partie Baisieux-Tournai, mais ça va se régler dans la journée, on a un tac ? time à 04h00 du matin, sinon on tombe en déshuntage, donc c'est ce travail quotidien qui est mis en œuvre. Le deuxième travail qu'on est en train de finir de boucler, c'est la sécurisation de notre flotte. Nous avons, pour faire ce plan de transport, un peu moins de 50 rames qui tournent sur flotte à 250, vous comprenez évidemment qu'il faut garer 200 engins moteurs et les garer dans de bonnes conditions, donc nous assurons des prestations de surveillance parce que ce n'est pas parce qu'il y a du confinement que les incivilités ont totalement disparu, je pense que personne n'a eu la naïveté de croire cela autour du pont, et nous travaillons avec le technicentre, on l'a démarré hier après-midi à une politique de mise en GBE des rames qui sont dans des lieux de stationnement parce que nous voulons évidemment pouvoir amorcer quand le temps du confinement sera fini une reprise qui ne soit pas trop catastrophique sur l'état sanitaire des engins moteurs. Là on va faire des interventions pour isoler les batteries afin de ne pas devoir mettre les rames en panne. On avait dans un premier temps demandé aux agents de conduite de faire des tournées toutes les 48 heures sur les site de remisage afin de ne pas avoir trop de pannes sur les engins mais on se rend compte à l'usage que c'est beaucoup trop contraignant à organiser et surtout en fait, ça crée des parcours en taxi qui peuvent être importants et ça c'est quand même source de stress au niveau des collègues agents de conduite, et ce sont

plusieurs motifs qui font qu'on est plutôt parti sur des mesures techniques de mise en GBE. Cela veut dire qu'on débranche les batteries, il faut caller les engins, il y a toute une procédure sécurité à faire, on a un programme qu'on est en train de monter avec le Technicentre et évidemment cela rendra la reprise un petit peu plus longue à se mettre en œuvre mais je crois qu'on saura l'expliquer, il faudra faire un peu de communication avec notre Autorité Organisatrice et le grand public, mais on essaie de préserver au maximum notre flotte en vue de la reprise. Nous avons également sélectionné sur les 50 rames qui tournent, les rames qui avaient le moins d'opérations de maintenance dans les semaines qui venaient, c'est-à-dire pas de grosse opération de niveau 3 qui étaient dans le viseur sous 4 semaines. Le but étant de tenir l'engagement de réduire l'activité de maintenance dans les ateliers au strict minimum pour assurer le simple fonctionnement, le simple entretien courant de ce plan de transport minimum à 13% de TER. Est-ce que je parle maintenant des opérations et de la programmation de la désinfection ? Peut-être, tant que j'y suis.

Mme LAMBERT, RS :

Florent, on a deux questions qui sont posées, je ne sais pas si tu y réponds à la fin ou maintenant ?

M. MARTEL, Directeur de Production :

Je vais les afficher, comme ça je vais les lire par moi-même. J'ai plusieurs Teams ouverts en même temps, je veux bien que tu me les lises.

Mme LAMBERT, RS

On a une question de Laetitia MAHIEUX qui demande si nous avons entendu dire que le CHU d'Amiens aurait demandé à remettre des TER entre Saint Quentin et Amiens pour acheminer du personnel soignant, qu'en est-il ?

M. MARTEL, Directeur de Production :

Oui, on a eu plusieurs demandes concernant les acheminements de personnels soignants. Il y a eu ce cas entre Saint-Quentin et Amiens sur lequel on a traité la demande via les taxis qui sont mis à disposition pour les personnels roulants puisqu'il ne s'agissait en fait que de 2 personnes. Nous avons également mis en place un car entre Lille et Calais mais dans le sens de la contrepointe, c'est-à-dire un départ tôt le matin de Lille vers Calais et on a proposé des services de rabattement par car sur les petites gares entre Compiègne et Saint-Quentin. Il faut que vous ayez en tête que dans la période que l'on traverse, nous avons des moyens de supervision du plan de transport qui sont extrêmement réduits, je vous donne juste un chiffre, sur les 12 qui composent le BHR de Paris Nord, il y a les  $\frac{3}{4}$  des personnes qui ont été diagnostiquées Covid 19, elles sont en arrêt maladie et en confinement. Donc notre capacité à remettre des circulations en route au niveau des sillons est extrêmement réduite. Il faut retenir aussi qu'une des particularités de la période, c'est que Réseau va avoir des difficultés dans le temps à tenir ouverts tous ses postes de circulation, puisque pour garder 100% du Réseau ouvert, il faut 100% des personnels dans les postes et qu'évidemment, eux aussi sont touchés par les arrêts maladie et donc nous faisons avec eux des choix raisonnés pour le plan de transport. Par exemple sur

Paris, on nous avait demandé de faire des trains au départ après 21h00 de Paris pour arriver, par exemple, à 23h00 à Laon. Nous ne l'avons pas fait parce que ça veut dire qu'avec une arrivée à 23h00, vous engagez la période de nuit sur la tenue de poste, et donc on a tenu à limiter au maximum les arrivées à 21h00 afin de pouvoir faire des tenues de postes en 2\*8, l'idée étant que là où vous avez des postes en 3\*8 on bascule en 2\*8 pour économiser les ressources, puisque Réseau est très touché par les arrêts maladie. Donc, on a fait plusieurs adaptations en lien avec les personnels soignants, c'était beaucoup sur Paris. On a encore discuté ce matin à propos d'une infirmière qui habite entre Carvin et Lens pour essayer de lui trouver une solution pour aller travailler sur un hôpital à Lille. On essaie d'être extrêmement attentifs, parce qu'on pense que c'est notre devoir. Donc on est très à l'écoute de ces demandes. Alors évidemment, c'est juste pour vous donner exemple, sur le cas de l'hôpital de Calais, on nous avait demandé au départ d'affréter un TERGV le matin au départ de Lille pour Calais, on nous a dit qu'il y avait entre 15 et 20 personnes qui étaient concernées. On est plutôt parti sur une solution par car, et il s'avère qu'au final il n'y a que deux personnes qui empruntent ce car, donc on va peut-être le réduire à un taxi de grande capacité. On essaie de s'adapter, mais retenez qu'aujourd'hui on a un plan de transport à 142 trains, on va tenter de garder le plus stable possible parce que nous n'avons tout simplement plus les moyens de le faire bouger avec les équipes de Réseau qui restent disponibles. La deuxième question Elodie, ou alors je vous parle de désinfection ?

Mme LAMBERT, RS :

On a Monsieur Éric ESPINOUSE qui demande où en est l'ajout de 8 trains supplémentaires à partir d'aujourd'hui.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Alors, ce n'était pas 8, c'était 6 puisqu'effectivement aujourd'hui, nous sommes passés à 142 TER et qu'hier il y en avait 136 qui roulaient, donc c'est effectif depuis ce matin. Nous avons aujourd'hui 142 TER qui roulent, nous avons ajouté un aller-retour Paris-Laon, nous avons ajouté un aller-retour sur Beauvais et un aller-retour sur Saint-Quentin et nous avons modifié certains horaires du Paris-Amiens. J'ai une liste de tous les trains qui circulent, c'est la liste des 142 TER du plan de transport qu'on pourrait d'ailleurs vous l'envoyer en pièce jointe. Je ne vais pas vous les décrire parce que des numéros de trains et des horaires par téléconférence c'est un peu compliqué à digérer. Les opérations de désinfections, on les a évoquées avec les représentants syndicaux vendredi après-midi mais je le partage avec les élus du CSE. Vous le savez, il y a un décret de l'Assemblée Nationale qui rend obligatoire la désinfection des rames transportant du public par période de 24h. Donc, nous avons mis en œuvre, avec l'ingénierie du nettoyage de la direction du Matériel un mode opératoire pour la désinfection des rames, il existe aussi un mode opératoire pour la décontamination, ce sont deux opérations différentes. La décontamination, c'est le cas d'une rame où il y aurait eu une ou plusieurs personnes clairement identifiées Covid19 à bord et qui nécessiterait une désinfection complète par un bactéricide, biocide qui tue les virus et nous avons les opérations de désinfection à faire toutes les 24h. Je le redis que ce soit clair entre nous, l'opération de désinfection la période

de 24h se décompte à partir de la circulation du premier train. Si vous faites une désinfection des rames à 10h00 du matin que le premier train qui roule à la suite est à 15h00, cela veut dire qu'il faut reprogrammer l'opération suivante de désinfection avant le lendemain à 15h00. C'est ça le mode de fonctionnement. Nous avons transmis au Technicentre et la STF, l'ensemble de roulements rames de ce S0 plan de pandémie, et ils se sont servis du roulement rames pour programmer des opérations de désinfection. Je peux d'ailleurs vous montrer un exemple en affichant à l'écran, ce sera sans doute plus facile à comprendre pour vous et notamment ceux qui ne sont pas Matériel ou Traction première langue. Est-ce que vous le voyez à l'écran ? Oui c'est bon donc là un petit exemple vous avez là sur cette vue 3 lignes de roulement rames de Z24500 et vous voyez surligné en orange la programmation des opérations de désinfection, sur la première ligne, sur une période de 24h, vous avez deux opérations qui sont graphiquées, on retrouve ça plusieurs fois dans les roulements, le but étant de garantir une programmation qui ne laisse pas de trous par période de 24h. Nous avons été amenés à corriger, dès mardi dernier cette programmation en renforçant la désinfection sur Amiens et Paris Nord et nous avons également décidé d'étendre les opérations de désinfection au train W qui permettent le déshuntage, qui n'emporte pas de clients mais qui sont tout de même engagés dans le plan de transport, donc nous faisons les 142 trains qui roulent pour transporter les clients et les W qui sont engagés dans le déshuntage, on l'a décidé hier soir afin d'offrir toutes les garanties qu'il n'y a absolument aucun trou dans la raquette sur cette obligation de désinfection par période de 24h. Retenez que le produit qui est utilisé est le ...là, je vous montre à l'écran les modes opératoires pour la désinfection des volumes et des surfaces qui vient d'un document de l'ingénierie du nettoyage, en l'occurrence la TC 0514 et je dois avoir également une fiche, un processus complet qui a été décrit avec la description complète du mode opératoire, les différents cas de figure. Vous voyez à l'écran un exemple de traçabilité des opérations, puisque pour avoir la garantie que ça fonctionne bien, nous partons de la traçabilité des entreprises de nettoyage qui est remontée au niveau de la STF, la Supervision Technique de Flotte au Technicentre, la STF partageant les éléments ensuite avec le COP au niveau des GATER. Et nous avons aujourd'hui établi comme procédure qu'en cas de doute par exemple pour un agent de conduite qui veut savoir si sa rame a bien été désinfectée, le principe c'est le faire vérifier par la GATER. Vous avez tous les jours ces fiches de traçabilité qui remonte, ce sont des photos sur SMS qui remontent au GOF qui assure la traçabilité dans un fichier SharePoint partagé avec le COP. Voilà ce que je pouvais vous dire, alors je peux aussi vous montrer le produit utilisé pour la désinfection des rames avec la fiche signalétique du produit. Le produit s'appelle le PAC 102, il est utilisé par pulvérisation sur les surfaces de contact, poignées montoirs, appuis tête, les boutons utilisés par le conducteur, bref pulvérisation et nettoyage avec des chiffons de papier. A la fin de cette fiche, vous avez les obligations sécurité concernant son emploi, il doit être utilisé avec le port des gants et des lunettes de protection. Ça c'est pour l'entreprise de nettoyage, évidemment ces opérations de nettoyage sont contrôlées par le Technicentre au niveau des contrôleurs de nettoyage. Voilà ce que je pouvais vous dire sur la production, nous faisons un point avec l'ensemble des équipes, une première fois avec les dispositifs de supervision technique à 08h30 et ensuite avec l'ensemble des managers à 10h00 tous les jours pour surveiller le plan de transport,

évidemment nous avons une attention toute particulière aux réclamations des personnels soignants, on en a parlé avant, mais également sur tous les faits de sureté et les cas de figure où à bord certains clients ne respecteraient pas les mesures élémentaires de confinement notamment sur les éléments de distanciation sociale. Nous avons donc alerté la Police Nationale par le biais de la SUGE pour avoir des interventions rapides là-dessus. Ce qui a l'air d'être le cas, en tout cas, je boucle ces éléments là tous les matins et donc il y a beaucoup de vigilance sur ces sujets-là. Voilà ce que je pouvais vous dire, en espérant que ce n'était pas trop décousu comme présentation. Terminé pour moi.

M. RABIER, Président :

Merci Florent, je laisse la parole à Pascal TONNERRE pour un point logistique.

M. TONNERRE, Direction de la Sécurité :

Bonjour à toutes et à tous. Donc au niveau logistique, on a un affichage depuis début février sur les gestes barrières, sur la compréhension du Coronavirus réparti sur toutes les UO, les secteurs pour informer les gens et expliquer comment il fallait se laver les mains avec de l'eau et du savon et du gel hydroalcoolique. Nous avons ensuite distribué au niveau des UO et des secteurs, 1176 boîtes de 120 lingettes et 2880 flacons de gel hydroalcoolique de 300 ml. En parallèle, chaque ASCT et chaque ADC a été doté de flacon de gel hydroalcoolique individuellement. Les 2880 flacons de 300 ml ont été fournis également pour repoter les flacons individuels. La Traction avait commandé des lingettes et les conducteurs ont été doté d'une pochette de lingettes individuellement. Au niveau des kits, on a doté chaque ASCT du kit qu'on a appelé kit pandémie constitué de 2 masques et de sacs poubelle à insérer dans la trousse de secours, ensuite nous avons également doté les ADC en AES d'un kit. Pour finir sur les agents d'escale, les Escales ont été dotées de kits sur les lieux collectifs. Nous avons donc distribué à ce jour 2070 kits pour prendre en charge un client ou un collègue malade. Nous dotons aussi d'autres entités mais à moindre coût, telles que les Infrarail réseau, on vient aussi un petit peu en aide sur d'autres entités. A savoir qu'aujourd'hui, nous avons du stock de gel au niveau des UO et des secteurs, il reste un stock de gel au niveau de la direction de la sécurité pour renflouer les stocks sur le terrain et nous fait une commande de 2500 paquets de lingettes qui devrait arriver en entrepôt en fin de semaine prochaine pour un retrait début de semaine d'après. Nous devons bénéficier de lingettes par le National qui malheureusement ont été réquisitionnées par le gouvernement pour fournir des centrales nucléaires. Voilà pour moi au niveau de la logistique, c'est terminé.

M. RABIER, Président :

Merci Pascal, je laisse la parole au docteur VASSEUR.

Dr. VASSEUR, Médecin de région :

Oui, Bonjour à tous ... (problème de micro)

Mme LAMBERT, RS :

La parole est donnée à Monsieur Pierre WILLAYES.

*(Problème de micro)*

M. RABIER, Président :

Donc on va laisser la parole à Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT :

J'espère que tout le monde se porte bien quand même, avec les familles évidemment, ce n'est pas un moment facile. J'avais une question suite à l'intervention de Monsieur MARTEL concernant le Matériel. Effectivement, avec le Directeur on a réagi notamment sur l'implication des entreprises de nettoyage, d'ailleurs je le remercie. Pour autant, même s'il y a une baisse de charge même s'il y a un travail supplémentaire, j'ai l'impression quand même qu'il y a de grosses équipes dans les chantiers, ça reste à vérifier. Pour autant sur la procédure de nettoyage je me pose des questions, ça a été trop vite pour moi, et je n'ai pas bien vu notamment sur la désinfection, puisque le démarrage des rames est assez différent, je me pose la question de savoir si les entreprises de nettoyage sont au courant de la technicité, notamment si elles ont soulevé le capot pour nettoyer le bouton BQBA. Je n'ai pas la procédure donc j'espère que c'est fait mais je me pose quand même la question. Après, je demandais une intervention par rapport à l'organisation de la maintenance, où il y a quand même pas mal de personnel. Je suis surpris qu'il y ait des équipes complètes de nuit qui travaillent notamment à Lille. Je pense qu'il y a des organisations qui sont forcément différentes, ça s'explique, mais pour autant je l'ai évoqué avec le directeur justement, je n'ai pas encore le retour, c'est la mise en place d'une astreinte où il y a beaucoup de personnel qui pourrait être volontaire et cela éviterait qu'il y ait des personnels qui sont obligés de venir avec des problématiques de parcours ou de famille. Voilà je pense que j'ai à peu près tout dit.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Sur la procédure, évidemment ça a été partagé avec toutes les entreprises de nettoyage, on l'a partagé avec tous les documents, on pourra l'envoyer à tous les élus sur les modes opératoires et les produits utilisés. Il y a également un temps de réalisation de l'opération qui a été inclus dans tous les roulements, vous voyez par exemple le fait de rajouter des opérations de nettoyage en gare d'Amiens nous a obligé à faire de la rétention de rames dans le GOV d'Amiens puisque les entreprises ne pouvaient pas accéder au chantier de Amiens marchandises donc on table sur des opérations avec une durée qui a été bien calibrée, qui a été intégré dans le roulement de la rame. Sur le mode opératoire, il a clairement décrit et transmis aux entreprises de nettoyage et nous avons nos contrôleurs nettoyage qui font des contrôles pour vérifier que les gestes et les produits utilisés sont bien ceux qui sont prévus dans la fiche Matériel que je vous ai présenté tout à l'heure. On pourra vous renvoyer les documents, on les avait transmis à certains d'entre vous vendredi donc évidemment pas d'objection à ce qu'on partage tout ça. Concernant les équipes, votre intervention laisserait à penser qu'on a finalement trop de personnel dans les ateliers, j'ai envie de vous répondre qu'aujourd'hui les rames qui ne sont pas nécessaires au plan de transport, on les a mis en GBE, ce qui veut dire Garée Bon

Etat, de ce fait cela veut dire qu'il y a une interruption complète du cycle de maintenance, il n'y a plus d'opérations à faire sur ces engins moteurs là. Du coup, cela ne sert plus à rien d'avoir des équipes qui soient largement dimensionnées puisqu'elles ne peuvent pas intervenir sur des rames sur lesquelles il n'y a plus d'opérations à faire. Je pense que ce sont des choses qui peuvent être discutées avec le DET, nous nous sommes mis en mesure dans l'organisation du plan de transport de respecter cet engagement qui était de mobiliser le minimum d'agents strictement nécessaires à la réalisation du plan de transport pandémie dans les étaliers, bon alors est-ce que parce qu'il y avait eu une opération spécifique à faire, il y a eu un moment un peu plus de monde et notamment à l'atelier de Lille de nuit, je ne sais pas, je pense que ça peut se discuter en toute transparence avec le management du Technicentre. Terminé pour moi.

M. SMAGHUE, CGT :

Je me permets d'intervenir rapidement, OK ça sera fait, merci.

Mme LAMBERT, RS :

J'ai Monsieur WILLAYES qui a des problèmes de micro et qui nous a transmis sa question, donc je vais la poser pour lui. « Ma question concerne l'offre de train de l'UO centre en gare de Douai, mes collègues ASCT et ADC douaisien comprennent tout à fait l'utilité de leur travail dans le cadre de la mission du service public, malheureusement l'irresponsabilité de certains voyageurs depuis samedi oblige les collègues en production à s'exposer au virus, nous comprenons que les services de la SUGE et la Police Nationale sont comme le nôtre affaiblis par le confinement, tout le monde est au combat. Alors pourquoi cet entêtement à ne pas nous écouter sur l'aberration de faire plus de trains le samedi à Douai ? Je vous joins des photos explicatives, 3 allers-retours le matin et 3 allers-retours l'après-midi alors que pour les autres seuls 2 allers-retours le matin et 2 allers-retours en soirée à partir de 16h00. Ce nombre de train aurait pu permettre aux soignants, aux policiers et aux pompiers de se déplacer, ce n'est pas le cas. Tous les jours des rapports de voyageurs sont réalisés pour vous alerter, de plus Mr DJEBARRI vient d'annoncer que le nombre de TGV passait de 15% à 7% donc même assurer les correspondances entre les Douai-Lille et les TGV n'a plus lieu d'être le samedi. »

M. MARTEL, Directeur de Production :

D'accord, c'est une question qui concerne très spécifiquement l'offre Douai-Lille du samedi, écoutez, on n'est pas fermé aux évolutions de l'offre, comme je le disais tout à l'heure, on surveille chaque jour les emports, et on a su également qu'il y a eu des problèmes d'incivilités sur Douai-Lille. On a d'ailleurs procédé à des interventions conjointes SUGE et Police Nationale. J'ai en tête notamment une intervention hier après-midi sur la pointe de soirée avec une équipe SUGE au départ de Douai et notamment une intervention de l'équipe SUGE en gare de Ronchin sur le trajet retour Lille-Douai. Les consignes sont claires en cas d'incivilités ou de groupes qui se formeront et qui ne respectent pas les consignes concernant le confinement, il y a appel à la SUGE et potentiellement à la Police Nationale, on a déjà procédé à plusieurs interventions conjointes et on a eu un cadrage complet avec la Police, on a

eu des sujets à Douai et à Arras le Week-end dernier et on sera très vigilants ce Week-end si il s'avère que ça pose un problème mais qu'on a finalement dans ces trains-là plus que des gens qui n'ont finalement rien à y faire, on pourrait prendre des décisions de réduire l'offre. Le Week-end prochain on aura cette vigilance particulière sur ces trains-là, on fera évidemment un REX le lundi. Si ça pose plus de problèmes que ça n'apporte de solutions notamment aux personnels soignants, on prendra des décisions. Enfin, reprenez quand même qu'avec 142 trains et une soixantaine le samedi on est quand même sur une offre qui est extrêmement basse et en faire encore moins, ça conduit à ne plus en faire du tout. Terminé pour moi.

M.VEZARD, RS CFDT :

Nous aurions voulu savoir où en est l'affichage qui devait être effectué dans les cabines de conduite et qui permet aux ADC d'avoir l'assurance que la désinfection a été effectuée. J'ai cru comprendre tout à l'heure que s'il n'y avait pas d'affichage, ils pouvaient contacter le GATER qui lui donnerait cette assurance mais en même temps, comment les ASCT peuvent-ils avoir cette assurance que la désinfection ou la décontamination a été faite ?

M. MARTEL, Directeur de Production :

Ecoutez, là il doit y avoir mal donné, parce qu'on n'a jamais mis en place de procédure qui visait à mettre une traçabilité dans les cabines de conduite. Pour la bonne et simple raison que ça ne semble pas réalisable aujourd'hui et la procédure c'est de contacter le GATER en cas de doute. L'obligation légale que l'on a d'affichage dans les rames, c'est l'affichage des gestes barrières, on va commencer à le faire à partir de demain puisque les affiches n'étaient pas confectionnées et il y a un message à bord qui doit être normalement lu par les contrôleurs. Mais on ne pose pas de traçabilité dans les cabines de conduite après les opérations de désinfection. La consigne, c'est ce fichier partagé entre la STF et le COP, et un appel pour vérification quand on a un doute pour les ADC ou les ASCT.

M.VEZARD, RS CFDT :

Pourtant, c'était bien une position qui avait été acceptée par le National, cette mise en place d'affiches en cabine de conduite.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Moi, je n'ai jamais vu ça. Pourtant j'étais vigilant sur ce point-là, mais non.

M.VEZARD, RS CFDT :

On n'a pas les mêmes retours que vous sur le sujet dans ce cas ;

M. MARTEL, Directeur de Production :

Il semblerait... On n'a pas travaillé cette procédure de mise en place ... Vous vous rendez compte après au bout de 4 semaines, avec ces fiches toutes les 12h parfois même moins toutes les 6h viendraient s'empiler l'une sur l'autre, je pense qu'au bout de 15 jours plus personne ne voit clair sur ce qu'il s'est passé dans la cabine de

conduite. Je pense que la seule mesure qui vise à avoir une traçabilité impeccable, c'est le fichier partagé entre le COP et le STF.

M. FOSSIER, CFDT :

Monsieur MARTEL, je me permets, la fiche vous l'avez présenté tout à l'heure lors de votre présentation et au National, c'est la fiche qui était prévue pour être apposée en cabine de conduite. J'ai le retour des points nationaux Covid où cela a été évoqué.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Moi, je n'ai jamais entendu parler d'une obligation de poser une affiche après chaque opération de désinfection en cabine de conduite.

M. RABIER, Président :

Je prends le point et j'essaie de me rapprocher des services de François NOGUE. Je disais hier à Monsieur le Secrétaire que je n'avais pas de compte-rendu des réunions qui ont lieu au niveau national avec François NOGUE et les organisations représentatives. Je ne peux ni infirmer, ni confirmer ce qui est dit là. Par contre, je prends le point et on essaiera d'avoir une réponse dans les meilleurs délais et au pire demain après-midi.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Moi, je vous le dis comme je le pense, je pense que ça va être peut-être rassurant les premiers jours mais dès que vous aurez fait 8 jours à ce régime là il y a aura la confusion entre le papier de la veille, le papier du jour, le papier de l'avant-veille, donc ça va entraîner, à mon avis, des suppressions de trains en pagaille alors même que les opérations auront été réalisées. Nous on peut vous transmettre et d'ailleurs on l'avait proposé vendredi dernier les roulements rames sur lesquels les opérations sont graphiquées, sachant qu'après en fonction de l'opérationnel parce que les rames qui roulent sont évidemment appelées par les Technicentres pour des opérations de maintenance de niveau 2, donc ce programme est un programme qui vit, ce n'est pas quelque chose de figé, puisque les rames sortent parfois de leur roulement pour aller à l'atelier. Nous, on a la garantie que ce programme-là permet de respecter dans 100% des cas, l'obligation légale des 24h. Après, le papier en cabine de conduite qui passerait par l'entreprise de nettoyage, je pense que ce n'est pas d'un niveau de fiabilité qui est suffisant pour que ça tienne dans le temps. Quelque part le fait que le conducteur puisse avoir ce contact avec le GATER qui lui garantit le lieu et l'heure de réalisation de l'opération. Quelle est la différence qui peut y avoir avec le papier qui est posé dans la cabine de conduite ?

M. FOSSIER, CFDT :

Je me permets sur des retours de nettoyage dans certains établissements comme à Lens, est ce que les entreprises de nettoyage font un point et remontent au GATER les nettoyages qui ont été faits ou pas faits sur les rames ?

M. MARTEL, Directeur de Production :

Bien sûr, c'est ce que je vous ai dit tout à l'heure, il y a une traçabilité qui est remontée à la STF via le GOF pour chacune des opérations, alors attention ce sont des opérations de désinfection, pas des opérations de nettoyage. C'est-à-dire que c'est une pulvérisation de produit biocide sur les parties qui sont ensuite tamponnées par des lingettes papier, donc si vous, par exemple vous conducteurs, vous prenez votre lingette et que vous passez plusieurs fois sur une poignée montoir, vous pouvez avoir des traces de crasse qui restent apparentes, ce n'est pas pour autant que la poignée montoir n'a pas été désinfectée. Je dis ça parce qu'il y a une vraie différence entre la désinfection et le nettoyage. D'accord, donc l'entreprise de nettoyage fait son opération, elle remplit sa traçabilité, elle envoie une photo de la traçabilité et du numéro de la rame au GOF qui est le permanent 2\*8 de la STF au sein du Technicentre qui est assis en face du GATER sur le plateau du COP. Ils partagent ensemble un fichier commun qui donne à lire toute la traçabilité sur les engins qui sont engagés dans le plan de transport et le GATER peut ainsi répondre à des demandes des conducteurs qui seraient inquiets de la désinfection de leur rame. Je pense que ce dispositif-là est quelque chose de fiable et qui peut tenir dans le temps, le papier volant dans la cabine de conduite, sincèrement, voyez si vous avez un premier conducteur qui fait le train avec qui voit la désinfection, il prend le papier avec lui puis il donne la rame à un collègue qui ne trouvera pas le papier, qu'est-ce qu'il va se passer ?

M.FOISSIER, CFDT :

Je me permets, il a été annoté sur le compte rendu du National, fiche et carnet de bord bien sûr.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Ecoutez, on va le regarder...moi, ça me gêne un peu que l'entreprise de nettoyage intervienne sur un carnet de bord SNCF, je vous l'avoue.

M. VEZARD, RS CFDT :

Par contre, vous n'avez pas répondu pour la partie ASCT dans les rames automotrices, ils peuvent se mettre en cabine de conduite, dans celle qui n'est pas occupée. Eux, ils n'ont aucune assurance que la désinfection a bien été faite.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Ils peuvent appeler également le GATER.

M. VEZARD, CFDT

Mais est-ce que c'est prévu dans leur procédure d'appeler le GATER ou le COP pour avoir cette information-là ?

M. MARTEL, Directeur de Production :

Il y a des permanents ASCT au COP, donc ils peuvent appeler le COP.

M. VEZARD, CFDT

Donc, c'est sûr que le permanent COP aura l'information que ça a été désinfecté ?

M. MARTEL, Directeur de Production :

Bien sûr

M. VEZARD, CFDT

OK.

M.MAGNIER, Sud Rail

Bonjour à tous, j'ai plusieurs questions. Je vais commencer par l'histoire des approvisionnements de lingettes et de gel, il y a certains endroits comme les annexes par exemple où on a des soucis parce qu'on est en effectif réduit, évidemment il y a beaucoup moins de personnes qui viennent dans ces annexes là pour donner le matériel, ça c'est déjà une chose. J'aimerais savoir aussi par rapport aux entreprises de nettoyage si il y a bien eu des remontées par rapport au...étant donné que la SNCF est donneur d'ordres, si il y a bien eu des remontées qui ont été faites à ces entreprises par rapport à la protection de leurs employés, on a vu des choses pas très catholiques qui se sont passées dans certains endroits où les rames étaient désinfectées sans que les employés aient les protections eux-mêmes, donc à voir si ça a été remonté. J'aimerais savoir ce qu'il va passer du côté des Rang-du-Fliers – Calais puisque vous parliez sur certains secteurs de problèmes avec des personnes ce qui est le cas dans notre secteur et le fait de savoir si les trains vont reprendre ou pas. Et j'ai une autre question, beaucoup de monde se demande si les arrêts pour garde d'enfants vont continuer.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Je vais prendre les deuxième et troisième questions. Je laisserai la première à Pascal TONNERRE sur les approvisionnements et puis la dernière à Raphaël sur les gardes d'enfants. Raphaël le rappelait tout à l'heure avec les organisations syndicales, plusieurs inquiétudes, sur le respect en matière sanitaire par les entreprises privées des obligations vis-à-vis de leurs salariés. Déjà, elles en ont l'obligation légale en tant qu'employeur, mais ça ... c'est bien en le disant, retenez que nous avons des contrôleurs nettoyage, des cheminots qui vont vérifier plusieurs éléments, un déjà que les entreprises de nettoyage respectent la sécurité ferroviaire, c'est-à-dire qu'elles ne traversent pas n'importe où, qu'elles portent bien les EPI etc. elles doivent également vérifier que la procédure de désinfection est réalisée conformément au mode opératoire qui a été transmis aux entreprises de nettoyage et elles vérifient également que les entreprises de nettoyage portent bien les agrès qui sont nécessaires à la réalisation de ces opérations de désinfection. Tout à l'heure, quand je vous présentais la fiche produit du PAC 102 qui est le biocide détergeant que l'on utilise pour désinfecter les rames, il est bien spécifié que le produit qu'il faut l'utiliser en portant des gants et des lunettes, donc ça fait partie aussi des éléments qui sont vérifiés par nos contrôleurs nettoyage SNCF. Il y a eu plusieurs messages qui ont été adressés par le Technicentre via le pôle industriel du Technicentre aux différentes entreprises de nettoyage sous forme de rappel. Il y a eu plusieurs rappels

avant le démarrage des opérations et maintenant des contrôles qui sont effectués par nos agents contrôleurs de nettoyage SNCF. Concernant les dessertes, pour vous Monsieur MAGNIER qui êtes de la Côte, effectivement nous avons eu des problèmes, je le disais en introduction, on avait privilégié dans l'offre des dessertes de proximité, donc des TER City et des TER Proxi et sur l'étoile de Calais, on avait choisi de continuer à faire rouler ce qui n'était d'ailleurs pas fréquent par rapport, par exemple, à une grève. Nos TER Proxi Calais-Rang-du-Fliers, il s'est avéré que nous avons eu de nombreux problèmes de sureté à bord puisque, en fait, la fin du contrôle et la limitation des moyens de contrôle embarquement ... et puis également la réduction du nombre de dessertes a provoqué une concentration de circulation de réfugiés à bord avec des point d'orgue, avec des trains qui avait été comptés avec 50 clients à bord, 47 migrants et 3 clients, ne pouvant maîtriser le phénomène. Nous avons choisi, c'est moi qui l'ai proposé au CODIR, nous avons choisi d'arrêter cette desserte, donc pour moi, nous n'allons pas la réactiver avant la fin du confinement et il en est de même pour la desserte Calais-Dunkerque. Terminé pour moi, donc Pascal pour la question sur les lingettes et puis Raphaël pour les gardes d'enfants.

M.TONNERRE, Direction de la Sécurité :

Oui, sur la question sur les lingettes et le gel, on n'avait pas connaissance de ce sujet dans les annexes, je vais me rapprocher de l'Etablissement Traction pour refaire un rappel et refaire une distribution si nécessaire. Terminé pour moi.

M.RABIER, Président :

Bien, pour la question des congés pour garde d'enfants et tous les modes d'absence aujourd'hui que nous enregistrons effectivement, il y a encore des débats tant au niveau national que dans leur application concrète. Nous avons plusieurs centaines d'agents en arrêt depuis l'annonce de la fermeture des écoles et chacun a compris que ça épousait maintenant, cette durée, les vacances scolaires jusqu'à donc début mai. Evidemment c'est un débat qu'on a eu déjà avec le Secrétaire et les Représentants Syndicaux. Il est évidemment que les vacances cette année, les différents arrangements familiaux qui peuvent avoir lieu avec les grands-parents ou autre ne semblent pas pouvoir se mettre en œuvre, donc moi je pense mais je n'en ai pas la certitude, mais en tout cas je l'espère pour que ce soit plus simple, que les gardes d'enfants vont se prolonger jusqu'à la fin de la fermeture des écoles, y compris les vacances scolaires. Il y a même l'exemple qui a été pris : et si j'avais une semaine de vacance et puis qu'à un moment donné, je devais retravailler et que je garde à nouveau mes enfants mettons fin avril, est ce que je suis encore garde d'enfants ? De mon point de vue , à l'instant T où je vous parle, oui , vous pourriez être en garde d'enfants pendant 3 semaines en avril, votre semaine de vacances et ensuite il y a encore une semaine de garde d'enfants si la situation n'a pas évoluée, tout cela va se confirmer dans les différentes notes RH et autres qui vont arriver, ce sont des sujets qui vont avancer avec le temps et en lien avec la DRH nationale. J'aimerais, avant qu'on ne reprenne les questions, si le médecin de région a pu être dépanné, qu'il reprenne la parole pour indiquer le point d'actualité des services médicaux.

Dr. VASSEUR, Médecin de région :

Je disais pour la détermination des personnes à risque, on se base sur la note qui a été faite par le Haut Conseil de la Santé Publique, en sachant que, lorsqu'il y a un doute de la part de l'agent ou de l'encadrement, nous contactons systématiquement par téléphone l'agent ou le cabinet médical de Lille ou de Calais pour avoir son dossier médical sous la main, de façon après à pouvoir répondre. Deux choses nouvelles, c'est la création de 2 hotlines, une hotline à visée plutôt psychologique qui est en direction des agents confinés, dont on sait que cela peut être une source d'anxiété et d'angoisse, il y a donc des spécialistes psychologues et psychiatres qui sont prêts à répondre à ces agents et la seconde chose qui est encore plus récente puisque ça doit se mettre en place aujourd'hui, c'est une hotline médicale avec des médecins et des infirmières volontaires dont le but(c'est en direction des managers) est de répondre aux questions médicales que les managers se posent dans la mesure où ils n'ont pas pu avoir contact avec leur référent habituel local ou régional, voilà c'est terminé pour moi.

M.TOURNAY, UNSA Ferroviaire :

Bonjour, je reviens sur un point qui a été évoqué tout à l'heure concernant le Matériel sur les horaires de nuit, j'ai eu l'information par un collègue qu'il y a eu des aménagements sur les horaires de nuit aux ateliers 2000 à Lille

M. MARTEL, Directeur de Production :

D'accord c'est pour des éléments de réponse par rapport au dialogue avec Monsieur SAMGHUE tout à l'heure...

M.TOURNAY, UNSA Ferroviaire :

Ils ne font plus de semaine complète, ils font des demi-semaines de nuit, donc il y un aménagement qui a été fait au niveau du TER à Lille. Sinon, j'aimerais aussi rebondir...c'est vrai, je suis d'accord avec vous que les entreprises de nettoyage ne pourraient pas intervenir sur les carnets de bord, par contre on a évoqué le cas du contrôleur nettoyage qui est cheminot, est ce que lui ne pourrait pas faire l'annotation sur le carnet de bord ?

M. MARTEL, Directeur de Production :

Le problème, c'est que le contrôleur nettoyage fait du contrôle par sondage, il ne va pas évidemment vérifier toutes les opérations de nettoyage qui sont réalisées dans plus d'un vingtaine de sites sur la région, donc en fait l'exhaustivité qui est obligatoire de ces opérations et puis je vais vous dire, on ne pourrait pas avoir une organisation où ce serait l'entreprise privée qui réaliserait l'opération et puis le cheminot qui attendrait que ce soit fini et qu'il aille simplement vérifier par lui-même, aller annoter le carnet de bord derrière, ce serait quand même ... dans ces cas autant lui demander de le faire lui-même, donc non, ce n'est pas possible. Les contrôleurs nettoyage font des contrôles par sondage, ils ne vérifient pas toutes les opérations de nettoyage, donc retenez que sur la région, je parle de mémoire et je peux me tromper, mais on doit avoir au total sur l'ensemble du TER Hauts-de-France, y compris le Technicentre du Landy, environ une quinzaine de contrôleurs nettoyage.

Mme DEBAST, UNSA Ferroviaire :

Tout d'abord, bonjour à tous ceux que je n'ai pas salué. J'ai une question concernant le nettoyage, il faut voir qu'au COP, ils sont en effectif réduit, donc je comprends bien qu'on peut avoir l'assurance du nettoyage pour l'ASCT ou l'ADC via un appel téléphonique au GATER ou au correspondant ASCT. Il faut juste se rappeler que oui, on a moins de trains, mais que oui, eux sont également moins en personnel présent au COP actuellement. J'ai une autre question, j'aurai voulu connaître le nombre de trains supprimés par défaut de nettoyage de cabine. Parce qu'on n'en a pas parlé du tout et comme on parle de régularité satisfaisante mais je voudrais savoir s'il y a eu des trains supprimés pour cause de non nettoyage, donc un défaut de la procédure. Terminé pour moi.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Effectivement, le COP fonctionne en effectifs réduits. Le plateau du COP est normalement constitué de 18 permanents dont certains sont en 2\*8, d'autres en 3\*8 et nous avons réduit le dispositif à 5 plus 1 puisque le GOF de la STF est également positionné sur le plateau, donc vous avez 6 personnes aujourd'hui sur le plateau en lieu et place de 18 plus 2 GOF. Ce qui permet en réorganisant le plateau d'avoir une distance sanitaire entre agents, et je tiens à vous signaler que le plateau fait l'objet d'une décontamination complète la semaine dernière puisqu'il y avait eu des cas avérés à l'étage de contamination au Covid19. Donc, dans cette équipe de 5 plus 1, vous avez 1 GOF et 2 GATER, d'habitude le dispositif c'est 4 GATER, donc là nous avons la moitié seulement des GATER pour faire rouler 13% de l'offre TER donc on a jugé avec Laurent CARRE, le dirigeant du COP qu'il y avait largement la place pour boucler la traçabilité de nettoyage par des communications téléphoniques. On ne l'a pas fait à la légère, on a regardé ce qu'il restait comme volume de travail au GATER, on leur a demandé « si tous les conducteurs appellent à leur prise de service, est ce que cela ne va pas les noyer d'appels », la réponse est non. Ce sont des choses qu'on a vérifiées. Concernant les suppressions de rames, donc effectivement depuis la mise en place de cette obligation légale le Week-end dernier, nous avons supprimé 2 trains pour suspicion de non nettoyage. En l'occurrence, dans un cas c'était avéré et dans l'autre cas ce n'était pas avéré et il y avait eu un défaut de transmission de la traçabilité, donc par soucis de sécurité nous avons supprimé le train, il s'agissait d'un Paris-Laon et d'un Amiens-Paris. C'est pour ça qu'on a renforcé à la fois la méthodologie et également le cycle des opérations puisque par un concours de circonstance, une rame croisée à Paris, ensuite un mauvais garage sur Amiens ... enfin bref, il y a plusieurs circonstances, il s'est avéré qu'il y a une rame qui avait été présentée au départ comme n'ayant pas été désaffectée, c'est pour ça qu'on a renforcé le dispositif dans la programmation. Terminé pour moi.

Mme LESAIN, UNSA Ferroviaire :

Concernant la partie médicale, j'avais demandé des précisions pour les métiers impactés par les agents contaminés, ASCT, Escal, ADC, Vente et autres puisque certains CSE avaient obtenu cette information, je vous remercie

M.RABIER, Président :

Peut-être, Elodie, tu peux donner pour le TER Hauts-de-France, puisque c'est toi qui suis les statistiques. Tous les métiers sont impactés Madame LESAINTE, malheureusement, personne n'est protégé à priori, donc pour nous, on va vous donner les statistiques plus précises, si Elodie peut les donner ?

M.SHERANI, Responsable du pôle RS

Tu parles, Hélène, de ce que j'ai envoyé hier soir ? C'est pour ça ?

Mme LESAINTE, UNSA Ferroviaire :

Oui, c'était la question ...en retour à tes réponses, j'ai envoyé cette demande.

M.SHERANI, Responsable du pôle RS

Oui je l'ai bien vu, j'allais en parler, je t'avoue, je n'ai pas eu le temps de gérer ça hier soir.

Mme LESAINTE, UNSA Ferroviaire :

Oui je te comprends bien, c'était tardif.

M.SHERANI, Responsable du pôle RS

Je vais essayer de voir ça avec Elodie qui en effet suit cela. Si on peut vous donner ça par métier, mais ça va être compliqué parce que c'est plus par les fonctions que par les métiers, on va voir si on peut faire ça, Hélène, pas de soucis.

Mme LAMBERT, Pôle RS :

Je me permets d'intervenir, c'est vrai que depuis le début on ne suit pas du tout par métier et je ne suis pas sûre qu'on aura les informations parce que là pour ce qui est des gardes d'enfants, c'est un chiffre global, pour l'instant, on n'a pas le détail de qui est en garde d'enfants donc je ne suis pas sûre qu'on pourra avoir les statistiques par métiers. Mais, on va regarder cela plus finement, en effet.

Mme LESAINTE, UNSA Ferroviaire :

Merci.

M. WATTEBLED, CGT :

Bonjour à tous, juste une intervention qui sera très courte. Je vais reprendre vos mots Monsieur RABIER, « Merci aux cheminots d'avoir assuré le service public », nous on s'en rappellera après cette crise et puis merci de l'avoir dit. Dans la période, on s'aperçoit tout de même qu'il y a un manque, c'est le lien local qui manque, tels que les CHSCT le faisaient. D'ailleurs au niveau régional, c'est le même constat, vous avouez que vous n'avez pas de nouvelles du National concernant les réunions avec les OS, ça c'est purement dramatique. Dans un contexte comme celui-là, il faut absolument que vous ayez les bonnes informations et qu'elles soient retranscrites au plus près du terrain, c'est-à-dire aux cheminots qui sont sur le terrain à prendre des risques pour leur santé. Après la crise, il faudra faire le bilan de ce qui n'a pas

fonctionné, or beaucoup de choses n'ont pas fonctionné. Il aura fallu intervenir souvent au début pour des choses basiques dans la période et ça, ce n'est pas normal comme l'a dit David ROTOLO dans sa déclaration liminaire. Sinon, par rapport aux interventions sur les cabines de conduite, il suffit d'enlever l'ancien papier à la prise de service, c'est aussi simple que ça, et de laisser un double au bureau pour un archivage ou alors installer une pochette plastique. Au moins, ça rassure un peu tout le monde sur le fait que la cabine a bien été nettoyée. J'ai une question par rapport à ça, est ce que dans les Escales, le nettoyage est aussi fait, je pense aux téléphones, aux poignées de portes, ordinateurs, etc.... il n'y a pas que les cabines de conduite, il y a l'ensemble des lieux où les cheminots transitent. Et puis, je finirai là -dessus, vous voyez j'ai été très vite, une question au médecin, combien de consultations, combien de confinements et pour le médical, avez-vous tous les agrès de protection ? Voilà, terminé.

M.RABIER, Président :

Peut-être Pascal TONNERRE pour la partie « nettoyage autre » que les désinfections des rames et des pupitres de conduite, est ce qu'on a des éléments là-dessus Pascal ?

M.TONNERRE, Direction de la Sécurité :

Concernant les désinfections, toutes les entreprises de nettoyage ont eu un avenant à leur tâche pour vraiment insister sur le nettoyage des boutons d'interrupteurs, des rampes... donc il y a un avenant qui est fait pour chaque entreprise de nettoyage intervenant dans les bureaux. Au niveau des Escales, et avant les bureaux de vente, les 1176 boites de lingettes qui ont été données avaient été fournies aux Escales pour leur permettre de nettoyer avant leur prise de service, c'est ce qui avait été demandé, de pouvoir nettoyer leurs combinés téléphoniques, leurs postes de travail avant de commencer leur matinée ou leur après-midi. Terminé pour moi.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Concernant la traçabilité je les redis, l'histoire du papier dans la cabine de conduite, la même rame peut être utilisée par plusieurs conducteurs au cours de la journée et chaque conducteur prenant la cabine de conduite pourra se poser la question Quand vous dites Monsieur WATTEBLED, qu'il suffit de laisser le papier au bureau, c'est exactement ce que j'ai proposé en disant que la traçabilité de cette opération reste au niveau du plateau opérationnel de Lille entre le STF et le COP qui peuvent donner l'assurance au conducteur qui s'en inquiéterait que l'opération a été réalisée à tel endroit, à tel moment sur leur rame, mais si le deuxième et le troisième conducteur qui prennent la cabine de conduite ne trouve pas le papier parce que le premier l'a gardé avec lui, ça va immanquablement poser un problème. Ceci dit, on va vérifier les engagements du National avec Raphaël évidemment.

M. RABIER, Président :

Des éléments de réponses du côté médical, Docteur ?

Dr. VASSEUR, Médecin de région :

Oui pour répondre à Monsieur WATTEBLED, nous avons ce qu'il faut au niveau protection pour les médecins et les infirmières. Quant aux consultations, on ne pas parler vraiment de téléconsultation car nous n'avons pas de vidéos, il s'agit d'entretiens téléphoniques. Jusqu'à maintenant, comme ça vient de débiter, on n'a pas tout listé mais pour donner un ordre de grandeur, j'en ai fait une dizaine hier. Terminé.

M.VEZARD, CFDT :

J'ai une question pour le Docteur VASSEUR, hier lors d'une allocution présidentielle, le Président MACRON a annoncé que pour tous les soignants atteint par le Covid19 serait reconnu comme une maladie professionnelle. Je voulais savoir si cette mesure serait applicable pour les cheminots, sachant qu'on n'a aucun recul sur d'éventuels séquelles pulmonaires pour les agents qui auront été contaminés. Je voulais savoir si cela serait reconnu également en maladie professionnelle aussi.

Dr. VASSEUR, Médecin de région :

Je ne peux pas vous faire une réponse affirmative, parce que je ne connais pas... tout ce que je peux dire c'est que la question a été posée à la caisse de prévoyance concernant la survenue éventuelle d'un accident du travail. Pour l'instant, la Caisse de prévoyance a répondu par la négative disant que la contamination n'était pas obligatoirement sur le lieu de travail. Se pose par contre la question d'une maladie professionnelle éventuelle qui, pour l'instant, ne concernerait que les soignants directement au contact. Par exemple, je crois savoir que le réanimateur qui est décédé la semaine passée, ce sera pris en tant que maladie professionnelle. Voilà les seuls éléments que j'ai pour l'instant. Terminé pour moi.

M.ROTOLO, CGT :

Petite remarque par rapport à l'intervention de Monsieur MARTEL, vous nous dites que les conducteurs peuvent utiliser la cabine de conduite entre deux désinfections, je me pose alors la question : si un conducteur est porteur du Covid19, il peut donc le transmettre au conducteur qui ferait la relève, s'il n'y pas de désinfection entre les deux.

M. MARTEL, Directeur de Production

Le règle, c'est la désinfection par période de 24h, ce n'est pas une désinfection à chaque train. Alors, moi je ne suis pas médecin, je ne sais pas vous dire si un conducteur qui serait porteur sain pourrait le refiler à un collègue, après si vous voulez entrer dans ces logiques-là, ça veut dire aussi arrêter le plan de transport. Je crois que la mesure qui a été prise, c'est une désinfection de tous les espaces voyageurs et les cabines de conduite par période de 24h, donc je vous l'ai dit nous on en programme d'avantage, si je reprends l'exemple que je vous donnais tout à l'heure, vous voyez il y avait un bloc de train ... je vais le réafficher à l'écran pour que vous l'ayez en tête... Vous avez à l'écran le roulement des 24500, vous voyez tel c'est monté, vous voyez le premier bloc de trains, les 4 premiers trains en 24500, ça correspond vraisemblablement à une journée de service d'agent de conduite et puis

vous savez le deuxième bloc avec une deuxième journée d'agent de conduite. Donc quand on est sur ce type de montage avec trou, vous voyez entre 11h et 15h, quand c'est comme ça vous avez l'opportunité de glisser une opération de nettoyage et dans la plupart des cas, c'est fait. Là, on peut dire dans une période de 24h, il y a deux opérations et là s'il y a le conducteur A puis le conducteur B, il y a eu une opération de désinfection entre les deux. Dès qu'il y avait des opportunités dans les roulements rames, on a essayé de glisser des opérations de nettoyage. Je ne sais pas vous dire exactement combien on en fait. On a un cycle qui bien inférieur à 24h comme ça, ça permet de pallier tous les cas, type croisement de rames, mais on n'a pas la garantie à 100% que ce soit désinfecté après chaque utilisation de personnels différents. Terminé pour moi.

M. ESPINOUSE, CGT :

Une petite question qui concerne l'accès au train. A Paris, on voit qu'il y a des demandes de titres de transport et des attestations demandées aux voyageurs par contre, je voulais savoir si on pouvait le faire aussi dans les gares « origines » en Picardie ou bien est-ce que ça se fait, notamment Aulnoye ou Amiens, parce que c'est le Bazard, on a tout et n'importe quoi qui monte dans les trains. Donc, c'est pour savoir s'il y a quelque chose de prévu ou pas.

M. MARTEL, Directeur de Production

Oui, alors effectivement, là vous faites référence notamment à la gare du Nord à Paris, où vous le savez, il y eu une première mesure qui a entraîné la fermeture des gares, c'est-à-dire que par exemple aujourd'hui à la gare du Nord, vous ne pouvez entrer dans la gare que par le passage banlieue et toutes les entrées sont filtrées par les CRS et en début de semaine il y a eu également des contrôles qui ont été réalisés à l'accès aux quais avec des gens qui se sont fait refoulés du fait qu'ils n'avaient pas des raisons qui correspondaient aux mesures dérogatoires du confinement pour circuler. Il y a eu des cas de figure avec des clients porteurs d'un titre de transport TGV qui ont été refoulés parce qu'ils n'avaient pas les attestations en bonne et due forme qui ont été remplies. Cette mesure a été prise d'abord à Paris parce que, comme moi, et comme vous, vous avez vu toutes les scènes d'exode qui ont eu lieu à Paris avec des quais bondés et des TGV pris d'assaut pour aller se mettre au vert en Province, il semble aussi que certains continuent à faire la migration hebdomadaire, à savoir je reste confiné la semaine sur mon lieu de travail et je repars le Week end peut-être sur mon lieu d'origine, étant peut-être en célibat géographique, enfin bref, donc il y a eu des mesures de durcissement qui ont été prises dans les gares parisiennes. De là à dire que ces mesures, allaient être intégralement déployées sur le territoire, moi je ne sais dire pas là-dessus, la question que vous me posez Monsieur ESPINOUSE est délicate, parce que, imaginez que vous mettiez un cordon de CRS pour l'accès à chaque gare, ça commence à devenir un dispositif relativement coercitif. Nous, ce qu'on préconise, c'est qu'on et quand même en vigilance. Les contrôleurs SNCF ne font pas la vérification, évidemment, des attestations dérogatoires qui sont fournies, ceci dit quand on détecte des situations anormales, à savoir des gens qui sont en groupe et qui manifestement n'ont aucune raisons professionnelles ou personnelles de voyager

à bord, on a un devoir de signalement et c'est comme ça qu'on procède depuis cette semaine et on a eu des contacts avec les autorités de police et de gendarmerie pour qu'ils puissent intervenir rapidement quand on a détecté ce type de situation. Il ne me semble pas que la situation sur le terrain nécessite d'avoir sur chaque gare du territoire ce type de contrôle, je veux dire si on en arrive là, à un moment, il vaut presque mieux arrêter de faire des TER. Voilà, je réfléchis en même temps que je parle et on le partage ensemble. Que ça ait été fait à Paris parce qu'il y a eu un manifestement des abus importants et qui choquait le Pays, dont acte, après étendre ce type de fonctionnement à tout le territoire, là ça me semble quand même plus problématique. Voilà ce que je pouvais vous dire, je suis plutôt dans le domaine de la réflexion avec vous que de la vraie réponse.

Mme DEDISSE, FO :

Bonjour, j'espère que vous m'entendez, désolée j'ai eu un problème de micro. Je voulais savoir, lorsqu'un agent a été détecté comme infecté par le Covid19, quelles sont les procédures mises en place afin de savoir avec qui l'agent a été en contact les jours précédents, les locaux concernés sont-ils décontaminés, parce qu'apparemment il y eu le cas à Laon, lundi en début de semaine, mais d'après ce qu'on a appris les locaux ont été désinfectés et non pas décontaminés. Et également, est ce que les membres CSE et CSSCT pourraient être aussi avisés et avoir toutes ces informations. Deuxième question, les rames étant désinfectées toutes les 24h, est ce qu'il serait possible de doter les agents, les ASCT surtout, de gants jetables afin qu'ils ne prennent pas de risques supplémentaires, étant donné qu'ils sont en contact direct avec les usagers. Voilà, terminé pour moi.

M. RABIER, Président :

Merci Madame DEDISSE, je vais me lancer pour la première partie de votre intervention, donc oui, effectivement, on vous l'a dit tout à l'heure, on enregistre, on note et on fait remonter à niveau de l'entreprise, le nombre d'agents malades détectés au Covid19 ou avec de fortes présomptions, vous le savez, il y a une vraie difficulté aujourd'hui à avoir des tests confirmant que c'est bien le virus. Donc, on remonte tout ça, parce que l'entreprise les remonte également au Ministère de la Santé comme vous le savez et donc à un moment donné, c'est une agrégation de tous ces chiffres qui s'opère tous les soirs quand le ministre de la Santé donne l'évolution aux médias de cette pandémie. On a des notes qui précisent la conduite à tenir, notamment vis-à-vis des locaux et des agents dits « de rang 1 », c'est-à-dire qui ont eu des rapports prolongés et rapprochés avec des agents détectés Covid19. A titre d'exemple, pour illustrer ce qui s'est passé récemment notamment au COP comme l'a indiqué tout à l'heure Florent MARTEL, on a eu un agent de l'EIC qui a été déclaré malade du Covid, je crois, il y a quelques jours. Cet agent était en congés depuis le 6 mars, il n'avait pas été dans les locaux, néanmoins, on n'a pas pris de risque et d'ailleurs la procédure qui a été mise en œuvre au COP a été une procédure de décontamination, ce qui n'est pas complètement la même chose qu'une désinfection. En gros, une désinfection, c'est une procédure préventive, telle qu'on l'a largement expliqué vis-à-vis des matériels, des pupitres de conduite et pour la procédure de décontamination, c'est un autre dispositif qui se met en place avec

une bombe aérosol spécifique, on vous a d'ailleurs donné toutes les références techniques, qu'on a pu expliquer lors d'un point d'actualité avec les différents représentants, le référent et le secrétaire il y a quelques jours. Donc, on a effectivement des procédures de désinfection dont on a largement parlé et des procédures de décontamination quand un cas avéré est noté ou quand il y a doute, au fond, on ne tergiverse pas, j'ai envie de vous dire, si à un moment donné il y a un doute et que des équipes s'inquiètent, la ligne managériale a cette consigne de faire procéder à une décontamination. En même temps, les consignes du ministère évoluent aussi en fonction de la propagation de ce virus. J'ai entendu aux actualités, qu'au fond, on aura sans doute plein de français qui seront porteurs sains sans être forcément malades avec beaucoup de symptômes et je pense que ce virus va être véhiculé par beaucoup de gens, alors comme un très petit nombre sera durement touché avec hospitalisation, néanmoins ce virus va circuler. C'est ce qui se pratique dans d'autres pays européens, il y a d'ailleurs d'autres logiques de prévention, puisque je lisais ce matin un article qui expliquait que la Suède, c'était d'ailleurs la posture de l'Angleterre il y a quelques jours, était plutôt à dire : « cela ne sert à rien de tout bloquer, etc... ». Donc il y a au niveau des éminences médicales différentes approches de la manière de lutter préventivement contre la propagation de ce virus. Néanmoins, chez nous, pour conclure, il y a des procédures, on les applique en lien étroit avec les médecins du travail et on a un échange régulier avec eux, d'ailleurs on a programmé demain après-midi, pour tout vous dire, un échange avec tous les médecins pour repartager toutes ces procédures parce qu'elles évoluent et notamment sur les procédures de rang 1. Le principe est simple, s'il y a doute, on confine, c'est ce qui a été fait par le Technicentre il y a quelques jours ; on regarde et on enregistre tous les gens qui ont été en contact rapproché et prolongé ce qui n'est pas la même chose qu'un contact furtif. Voyez bien que les gens qui travaillent en équipe au Matériel sont beaucoup plus proches qu'un conducteur qui est souvent seul dans sa cabine de conduite et les moments où il va être en contact avec quelqu'un sont limités, donc on a une approche assez pragmatique d'analyse et quand on ne sait pas, on joue la sécurité, comme on l'a fait pour la désinfection des rames, on supprime un train, en fait quand on ne sait pas, on prend la situation la plus sûre. Je peux laisser le médecin compléter.

Mme DEDISSE, FO :

Oui, mais j'aimerais quand même savoir concernant les locaux de Laon, ont-ils été décontaminés ou désinfectés puisqu'il y a deux agents, une personne au guichet et un ASCT qui sont porteurs du virus.

M. RABIER, Président :

Je prends le point, je n'ai pas l'information à l'instant T.

Mme DEDISSE, FO :

D'après le mail de Monsieur GODEFROY, les locaux ont juste été désinfectés le 24 mars.

M.TONNERRE, Direction de la Sécurité :

Je confirme, c'est sud service qui a fait l'intervention le 24 mars, les locaux ont été désinfectés au CD02.

Mme DEDISSE, FO :

Donc, ils n'ont pas été décontaminés comme c'est prévu.

M.TONNERRE, Direction de la Sécurité :

Non, c'était désinfecté

Mme DEDISSE, FO :

Alors qu'il y a quand même deux agents qui sont porteurs du virus.

M. RABIER, Président :

Nos échanges servent à cela, pour parfaire nos procédures et les véhiculer auprès de toute la ligne managériale. On va, avec la ligne managériale via des téléconférences et en lien avec les médecins du travail et le médecin de région, on est en permanence à ajuster nos procédures, voilà, je ne peux pas vous en dire plus, merci pour cette remontée en tout cas et je laisse Pascal gérer ça avec les équipes de Laon.

Mme DEDISSE, FO :

Merci

M.TONNERRE, Direction de la Sécurité :

Oui, le médecin pourra confirmer, concernant les gants, il a bien été défini que les gants n'étaient pas mis à disposition, cela fait pire que mieux, les gens se sentent en sécurité en ayant une paire de gants. Or s'ils sont contaminés, les agents se contaminent en se touchant le visage, on dit qu'on se touche le visage une fois par minute. Le fait d'avoir des gants cela conforte l'idée d'être protégé, mais c'est faux et c'est pour cela que les gants n'ont pas été distribués et n'ont pas vocation à l'être pour l'instant. Terminé.

Mme DEDISSE, FO :

Très bien merci

M. MARTEL, Directeur de Production :

Juste un mot, c'est important l'histoire des gants. Cela veut dire qu'en fait dans les gestes barrières qui sont de se laver 6 fois par jour les mains, c'est comme si on changeait 6 fois par jour de paire de gants. La main lavée régulièrement, c'est plus efficace qu'une paire de gants. Je parle évidemment sous la contrôle du Docteur VASSEUR, mais ça je crois qu'il faut qu'on le partage tous, cela me semble très important comme élément de compréhension sur le fait de véhiculer le virus ou pas.

Dr. VASSEUR, Médecin de région :

Oui, je confirme tout à fait. Le problème n'est pas tant la protection que ce soit les gants ou les masques, mais c'est la façon de les utiliser, et on se rend compte qu'il y a une très mauvaise utilisation qui fait que la contamination peut être plus importante que sans. Je confirme ce que Monsieur RABIER disait, au moins la moitié de la population sera concernée en étant éventuellement porteur sain et les tests réalisés actuellement, même en milieu hospitalier ont surtout pour but, non pas de voir si la personne est atteinte du Covid19, mais de voir si elle n'est pas atteinte de façon à ce moment-là, de pouvoir la transférer dans un autre service et de libérer un lit pour une personne atteinte. Terminé pour moi.

M. FOSSIER, CFDT :

Je voulais revenir sur les échanges engins moteurs rames, les relèves qui concernent les ASCT comme les ADC. Comme il y a aura un nettoyage par période de 24h, on veut avoir la certitude d'avoir des lingettes en quantité suffisante et du gel hydroalcoolique pour les ASCT et les ADC particulièrement lors des relèves, il y aura un nettoyage de mains et des cabines avec les lingettes par l'ADC ou l'ASCT avant de pouvoir prendre place. C'est ce que je voulais rappeler, d'avoir la certitude qu'on a les stocks suffisants pour pouvoir permettre d'avoir au moins ces gestes barrières pour les ASCT et les ADC pour pouvoir continuer à faire un minimum de service

M. MARTEL, Directeur de Production :

Oui, moi je partage votre approche, là où il y a une organisation mise en place par l'entreprise. Dont acte. Mais on donne aussi les moyens individuels. A chacun d'aller plus loin s'il le souhaite pour pouvoir lui-même désinfecter son espace de travail avec les outils qui lui sont donnés et en ce sens, c'est important qu'ils aient leurs lingettes à chaque fois. Là, je partage complètement votre approche. Je crois que Pascal TONNERRE nous avait donné l'assurance qu'en terme de distribution de stocks de lingettes on était bien.

M.TONNERRE, Direction de la Sécurité :

Au niveau du stock de lingettes, j'ai eu le retour par rapport aux annexes tout à l'heure, l'établissement Traction me dit qu'ils ont refait un point ce matin sur la distribution au niveau des annexes, il n'y a pas soucis, ils n'ont pas d'alerte. Mais de toute façon, s'il y avait un sujet, il faut demander tout de suite au niveau du CUP et le nécessaire sera fait. Et nous avons distribué des boîtes de lingettes, pour l'instant, on n'a pas de retours sur d'éventuelles ruptures de stocks et on a une commande de 2500 pochettes qui devrait arriver pas la semaine prochaine, la semaine d'après.

M. FOSSIER, CFDT :

Juste une question, les ASCT sont bien prévus en dotation, comme les ADC ? je n'ai pas fait d'erreur quand j'ai dit ça.

M.TONNERRE, Direction de la Sécurité :

Pour l'instant les ASCT ne sont pas en dotation individuelle.

M. FOSSIER, CFDT :

Dans ce cas-là, je vous en fait la demande parce qu'ils prennent position dans les cabines de conduite comme les ADC et à ce titre, ils doivent pouvoir se protéger.

M.TONNERRE, Direction de la Sécurité :

Oui, on a bien pris en compte cette demande.

M. FOSSIER, CFDT :

Merci.

M. WATTEBLED, CGT :

Oui, je reviens sur la protection dans les cabines de conduite. Un nettoyage toutes les 24h, mais qu'en est-il des rotations d'agents dans cette même cabine, s'il faut nettoyer pour chaque présence, il faut nettoyer. Je pense que la protection des agents prévaut sur la régularité. S'il faut mettre un train en retard, parce qu'il faut renetter la cabine de conduite, il n'y a pas à tergiverser là-dessus, on est dans une période un peu compliquée, il faut mettre les moyens pour nettoyer et ne pas se contenter de dire, « c'est fait toutes les 24 heures », si ça doit être fait à chaque relève, il faut le faire à chaque relève. Et ce n'est peut-être pas une lingette nettoyante qui va éliminer les virus, parce qu'il en va de la santé des agents qui exercent leur métier et assurent la continuité de service. Dans cette période compliquée y compris pour la famille. Quand on rentre chez soi et qu'on vient de faire un train sans être sûr de ne pas être contaminé, c'est quand même un peu déstabilisant, je pense, d'arriver chez soi, voir ses enfants et son ou sa conjointe et d'avoir peur de les contaminer. Ça c'est une chose, et puis j'aurai aussi voulu avoir des informations sur l'ensemble du corps médical sur la région Hauts-de-France, dans tous les territoires. Enfin, une dernière chose, c'est sur le suivi des cas déclarés Covid19, essentiellement pour l'après, au cas où il y aurait des séquelles, et mêmes séquelles psychologiques. Est-ce qu'il y aura une notification ou une traçabilité de tous les cheminots qui ont été infectés en exerçant leur métier. Merci, terminé pour moi.

M. MARTEL, Directeur de Production

Sur la période de 24 h, en fait c'est le décret signé par l'Assemblée Nationale qu'on s'est mis en capacité de mettre en œuvre, c'est bien cela dont il est question ; il y a une obligation légale qui nous est faite. Donc, je vous l'ai dit, dans le cycle de nettoyage en fait, on va plus loin. Après, assurer une désinfection à chaque retournement de rames, vous imaginez bien qu'on a 304 points d'arrêts sur l'ensemble du TER Hauts-de-France et on a entre 80 et 100 lieux de retournements de nos rames, on ne peut pas mettre des dispositifs à l'aplomb de chaque train ou de chaque rotation, c'est juste industriellement impossible. C'est pour ça qu'on aussi doté de lingettes les agents de conduite, comme ça, s'ils ont un doute ils peuvent procéder eux-mêmes aux désinfections. La régularité, d'ailleurs, n'ayant strictement rien à voir, vous pensez bien vu le contexte, Monsieur WATTEBLED, que les trains qu'on met dans les plans de confinement roulent correctement pour que ça ne rajoute pas du stress aux gens qui sont quand même obligés d'aller travailler, je

pense évidemment au personnel soignant, et bien ce n'est pas le sujet. A la fin dans nos résultats, ces statistiques seront vraisemblablement neutralisées, donc on n'a pas d'enjeu particulièrement dans notre business TER à avoir les trains à l'heure. La seule chose, c'est qu'il faut qu'à un moment, il y ait juste la limite de ce qui est possible de mettre en œuvre, les entreprises de nettoyage ont aussi des personnels qui sont dans l'inquiétude et il faut quand même pouvoir limiter leur activité au strict nécessaire. Voilà la réponse que je peux vous faire, je pense que l'association de la désinfection des rames dans la programmation qui est faite par le Technicentre avec une décontamination à minima toutes les 24h, plus les dotations individuelles des agents de conduite, ça c'est de nature à éviter les risques de contamination. Aller plus loin, ça va poser les problèmes de la capacité à le réaliser.

M. WATTEBLED, CGT :

Juste en réponse, excusez-moi d'intervenir comme ça mais si c'est industriellement impossible de décontaminer à chaque rotation et si c'est ce qui est préconisé par la médecine ou je ne sais qui, si c'est industriellement impossible, on ne fait pas circuler le train. Il en va de la préservation de la santé de l'agent. Nous on reste là-dessus, sur préservation de la santé de l'agent. Alors, si vous faites référence aux préconisations du gouvernement, pour l'instant, ils n'ont pas prouvé qu'ils étaient dans le vrai depuis le début de la crise. Je ne vais pas épiloguer là-dessus mais attention à ce que vous faites, s'il suffit de dire ce n'est pas possible pour le business ou autre, non, moi je ne suis pas d'accord là-dessus. S'il faut décontaminer la cabine à chaque utilisation, et bien il faut décontaminer la cabine à chaque utilisation sinon le train ne peut pas partir.

M. MARTEL, Directeur de Production

Ce ne sera pas possible Monsieur WATTEBLED.. Sinon, vous demandez l'arrêt du plan de transport TER. Je suis désolé, mais à un moment, il faut avoir en tête que ... que ce soit dans les services de supervision, je vous donnais l'exemple de Réseau mais c'est vrai aussi au Technicentre et c'est vrai dans les entreprises de nettoyage, ils ont aussi des effectifs et des moyens réduits. Donc, ce vous demandez là n'est pas possible.

M. WATTEBLED, CGT :

Donc dans ce cas, vous êtes conscient que vous pouvez faire circuler des trains sans avoir toutes les garanties pour préserver la santé des cheminots qui font le boulot, c'est ça qui est gênant.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Non, Monsieur WATTEBLED, n'essayez pas de me faire culpabiliser plus que de raison. Moi, j'essaie de monter une organisation qui réponde aux injonctions qui nous sont faites par les pouvoirs publics qui sont eux-mêmes conseillés par des comités de médecins. Après, je pense qu'on en a fait un peu plus dans la limite, on va au-delà de la période de 24h mais en revanche, il y a juste une limite dans ce qu'on est en capacité de faire, c'est ce que je vous dis, on ne peut pas faire une décontamination à chaque rotation de rame, ça ce n'est pas possible. Là-dessus, moi

je ne suis pas médecin et d'ailleurs il me semble que la communauté scientifique s'interroge encore sur les modes de propagation du virus. Je crois qu'on a tous collectivement décidé de faire rouler un plan de transport minimal, je le rappelle 142 trains sur 1239 trains actuellement. Donc, on a limité au maximum le fonctionnement de notre TER, ça veut dire que ça préserve et les usagers et nos personnels, après on peut préserver complètement en ne faisant rien du tout, peut-être que cela nous sera demandé à un moment, je n'en sais rien, là-dessus, vous savez jeudi dernier, je n'avais pas du tout le même niveau de compréhension de ce qu'il se passe que je ne l'ai aujourd'hui, donc je ne sais ce qu'il va se passer. On a discuté tout à l'heure de ce qu'on allait faire sur Douai-Lille le samedi, on va en parler pour voir s'il faut encore réduire l'offre. Chaque jour, on apporte des éléments supplémentaires sur le fonctionnement de notre offre. Mais là, nous demander de faire une désinfection à chaque rotation de train, ce n'est pas possible.

M. RABIER, Président :

Merci, Florent, ce que je propose, c'est qu'on prenne les dernières questions. Je pense que ce tour d'actualité sur le Covid19 a été extrêmement riche et utile. Je prends des questions de Madame BASSEZ, Madame DEDISSE et Madame MIET pour qu'on puisse enchaîner très rapidement, les autres points seront très courts, vous l'imaginez bien, sur la fin de ce CSE. Je laisse la parole, alors Monsieur WILLAEYS c'était plutôt une affirmation qu'une question.

Mme LAMBERT, RS

Madame BASSEZ aussi, en fait là, la parole est donnée à Madame Christine DEDISSE

Mme DEDISSE, FO :

Donc je voudrai revenir sur le problème de Laon, je viens d'avoir l'info, c'est le RET de la résidence qui a, lui-même, désinfecté les locaux. Donc je voudrais savoir pourquoi les agents de la résidence n'avaient pas été avisés de ces agents contaminés. Et là, je demande que la résidence soit fermée pendant la décontamination. Seconde question, pourquoi ne donne-t-on pas de masques aux ASCT pour travailler ? Est-ce que c'est un problème si un agent souhaite en porter un ? Je vais vous dire, bien sûr, qu'il ne faut pas me dire que c'est inutile puisque notre président en portait un hier à Mulhouse.

M. RABIER, Président :

Merci pour ces questions, parce qu'effectivement elles sont pertinentes, à la fin de votre intervention, elles sont pertinentes parce que je crois qu'elles interrogent également tous les dirigeants de l'entreprise et tous les dirigeants des autres secteurs publics qui ont encore un service public à assurer. Faut-il ou pas que nos agents en relation avec la clientèle portent en permanence le masque ? Cette question, à ce stade aujourd'hui à 11h37, le 26 mars, n'est pas tranchée. Je ne parierais pas que cela va rester comme cela, cela pourrait bouger dans les prochains jours suite à ce qui sera décidé peut-être par le gouvernement. En tout état de cause, pour le cas de Laon, j'ai pris note depuis tout à l'heure et j'ai demandé à la

direction sécurité, nous ferons un rappel à la téléconférence que nous avons en milieu de journée avec tous les dirigeants sur l'application stricte des notes, mais croyez-moi, la situation et je le dis depuis le début de cette réunion, est extrêmement évolutive. C'est difficile pour tous d'être à la page avec tout ce qu'il se passe, cela implique beaucoup de réunions, de prendre le temps. Les managers sont un peu comme vous, les RET, les DPX en général. On fera ce rappel à la hiérarchie dès ce midi, juste après notre CSE et on va faire ce qu'il faut pour Laon, voilà je ne peux pas vous dire autre chose.

M.TONNERRE, Direction de la Sécurité :

Pour la gare de Laon, j'ai le bon de prestation qui stipule que les locaux de l'escale, la résidence train, les guichets, la vente ont été réalisés par l'entreprise Sud service.

Mme DEDISSE, FO :

Donc, ils ont juste été désinfectés, pas décontaminé c'est bien ce que je disais tout à l'heure. Madame LEFEBVRE avait fait un mail dès qu'elle a connaissance des deux cas avérés et elle n'a eu de réponse, à part hier, de la part de Monsieur GODEFROY qui lui a dit que les locaux avaient été désinfectés.

M. MARTEL, Directeur de Production :

C'est vrai que dans le cas de Laon, on fait une analogie. Les fiches qu'on applique, et qui viennent de l'ingénierie du nettoyage, par rapport à du matériel roulant versus des locaux de travail. Pour le coup, moi je connais la procédure pour le matériel roulant et je ne suis pas absolument sûr que ce que veut dire décontamination dans le cadre d'espace de travail. La différence qu'il peut y avoir, c'est que dans une rame vous avez évidemment en termes de flux de personnes un volume plus important que dans un espace de travail. En fait, le geste de décontamination dans une rame consiste à placer ce qu'on appelle un one shot, qui est une bombe aérosol que vous claquez, qui diffuse du coup un nuage de produit désinfectant sur l'ensemble de la rame. Vous la gardez entièrement fermée pendant une ou deux heures je crois, ensuite on procède à une aération pendant 30 minutes et l'opération est considérée comme terminée. Est-ce que c'est la même méthode sur un espace de travail, type bureau, je ne suis pas certain, d'ailleurs il me semble que quand on avait réalisé la décontamination du COP, ça c'était fait également par pulvérisation de produit biocide, donc une procédure plutôt analogue à une désinfection, qui était fait évidemment par des gens en combinaison, etc... avec un petit côté spectaculaire, mais il faudra vérifier la méthode sur les espaces de travail, je suis pas certain qu'on puisse faire l'analogie ce qu'on s'est raconté sur les rames. A l'occasion de cette affaire à Laon, il faudra qu'on se pose la question et qu'on vous apporte ces réponses-là.

Mme DEDISSE, FO :

D'accord, donc en attendant la résidence va être fermée ?

M. MARTEL, Directeur de Production

Ecoutez, je viens d'écrire en même temps qu'on était en train de discuter, j'ai envoyé un message à Jean-Yves GODEFROY et à Hélène MARQUET pour leur demandant de parler de ça et de saisir immédiatement l'entreprise de nettoyage pour communiquer avec eux et on va prendre des mesures immédiates pour rassurer tout le monde, d'accord ?

Mme DEDISSE, FO :

D'accord, donc vous allez contacter tous les agents ?

M. MARTEL, Directeur de Production

Contactez tous les agents ? C'est-à-dire ?

Mme DEDISSE, FO :

Et bien, prévenir tous les agents de ce qu'il se passe à Laon, les agents de Laon tout au moins.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Ah oui, je pense que le management local doit être en contact avec tous ceux qui y travaillent et ils communiqueront là-dessus, oui. Ce sera plutôt au niveau local, c'est préférable d'ailleurs.

Mme DEDISSE, FO :

D'accord, merci.

Mme BASSEZ, CGT :

Bonjour, je voulais parler à Pascal TONNERRE en premier lieu, donc Pascal a dit qu'il n'y aura pas de rupture de stocks concernant les agrès pour les agents. Une petite remarque, c'est important suivant les agents on a pu observer une grande disparité suite aux remontées qu'on a eu du terrain, avec des disparités entre régions. Donc on a dû faire plusieurs rappels, il y a eu des droits de retrait parce que, tout simplement, les dotations n'étaient pas arrivées dans certaines régions. On sait [inaudible] pour approvisionner les résidences, c'est important de le vigiler parce que, encore une fois, on le voit dans cette crise les UO ne sont pas traitées de la manière. Je demande aussi à ce que les ASCT soient équipés de lingettes systématiquement. La seconde question est pour Monsieur MARTEL, une des remontées qui m'a été faite hier de Monsieur Loïc PIETON qui est ASCT dans l'après-midi dans un train entre Aulnoye et Lille et qui se demandait ce qu'il faisait là, parce que dans son train, il y a avait quatre migrants, il y a avait somme toute un ingénieur de Vallourec et il y a avait aussi deux jeunes qui allaient vendre de la beuh à Saint Amand, ils vendent de la drogue, voilà. Il y a beaucoup d'ASCT qui disent qu'effectivement nous assurons le service public, on est tous d'accord là-dessus, mais qui se demandent pourquoi ils se mettent en danger pour effectuer des trains qui ne sont finalement pas essentiels. Nous avons une obligation de service public, mais vous avez aussi l'obligation de protéger vos salariés. Il faut faire une commande de 142 trains, certes, mais comment ont-ils été définis ? Est-ce qu'il y a eu un travail de fait avec par exemple

les associations d'usagers. Nous, on sait que sur le secteur d'Aulnoye, il y a très peu de personnels soignants qui prennent le train du fait de l'offre de service et d'autant plus que le SA 2020 ne correspond pas à leurs horaires. Je ne rentre pas dans le débat. Ensuite, sur le port du masque, il y a eu un problème de communication apparemment, parce qu'à l'ERC Nord-Pas-de-Calais, il y avait un accord tacite entre l'ensemble des agents qui remonte à quelques semaines déjà, comme quoi les agents qui souhaitaient porter un masque et pouvaient s'en doter avaient l'autorisation de le porter. Or j'ai dû intervenir pour des agents qui avaient été menacés de suites s'ils ne retiraient pas leur masque. Ils ont failli faire un droit de retrait, donc j'ai demandé à l'ERC de recommuniquer à l'ensemble des personnels et notamment la SUGE pour demande que ça s'arrête. C'est important de bien considérer que les agents qui travaillent aujourd'hui et que ce genre de dysfonctionnement, c'est juste inacceptable. Donc, vraiment, je vous demanderai de communiquer là-dessus, c'est important. Sur les masques, lors d'un droit d'alerte de CSST extra on nous avait appris qu'il y avait des masques FFP2, on nous l'a confirmé, des stocks complets mais on ne pouvait pas savoir où ils étaient. Puis, on nous a dit ; « vous n'aurez pas les FFP2, le RA a été modifié il n'y a pas de FFP2 dans les kits définis par la Task Force, d'accord, les masques sont réquisitionnés pour le personnel soignant, d'accord, or il y a quelques jours, dans un article du Parisien on apprenait qu'à Paris, les masques étaient toujours stockés et que personne n'y avait accès. Donc, nous aimerions savoir où sont les masques FFP2 de notre CSE, est-ce qu'ils ont été effectivement fournis aux personnels soignants ou si vous les avez toujours en stock. Merci, j'ai fini.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Peut-être que je fais une première réponse sur l'offre et je laisse Pascal pour toute la problématique des masques. Sur l'offre, Madame BASSEZ, c'est ce que je disais tout au début de la séance lorsque je vous expliquais le montage du plan de transport, nous l'avons fait nous-mêmes en lien avec ceux qui s'occupent du contact client, en essayant de respecter les consignes sur les trains de proximité versus les trains entre grands centres urbains, donc plutôt d'en faire plus sur des trains de proximité et d'en faire moins sur les trains entre grands centres urbains. Si je prends l'exemple du Hainaut où vous travaillez, c'est pour ça qu'on a conservé des trains Aulnoye-Tergnier. Par exemple quand on fait des plans de transport dans d'autres cas de figure, on ne fait pas ces trains là parce qu'on a très peu d'emport, c'est pour ça qu'on a conservé aussi, en volume assez importants, vous voyez 4 aller-retours sur le Proxi Valenciennes-Jeumont, et il y en a plus de Proxi Valenciennes-Jeumont qu'il n'y a de Chrono Jeumont-Maubeuge vers Lille. Nous avons construit cette offre par rapport à cette simple demande. La demande n'était pas de faire 142 trains plutôt que 250 ou plutôt que 80, c'est en travaillant axes par axes qu'on est arrivé à ce volume là et de façon complètement empirique. Donc, on est arrivé à cette première formule, je vous l'ai dit aussi, on surveille tous les jours les emports. On les surveille par le haut pour éviter qu'on en dépasse 30 % de remplissage et on a eu comme ça une petite alerte ce matin avec un train qui aurait été rempli entre 30% et 50% entre Compiègne et Paris, par exemple, on va voir si on ne peut pas donner une composition qui permettrait de diluer d'avantage les clients à bord. Mais à contrario, on peut aussi regarder les emports par le bas, vous donnez l'exemple avec un

collègue qui aurait fait un train avec finalement un seul client à bord et puis quelques autres qui n'avaient manifestement rien à y faire. Moi, je suis complètement ouvert, ce n'est pas quelque chose qui est figé. C'est compliqué d'en remettre, par contre on peut encore en supprimer davantage. Je comprends très bien ce que vous nous dites, il y a des gens qui se posent la question de ce qu'ils font là. S'il s'avère que plusieurs jours de suite, il n'y a personne dans certains trains et que quelque part, ça angoisse le personnel, et bien on se pose la question. On se pose la question le samedi entre Lille et Douai, on peut se poser la question toute la semaine, alors je ne sais pas sur quel train a roulé Monsieur PIETTON, mais on peut se poser la question sur le reste de la semaine. Je ne suis évidemment pas fermé à ce type d'échanges sur le plan de transport. Retenez que quand vous faites 4 allers-retours sur la journée, quand vous commencez à en supprimer 1 ou 2, à la fin vous avez une offre qui ne ressemble plus à rien, parce qu'il faut que les gens qu'on emmène le matin, on puisse les ramener chez eux le soir. Là, ils ont le choix 2 trains aller et 2 trains retour, si ce n'est plus que 1 et 1, ça peut aussi les dissuader de prendre le train, mais tout ça, ça peut se peser. Voir même fermer des axes, s'il s'avère que sur un axe complet, il n'y a personne dans aucun train, après tout, pourquoi continuer à le faire. Là-dessus c'est ouvert, vous savez on s'est déjà gratté la tête sur un plan de transport pandémie parce que c'est un exercice ...moi c'est la première fois que je le fais dans ma carrière, comme tous les concepteurs qui ont œuvré. Regardez, le confinement au début c'est 15 jours et pour l'instant personne ne sait combien de temps ça va durer, mais on imagine que sans doute une bonne partie du mois d'avril va y passer, alors ce plan de transport, est ce que sa durée de vie pendant encore 4 ou 5 semaines, est ce qu'elle est garantie ? Moi, je ne sais pas. Là-dessus, il faut être à l'aise, on est très ouvert, on s'écoute mutuellement, il y a des inquiétudes. Si les gens ont l'impression que ce qu'on fait est complètement ubuesque, on en parle de façon très naturelle et on partage. Voyez, à un moment quand on m'a dit que sur la Côte : « écoute, sur 50 personnes à bord, il y a 50 réfugiés qui font des transferts entre Wimereux, Calais et il n'y a pas plus de 3 clients à bord », et bien on a pris la décision d'arrêter la desserte complète. Vraiment, il faut être à l'aise avec ça, on partage, d'ailleurs via l'application Top départ, je ne sais pas si Monsieur PIETTON l'utilisé, mais dans ces cas-là il nous dit « je m'interroge sur la vocation de ce train, il faudrait peut-être le supprimer » ... Il y a une petite colonne commentaires sur l'application je pense que les ASCT répondent très bien présents avec cela et nous ça nous permet comme ça de centraliser toutes les remontées. C'est vraiment important pour nous d'avoir ces éléments des contrôleurs pour pouvoir adapter éventuellement cette offre. Voilà ce que je pouvais vous dire sur l'offre.

Mme BASSEZ, CGT :

Les contrôles des forces de l'ordre il y en a partout en région. Vous avez des forces de l'ordre qui sont sur le terrain, sur Aulnoye ...il n'y a pas tant que ça de trains finalement vu l'offre à contrôler, les ASCT n'ont pas vocation à contrôler des autorisations, d'ailleurs il n'y a pas de contrôle des autorisations de circulation. Quel lien peut-on avoir avec les forces de l'ordre en territoire pour s'assurer qu'effectivement les voyageurs qui prennent ces trains ont de bonnes raisons. On entend qu'il y a encore quelques personnes à transporter, bon... après on fera le lien avec les ASCT et qu'ils fassent remonter ce qui se passe dans les trains

effectivement. Mais sur le contrôle, je n'ai pas la vision complète certes, mais je ne pense pas que ce soit si compliqué de se mettre en relation avec les forces de l'ordre d'Aulnoye-Aymeries pour contrôler les accès aux quelques trains qu'il y a dans la journée.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Au travers de la question, je crois que c'était avec Monsieur VEZARD d'ailleurs qui nous faisait part de ce qui se passait à Paris. D'ailleurs j'avais partagé avec vous une réflexion plutôt qu'un positionnement. Nous avons eu des contacts avec les forces de l'ordre qui nous ont assuré qu'ils seraient très réactifs dans l'envoi de patrouilles si on constatait qu'on a des situations anormales à bord, nous n'avons pas demandé un filtrage systématique de tous les trains sur l'ensemble du territoire. Un parce qu'on pense que ça risque de trop mobiliser de forces de l'ordre...enfin surmobiliser les forces de l'ordre sur la réalisation de ces missions de filtrage au départ et même à l'arrivée, ça nous sera sans doute refusé par la préfecture, et moi-même je m'interroge sur le fait de le faire systématiquement. Est-ce que c'est la bonne solution, je n'en suis pas sûr. Alors, c'est le cas à Paris puisque désormais ce sont les CRS qui filtrent l'accès à la gare, moi je ne suis pas convaincu qu'il faille avoir ce type de procédures sur l'ensemble des Hauts-de-France qui sont tout de même coercitives.

Mme BASSEZ, CGT :

C'est une remontée de deux ASCT qui sont dans le train actuellement

M. MARTEL, Directeur de Production :

Ecoutez, j'entends, ça se discute. Je propose qu'on fasse plutôt cette analyse au train le train et puis on adapte au fur et à mesure cette offre pandémie plutôt que de faire intervenir la police sur chacun de nos trains.

Mme BASSEZ, CGT :

On a des points chauds, donc...

M. MARTEL, Directeur de Production :

Oui, on le sait évidemment ... les dealers ne s'arrêtent pas pendant le confinement et les réfugiés bougent et parfois même ils n'ont pas compris les consignes. Tout ça, c'est très compliqué, on a les maux de la société qui dans ces périodes-là ressortent avec plus d'acuité encore. Peut-être les masques, Pascal ?

M.TONNERRE, Direction de la Sécurité :

Oui, j'entends bien votre demande sur la réactivité puisque Madame MIET m'interpelle aussi sur le Littoral. On a distribué 240 flacons de 300ml de gel le 5 mars, on en redistribué 240, le 17 mars au niveau de l'ERC. Ça, c'était du stock qu'on avait au niveau de la direction de la sécurité, donc c'est reventilé au niveau des UO et des secteurs. Après charge aux UO et aux secteurs, aux DUO, aux DPX de dispatcher sur les chantiers. Au niveau des lingettes, nous avons distribué 240 boîtes le 5 mars et 120 boîtes le 17 mars pour l'ERC. Après je le répète, c'est

distribué au niveau de l'établissement et reventilé sur les UO ou sur une personne qui vient chercher les gels et les lingettes puis reventilé sur les chantiers. On a un petit sujet sur le Hénault, Madame BASSEZ, sur le Littoral aussi, et comme on a eu le sujet tout à l'heure pour la Traction sur les annexes, on va refaire un gros rappel sur la réactivité et sur le fait de remettre à disposition du gel ... au niveau du gel, on a du stock au niveau de la direction de la sécurité pour remettre sur site, il n'y a aucun souci. Au niveau des lingettes, par contre, on n'a plus de lingettes en stock donc c'est la commande dont je vous parlais qui a été réalisée et devrait être livrée au début de la semaine avec en priorité, on l'a bien en tête, la dotation des ASCT puisqu'au niveau de la Traction on a alimenté les ADC, la priorité la distribution sur les contrôleurs. Sur le port du masque, j'entends bien, par contre le mot qui avait été donné à tout le monde afin d'avoir une uniformité au niveau de la région mais également au niveau national, c'est qu'il n'y avait pas de port de masques pendant les horaires de travail, c'était une directive qui avait été donnée de ne pas porter de masques pendant les heures de travail sauf l'utilisation du kit qui a été distribué pour prendre en charge un client malade et avec appel au 15 pour l'utilisation du kit...et concernant les stocks de masques FFP2, je vous rejoins, au départ dans les kits à l'origine, il devait y avoir des masques FFP2. Le stock était au niveau national. Et vous comme moi avons appris que le stock avait été réquisitionné par le gouvernement pour les distribuer aux personnels médicaux. Après, je n'ai pas l'information, je vais essayer de me renseigner pour savoir si réellement le stock est toujours présent ou s'il a été distribué. Je ne sais pas, on n'a pas eu de retour sur ce sujet. Voilà terminé pour moi.

M. RABIER, Président :

Merci Pascal, donc on va clôturer là le premier point qui était large et nécessaire. La question rémunération Madame DEDISSE, on l'enregistre et on y répondra soit ce soir, soit demain au pire lors de la prochaine téléconférence qu'on fera avec la secrétaire, le référent CSST et les représentants syndicaux, c'est une question d'argent, elle est moins liée à la protection et au système de plan de transport. Je souhaite vous garder encore un quart d'heure pour traiter les quelques points très rapides pour clôturer ce CSE, donc je laisse la parole à Monsieur le Secrétaire.

M. KIKOS, Secrétaire :

Oui Monsieur RABIER. Bonjour à tous, et bien écoutez, s'il y a d'autres questions sur le Covid19, on rappelle que sur la méthode, vous pouvez toujours poser des questions dans l'intervalle, c'est-à-dire entre chaque point qui est fait avec la Direction et les organisations syndicales. Donc, n'hésitez pas à les faire remonter pour qu'on obtienne un maximum de réponses. C'est le fonctionnement qu'on a depuis une dizaine de jours et j'en profite pour remercier l'ensemble de l'équipe du pôle Relation Sociales pour à la fois leur disponibilité et leur réactivité puisque dans la période on a eu des réponses à l'ensemble de nos questions et c'est vrai que ce n'est pas facile, tant de notre côté, les représentants du personnel que du leur. Vous vous doutez bien que l'activité est au point mort dans les instances donc je n'ai pas plus d'informations à vous donner sur la situation du personnel du CASI, on en est toujours sur le même niveau d'information qu'on a donné la semaine dernière et vous

retrouvez cette information dans les comptes-rendus qui sont envoyés par Camille. On se fait un point régulier avec la directrice du CASI et on tentera de faire un point aussi sur les membres du CASI comme les organisations syndicales. Après, comme sur beaucoup de sujets, on en vient à se répéter, donc je pense qu'au fur et à mesure du temps, les points seront plus concis. Voilà, j'en ai terminé Monsieur le Président.

M. RABIER, Président :

Merci, je laisse la parole à Monsieur le Trésorier, s'il y a un élément particulier à indiquer.

M. KIKOS, Secrétaire :

Je vais faire le rôle du trésorier, on est dans cette période où l'on travaille à distance, on n'a pas oublié de travailler sur nos bilans puisque c'est la période des bilans CSE et CASI, nous sommes en relation avec le cabinet d'experts comptables qui travaille à distance. Donc notre service comptable et les services techniques travaillent pour avancer afin de pouvoir présenter les bilans dans une période, on l'espère, qui sera redevenue normale. J'en ai terminé.

M. RABIER, Président :

Merci et donc pour clôturer ce CSE, je vais laisser la parole à Florent MARTEL pour nous faire un point rapide succinct sur la production du mois de février. On vous a envoyé un document qu'on a préparé parce qu'on n'avait pas imaginé tous les événements que nous vivons, donc retenez bien et je le redis que les premiers éléments du SA 2020 qui vous ont été envoyés ne constituent pas le retour d'expérience et l'analyse que certains d'entre vous ont fait en termes de tournées, donc on y reviendra quand le plan de transport normal sera revenu et qu'on puisse avoir une analyse, une visibilité. Toutefois, je laisserai Florent MARTEL donner quelques premiers éléments de la production du mois de février qui est quelque part la production du SA 2020. A toi Florent.

M. MARTEL, Directeur de Production :

Bon écoutez, je ne vais pas la faire très longue parce que je pense que ça ne vous passionne pas forcément dans la période que l'on traverse. Donc, un mois de février qui est marquant par deux aspects, le premier c'est qu'on fait une régularité qui est meilleure que celle de l'année 2019, on fait 90,7 au lieu de 89,8 en 2019 en revanche nous avons une augmentation de la suppression des trains. L'aspect négatif étant évidemment cette suppression plus importante de trains. Sur la régularité, vous avez le territoire qui est un peu coupé en deux, depuis la fin novembre, nous traversons une crise importante sur le Y picard, c'était en lien avec la mise en œuvre de la CCR de Creil et donc le 90,7 en fait recèle deux vérités bien différentes. A savoir une régularité qui est en très forte progression grâce à la mise en œuvre du SA 2020 sur la zone SA 2020 et en revanche, sur la zone où en fait, les trains n'ont pas changé, plutôt sur le versant sud, on constate une dégradation très sensible de la qualité de production au niveau de la régularité. Au niveau de la suppression des trains, ce qu'il faut que vous ayez en tête, c'est que c'est principalement de notre responsabilité

TER. Voyez si je prends la progression des suppressions de 2019 par rapport à 2020, donc on est passé d'un taux de suppression de 2,09 à un taux de suppression de 2,93 et c'est bien du fait du TER, vous voyez bien sur le graphique de la page 11, on passe de 1,09 en cause TER à 1,82 donc l'augmentation de 0,84 est principalement portée par le TER. Il y a deux familles de causes, la première est reliée à un défaut de fiabilité-disponibilité de notre flotte, clairement en février nous n'avions pas récupéré de la grève précédente. C'est-à-dire qu'il y a un tas de sable dans le traitement des opérations de maintenance et de la fiabilisation qui s'est faite et donc, on le traîne comme ça tout au long du mois de février. Et le deuxième aspect, c'est aussi des suppressions qui sont liées aux personnels roulants, puisque pendant le mois de février nous avons eu encore des grévistes et donc à l'intérieur de ces causes Traction/Accompagnement, vous voyez, il y a des suppressions pour cause de grève. Voilà pour les suppressions, après le SA 2020, on y reviendra ensemble mais retenez que, du coup, l'offre TER n'aura roulé dans son entièreté qu'entre le 20 janvier et le 13 mars qui est le vendredi qui a précédé la décision de confinement, qui a démarré parfois le samedi soir, parfois le dimanche soir et dès le lundi, nous opérions des suppressions très importantes dans le plan de transport. Donc, on pourra regarder cette période du 20 janvier au 13 mars pour regarder les effets du SA 2020, d'ailleurs les périodes sont très différenciées. Retenir aussi au niveau production que le mois de février a été marqué par la tempête CHIARA qui a eu lieu le 9 février, ça a entraîné pour la première fois un arrêt complet du plan de transport TER le dimanche à 18h00 et des difficultés qui se sont prolongées jusqu'au mardi matin pour redémarrer le plan de transport, à partir du moment où il y avait de nombreuses crises, notamment sur le Y lillois avec une coupure de la voie liée à plusieurs chutes d'arbres entre Ostricourt et Douai, donc vous avez dans le document des éléments de REX. On a travaillé tout particulièrement ce REX puisqu'il a révélé de nombreuses failles dans notre pilotage production avec les effets les plus notables qui ont été l'engorgement complet du COP, puisque le COP sur la période du 10 février a eu à traiter 8000 appels téléphoniques, ce qui fait 300 appels par vacations opérationnelles ce qui pour un être humain n'est absolument pas réaliste, donc ça a donné l'impression au personnel de terrain que c'était totalement hors de contrôle, donc on a lancé plusieurs pistes d'action sur des modes opératoires mais également sur les organisations. Un des principal défaut qui nous est apparu, c'est que nous n'avions pas de service pré-opérationnel entièrement dédié à l'adaptation et à la mise en qualité du plan de transport dans la période courte de J-15 jusqu'à J-1 mais qu'on passait directement de la conception à la réalisation opérationnelle. Rhône-Alpes a fait le choix de mettre ce type de service en place et ils ont, à notre avis, une meilleure capacité de répondre à ce type d'événement, la tempête était annoncée, donc on aurait pu, entre le vendredi et le dimanche, mettre en œuvre une adaptation du plan de transport, bon, on n'a pas été en capacité de le faire donc voilà... Ça c'est un des principaux éléments de REX que j'en retiens. Il faut trouver le moyen de ne renvoyer vers le COP que les appels prioritaires qui concernent la supervision du plan de transport. On pourra peut-être en discuter plus tard même si ce sera vraiment très loin derrière nous, au moment où, je pense, on pourra être tous ensemble dans la même salle et discuter des mesures à prendre pour ce type d'événement... il y a les tempêtes, mais il y aura aussi les périodes de canicule, ce sera là aussi, de notre capacité de proposer une offre adaptée si on sait que 3 ou 4

jours plus tard, il y a un épisode caniculaire avec son corolaire évidemment de lignes où la vitesse est réduite et où il faut se poser évidemment la question de la circulation ou pas des rames climatisées sur le territoire, vous voyez ce sont les épisodes climatiques, les aléas, les crises, il faut qu'on ait un service qui nous permette de proposer la meilleure réponse en terme d'offre, et c'est aussi une meilleure réponse en termes d'information voyageurs. C'est pour ça qu'on avait prévu cette grosse séquence sur la tempête CHIARA mais vous avez déjà un peu de contenu dans le document, on va évidemment y revenir. Bon, je ne fais pas plus long puisque, c'est n'est pas facile par Skype. Donc j'en ai fini pour ce petit point production du mois de février.

M. RABIER, Président :

Merci Florent, je pense qu'il est temps de clôturer ce CSE. Je remercie tous les participants, je m'associe aux remerciements de Monsieur le secrétaire à l'équipe RS et aux autres personnes du Hub qui ont permis la réalisation, un peu dans l'urgence sous Teams et non Skype Florent, de ce CSE très particulier, j'espère qu'on n'en fera pas beaucoup comme ça parce que c'est n'est pas facile de ne pas se voir. En tout cas, j'estime que les échanges étaient complètement nécessaires, riches, utiles...on a pris tous les points notamment ceux qui nécessitent un examen, il y a encore une dernière intervention, mais très rapide s'il vous plait Madame DEBAST avant qu'on clôture ce CSE.

Mme DEBAST, UNSA Ferroviaire :

Oui tout à fait, je vais être rapide, je vais juste revenir sur un point suite aux questions qui avaient été posées à Karim et à l'ensemble du pôle RS hier soir, j'avais bien noté qu'au vu du contexte, ce serait traité rapidement pour le SA 2020, j'aurai tout de même aimé avoir une réponse par écrit comme on ne pourra pas les avoir aujourd'hui. On remarque quand même dans vos propos que sur certaines situations, comme il avait été évoqué sur Laon, par exemple, que vous n'êtes pas forcément au courant de tout ce qui avait été fait ou pas fait. Je pense qu'on voit le fonctionnement un petit peu autonome des DDL et ça, on ne peut que le regretter. Cependant je voulais juste vous faire remarquer que ce CSE est bien un CSE ordinaire et non un CSE extraordinaire sur le Covid19, donc c'est pour ça que l'on s'était permis de poser des questions autres que le Covid19. Voilà, c'était juste pour le signaler que les questions posées par l'UNSA Ferroviaire, du moins celles dont j'ai connaissance, mais je suppose que les autres délégations ont également posé des questions...que les réponses nous soient apportées par retour par Email dans ce cas-là. Donc, je vous remercie et je vous souhaite également une bonne journée.

M. RABIER, Président :

Oui, madame DEBAST, bien évidemment, vous aurez une réponse officielle qui sera dans le PV mais toutes les autres questions, et cela a été dit également par Monsieur KIKOS, donc si il y a d'autres questions que vous vous posez en tant qu'élus, je m'adresse à tout le monde, vous les faites remonter via vos représentants, via le secrétaire, et on les traite très régulièrement, soit en téléconférence, soit on vous donne des réponses aussi sans avoir une téléconférence avec les éléments dés

qu'on les obtient, voilà, ne vous inquiétez pas, il y aura des réponses et on s'y attèlera bien sûr. Je vous remercie encore et je vous souhaite une bonne fin de journée. Bon courage. Prenez soin de vous merci encore, au revoir.

*Fin de la séance : 12h14*