

Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

SÉANCE PLÉNIÈRE DU 30 AVRIL 2020

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
M. Florent MARTEL, Directeur Délégué des Opérations	
M. VERHAEGHE, Directeur production opérationnelle et gestion de crise	
Mme FABBRONI, Responsable Dpt Emploi et Compétences	
M. TONNERRE, Pôle prévention des risques	
M. PERCEBOIS, Pôle prévention des risques	
Dr VASSEUR, Médecin de Région	
Mme LAMBERT, Relations Sociales	
Mme BULTHE, Relations Sociales	
Mme THIEBAUT, Relations Sociales	

ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc/Présent	SUPPLÉANTS	OS	Exc./Vote
M. KIKOS	CGT		Mme CORBIN	CGT	
Mme DERAÏN	CGT	E	M. WATTEBLÉD	CGT	V
M. DECLERCQ	CGT		M. PIETTON	CGT	
M. FOURNIER	CGT		M. WILLAEYS	CGT	
Mme BASSEZ	CGT		Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT		M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT		M. WARTELE	CGT	
M. ESPINOUSE	CGT		M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT		Mme KOURKOUZ	CGT	
M. HOUEL	CGT		M. PARJOUET	CGT	
M. LAMBERT	Sud Rail		M. MALANSKA	Sud Rail	
M. MAGNIER	Sud Rail		M. FRANCOIS	Sud Rail	
Mme MIET	Sud Rail		Mme RICHON	Sud Rail	
M. SOUÏN	Sud Rail		M. HIAUX	Sud Rail	
M. LENFANT	Sud Rail		Mme PARENTY	Sud Rail	
M. EUDELINÉ	Sud Rail	E	M. PLATEAUX	Sud Rail	V

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

REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

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

Ordre du jour de la réunion du Comité Social et Économique
du jeudi 30 avril 2020

Point trimestriel SSCT élargi à la situation sanitaire Covid-19	14
<i>a. Actualités générales</i>	17
<i>b et c. Éléments régionaux chiffrés</i>	20
<i>d. Mesures sanitaires et actualisation du document unique</i>	25
<i>e. Plan de transport pandémie applicable et conditions à lever avant le retour vers un plan de transport normal et impact sur l'organisation du travail</i>	31
Information de Monsieur le Président	54
<i>Informations sur la régularité et la production</i>	54
<i>Informations commerciales</i>	56
Point trimestriel SSCT élargi à la situation sanitaire Covid-19 (suite)	60
<i>Consultation sur les conséquences de la réduction temporaire d'activité suite à l'épidémie Covid-19 (dont recours à l'activité partielle)</i>	60
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	70
Information de Monsieur le Trésorier	71
Désignation des 21 membres d'une CSSCT mutualisée éventuelle traitant de la crise sanitaire liée au Covid-19	71

La séance est ouverte à 9 h 31.

M. RABIER, Président

Il est 9 h 31. Je vous propose donc d'ouvrir cette séance de CSE d'aujourd'hui 30 avril. Je vous rappelle que s'il y a des difficultés de connexion, cela revient souvent juste après, n'est donc pas la peine de tout de suite vous déconnecter et vous reconnecter. On a dû également vous fournir un numéro de téléphone en secours au cas où. La dernière fois, tout s'était bien passé mais on ne sait jamais. On a maintenant depuis plusieurs semaines de confinement une bonne habitude de Team et cela marche plutôt pas trop mal.

Dans les échanges que nous aurons, on garde les mêmes règles que le mois dernier, c'est-à-dire qu'on essaye de parler lentement, de façon courte et concise. On désactive bien son micro lorsqu'on ne parle pas, on laisse le temps de parole aux autres, il y a le respect minimum bien évidemment, comme la dernière fois. On garde ses questions et on s'inscrit, comme on l'a fait la dernière fois et comme on l'a vu dans les différentes présentations, et on essaye d'être bien clairs entre nous en précisant que son intervention est terminée. C'est Élodie Lambert qui distribue la parole, comme elle le fait maintenant dans beaucoup de nos réunions et on ne recommande pas l'usage de la caméra – seulement pour l'introduction – qui peut perturber un peu les flux informatiques.

Le CSE de ce jour est largement consacré à la situation générée par le Covid-19. Il y a également un point SSCT et nous avons hier, avec Monsieur le Secrétaire et son adjoint signé un ordre du jour pour un CSE extraordinaire la semaine prochaine, dans une semaine exactement, le 7 mai, donc en amont du 11 mai. Conformément à la demande de l'entreprise, il y aura donc une consultation sur l'ensemble des mesures que nous prenons pour « réussir » la reprise sur tous les plans – protection des voyageurs, organisation du plan de transport – même si on aborde déjà aujourd'hui un certain nombre de points, puisque nous avons déjà anticipé début avril avec l'idée qu'il faudrait parler entre nous de la reprise.

Enfin, pour terminer mon propos introductif, on aura plusieurs votes ou équivalents ce matin :

– Une première consultation officielle, obligatoire, légale, sur l'activité partielle dont on vous avait envoyé le dossier ; on vous demandera – et encore une fois Élodie Lambert vous expliquera comment voter à distance – si vous êtes pour, contre ou si vous vous abstenez.

– Un recueil d'avis, qui n'est pas une consultation au sens juridique, car c'est un peu particulier, lié à l'Ordonnance qui est sortie sur les repos-congés. On vous demandera si vous êtes favorables ou défavorables ou si vous n'avez pas d'avis.

– Vous aurez également à voter, une fois que le Secrétaire vous aura expliqué un peu le sujet, le recours au cabinet d'expert-comptable comme on le fait tous les ans à peu près à cette époque.

– Et il y aura un dernier vote pour désigner les membres des CSSCT. Il s'agit normalement d'un travail que différentes délégations ont dû faire pour un éventuel recours à une CSSCT mutualisée pour laquelle j'avais donné mon accord il y a

quelques semaines et qui pourrait sans doute être utile d'ici quelques semaines quand on aura à reparler des différents paliers et peut-être faire un retour d'expérience sur toutes nos mesures, etc.

Élodie Lambert expliquera à chaque fois comment voter en laissant une ou deux minutes à chaque fois pour que les gens puissent donner leur avis.

Voilà pour ce qui me concerne. Nous allons donc procéder à l'appel.

Mme BULTHE

Si vous pouviez aller lentement pour l'appel, il faut que l'on s'assure du nombre de personnes présentes. Merci.

M. RABIER, Président

Monsieur ROTOLO ?

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la délégation CGT, s'il n'y a pas de problème de connexion, normalement tout le monde est présent.

Mme BULTHE

Je ne vois pas tout le monde. Je ne vois pas Monsieur SMAGHUE, Madame MAHIEUX non plus. Je les ai eus hier avec le lien, ils l'avaient donc logiquement, mais je ne les vois pas connectés.

M. ROTOLO, RS CGT

Je n'ai pas d'explication à vous fournir, peut-être s'agit-il d'un problème de connexion.

Mme BULTHE

Je regarde mon côté pour Monsieur SMAGHUE et Madame MAHIEUX.

M. ROTOLO, RS CGT

Très bien, merci.

M. RABIER, Président

Monsieur GRANDÉ pour la délégation SUD-Rail.

M. GRANDÉ, SUD-Rail

La délégation SUD-Rail est au complet et Monsieur EUDELIN sera remplacé par Monsieur PLATEAUX.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour la délégation UNSA Ferroviaire, Madame CORNET-WIART sera absente excusée et non remplacée. Et Monsieur TOURNAY, je ne l'ai pas vu tout à l'heure ?

Mme Élodie LAMBERT

Oui, il est connecté, c'est bon.

M. FERTÉ, RS FO

La délégation FO sera composée de Madame DEDISSE et de moi-même.

Mme Élodie LAMBERT

Et pour la CFDT ?

M. RABIER, Président

Merci pour ce point initial. Je vous laisse la parole pour les éventuelles déclarations liminaires, en commençant par la CGT.

M. ROTOLO, pour la CGT, procède à la lecture de la déclaration liminaire suivante :

« Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs.

Les ordonnances liées à l'état d'urgence sanitaire voté le 25 mars 2020 conditionnent à un accord d'entreprise ou un accord de branche la possibilité offerte à l'employeur d'imposer des congés. Aucun accord tant au niveau de l'entreprise que dans la branche n'étant à l'ordre du jour, la direction ne peut imposer de congés. A contrario des congés, les ordonnances laissent toute latitude à l'employeur pour imposer jusqu'à dix repos. S'abritant derrière celle-ci, la Direction de la SNCF a décliné ces mesures sous la forme de repos.

Vous demandez donc aux cheminots d'en poser cinq d'ici fin avril sous peine de leur imposer, sauf pour nécessité de service, nous attendons d'ailleurs vos explications sur cette notion de « nécessité de service ». Les agents confinés à leur domicile doivent-ils comprendre qu'ils sont chez eux par complaisance ?

La CGT rappelle que le confinement n'est ni un congé ni un repos. Pour la CGT, ce n'est pas aux salariés de payer le coût de cette crise. Les cheminots doivent pouvoir continuer à percevoir l'intégralité de leur salaire et ne doivent pas se voir priver de leurs congés ou de leurs repos. Nous contestons formellement toute mesure visant à imposer la prise de repos ou de congés. La CGT refuse de négocier ce vol. La délégation CGT émettra donc un avis défavorable sur dossier.

La France et le monde en général subissent depuis plusieurs mois une crise sanitaire sans précédent. Cette crise révèle les conséquences désastreuses des politiques libérales qui ont mis à mal notre système de santé, notre protection sociale et nos services publics.

Pour la CGT, la santé des salariés et de la population doit l'emporter sur les intérêts financiers. Et des craintes apparaissent. Sous couvert de directives gouvernementales, souvent contradictoires, et de déclinaisons de la direction d'entreprise, vous accélérez très vite, nous estimons trop vite, à la reprise de l'activité avec pour commencer, 50 % d'activité.

La CGT n'est pas contre reprendre l'activité, mais elle s'oppose fermement à votre volonté si tout n'est pas mis en œuvre pour la protection des usagers et des cheminots. Et pour le coup, nous vous avons déjà fait remonter nos exigences dans les diverses instances et autres réunions. La reprise du travail pour faire rouler les trains ne pourra intervenir qu'avec des cheminots qui se sentiront vraiment protégés. Les cheminots ont été échaudés par la gestion de cette pandémie et les retards vécus pour leurs protections, entre les décisions gouvernementales et le temps qui a été mis pour en vérifier l'application sur le terrain.

Il ne doit pas y avoir de place pour les antagonismes entre appliquer les directives gouvernementales suite à la crise sanitaire, gérer les situations urgentes, et assurer la

production. Les cheminots doivent travailler en sécurité et dans de bonnes conditions. Nous ne revivrons pas les approximations de fin mars. Pas de protections efficaces, pas d'organisation du travail adaptée : pas de travail !

Nous demandons la désignation d'un coordinateur unique par bassin d'emplois, proche du terrain, compétent pour prendre les décisions. Cette organisation doit permettre une meilleure réactivité, de l'expertise et de la clarté, particulièrement concernant la protection sanitaire des cheminots face aux discours confus et contradictoires. Tous les cheminots exigent de la transparence et du dialogue.

Le service public revêt, face à cette épreuve, toute sa valeur. La SNCF devra être à la hauteur de ses responsabilités. Le rôle des cheminots sera essentiel pour relancer la production en tenant compte du contexte. Il faudra mettre des priorités pour assurer la sécurité ferroviaire et la sécurité des circulations. La sortie du confinement sera un défi. Tous les objectifs ne pourront pas être réalisés et les procédures devront tenir compte des mesures de protection contre le virus.

L'unité du pays est nécessaire face à une épidémie, mais nous n'oublions pas que la facture des crises est souvent payée par les salariés. Les dizaines de milliers de suppressions d'emploi, les externalisations, l'éclatement de l'entreprise publique, vos politiques salariales ne pourront continuer dans le système d'après. Il va falloir, c'est une évidence, changer de logiciel !!! Pour l'instant, et nous le regrettons, certains n'ont pas fait la mise à jour de leur système de priorité.

Vous pouvez compter sur la CGT pour insister, revendiquer et pousser les réfractaires à réactualiser les priorités. Nous serons très vigilants pour que la solidarité contre le coronavirus ne soit pas interprétée comme une validation de nouveaux reculs sociaux. Les milliards d'euros annoncés par le Gouvernement doivent impérativement aider aussi au renforcement du service public ferroviaire, à la protection de ses salariés et à la préservation réelle de l'emploi. La CGT ne se contentera pas de bonnes intentions et d'incantations ».

Je vous remercie

M. RABIER, Président

Merci. Je laisse la parole à la délégation SUD, si elle a une déclaration ou une intervention.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Juste une intervention pour dire que nous prendrons la parole sur les points séparément sans déclaration d'ordre général.

M. RABIER, Président

Merci.

Mme DEBAST, pour l'UNSA, procède à la lecture de la déclaration liminaire suivante :

« Monsieur le président, Mesdames, Messieurs,

Voilà plus de 2 mois que notre pays est touché par le Covid-19 et nous mesurons tous, aujourd'hui, les répercussions que ce virus engendre sur la vie des Français-e-s et aussi sur l'économie du pays. Outre les ravages de cette pandémie qui a causé de nombreux décès, ce sont l'économie, l'emploi et le pouvoir d'achat qui sont

sérieusement impactés. Aujourd'hui encore, il est difficile d'évaluer les conséquences et de tirer les conclusions de ce désastre, puisque nous sommes toujours en situation de crise. Notre Entreprise n'y a malheureusement pas échappé... Certains ont vu leur activité diminuer ou, au contraire, augmenter, d'autres se sont retrouvés plus exposés.

Les actions de l'Entreprise pour préserver tous les salariés du danger que représente le Covid-19 ont été importantes, certes, mais parfois insuffisantes, du fait, entre autres, du manque cruel d'équipement de protections. L'UNSA-Ferroviaire ne listera pas dans cette instance tout ce qui a été mis en œuvre par la Direction de l'entreprise, en concertation avec les organisations syndicales représentatives, pour préserver la santé des salariés. Le sujet est tout autre. Il est question, ici, de donner notre avis sur l'activité partielle et nous ne ferons pas de longs discours qui seraient hors sujet et deviendraient contre-productifs.

L'UNSA-Ferroviaire a longuement réfléchi sur la mise en place de l'activité partielle. Notre décision d'aujourd'hui impactera la situation de l'entreprise demain. Plusieurs éléments nous ont donc permis de statuer en faveur de l'activité partielle :

– Comme tous les salariés, les membres de l'UNSA-Ferroviaire sont très attachés à leur entreprise et comprennent que cette crise sanitaire a fortement ébranlé le monde cheminot. L'UNSA-Ferroviaire veut préserver le groupe public unifié SNCF et les emplois des salariés. L'activité partielle permettrait de faire face à cette conjoncture actuelle.

– L'activité partielle représente un moyen de limiter les dégâts liés à la perte d'activité de l'Entreprise grâce aux allocations versées par l'État. Cependant, un décret devrait imposer à la SNCF le remboursement d'un tiers des sommes perçues à l'Unedic.

– La Direction de l'entreprise a fait le choix de maintenir 100 % du salaire au lieu des 70 % du brut prévus par l'article R.5122-13 du Code du travail.

– Les entreprises pourront se faire financer à 100 % des formations dispensées à leurs salariés en activité partielle via un assouplissement des critères du Fonds national de l'emploi (FNE), ce qui permettra aux salariés, à leur demande, d'accéder à des formations qui, jusqu'alors, pouvaient leur être refusées.

Toutefois, la délégation UNSA-Ferroviaire sera vigilante à ce que la Direction de l'entreprise respecte les droits des salariés dans le cadre du télétravail, notamment le droit à la déconnexion. Aucune sollicitation n'est possible en activité partielle.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, dans le cas où le recours à l'activité partielle est inéluctable, la période chômée doit se situer en début ou en fin de journée, si elle n'est pas positionnée sur la journée complète. L'UNSA-Ferroviaire dénonce les pratiques qui consisteraient à imposer un fractionnement dans la même journée, avec des temps de chômage partiel au milieu d'une journée travaillée, que ce soit en télétravail ou en présentiel.

Par ailleurs, nous vous demandons de confirmer qu'il n'y aura aucun impact de l'activité partielle pour les salariés, notamment sur leurs congés, leurs repos (de toute nature), la retraite (régime spécial, régime général et retraite complémentaire), la protection sociale complémentaire des salariés contractuels et la rémunération dans sa globalité.

L'Entreprise doit limiter le recours à l'activité partielle lorsque les salariés peuvent être placés en télétravail, notamment si leurs missions sont indispensables au service restreint. Dans ce cas précis, l'UNSA-Ferroviaire ne cautionnera pas qu'ils doivent assumer une surcharge de travail pour rattraper le retard pris en cas d'absence.

L'UNSA-Ferroviaire, en tant qu'organisation syndicale responsable, fait le choix de garantir la pérennité de notre Entreprise et ainsi préserver les emplois des salariés. De ce fait, la délégation UNSA-Ferroviaire émettra un avis, en fin de séance, si toutes nos demandes exprimées ci-dessus ont été garanties ».

Merci de votre attention. C'est terminé pour moi.

M. RABIER, Président

Merci. Je laisse ma parole à Monsieur FERTÉ pour FO.

M. FERTÉ, pour FO, procède à la lecture de la déclaration liminaire suivante :

« Monsieur le Président,

« Dans la crise que traverse le pays, l'amateurisme gouvernemental est une nouvelle fois stupéfiant, comme nous l'avons constaté au moment de la réforme ferroviaire de 2018, où le Gouvernement supprimait les recrutements au statut sans même savoir ce qu'ils contenaient. Nous l'avons de nouveau constaté à l'occasion du projet de réforme des retraites où les tenants du régime universel par points ont largement montré qu'ils ne comprenaient rien au système actuel ni à son financement. Et on le constate encore aujourd'hui dans la gestion de cette crise sanitaire. Fin du déconfinement le 11 mai, mais pas pour tout le monde, selon les régions, ni sur l'ensemble du territoire. Les restaurants resteront fermés mais on rouvrira des cantines. Les premières sorties du confinement seront pour les écoles encore présentées il y a peu comme principaux véhicules de dissémination du virus, etc.

Loin d'être pragmatique ou réaliste, la politique gouvernementale est chaque fois par l'idéologie, celle qui veut qu'il faille avant tout répondre aux exigences des financiers. La vérité est claire : loin de gérer la pandémie, on gère la pénurie, pénurie de tests – la France teste trois fois moins que ses voisins européens –, pénurie de masques, pénurie de gel et pénurie de lingettes.

Et, dans ce contexte, on prétend doubler l'offre de trains dès le 11 mai et gérer des centaines de milliers de voyageurs supplémentaires alors que les moyens de protection des cheminots sont manquants ou en nombre insuffisant. Disons-le tout net : l'obligation de port de masque par les voyageurs ne répond absolument pas à la situation. Quel masque vont-ils porter ? Des masques en tissu de fabrication artisanale ? Qui va contrôler que ces masques répondent aux exigences sanitaires normées ? Pour FO Cheminots, c'est non : la direction de la SNCF n'a pas le droit de faire un pari sur la vie et la santé des cheminots.

Pourtant, gérer une situation de pandémie, nous savons le faire. Les référentiels RA02-280, RA02-0355, établis à l'occasion de la pandémie grippale H1N1 sont claires. Comment comprendre que, depuis le 4 mars, ces référentiels fassent l'objet d'une mention stipulant que les dispositions établies par une obscure task force Covid-19 l'emportent sur les dispositions réglementaires en la matière ? Est-ce à dire que 12 jours avant le début du confinement l'entreprise savait déjà qu'elle n'était pas capable d'appliquer une disposition réglementaire ? Qui compose cette task force

Covid-19 ? Quelle est sa compétence pour établir les dispositions qui l'emportent sur les dispositions réglementaires ? Quelles sont d'ailleurs les préconisations de cette task force ? Nous demandons dans cette instance des réponses précises à ces questions, il s'agit de la santé des cheminots.

Sur les mesures de chômage partiel, FO Cheminots se félicite bien sûr du maintien de la rémunération à 100 %. Cependant, nous attendons toujours une réponse sur l'incidence de ces mesures sur l'ouverture des droits à la retraite des agents, en particulier pour les agents à temps partiel. Que se passera-t-il si certains agents passent sous la barre des 600 heures travaillées annuelles nécessaires pour valider quatre trimestres ? Nous ne nous contenterons pas de réponses du type « il y a peu de chance que cela se produise » ; ce que nous demandons, c'est un dispositif concret de l'entreprise qui fasse en sorte que cela ne puisse pas se produire.

En ce qui concerne les fameux 5 jours de repos imposés, FO Cheminots rappelle sa totale opposition à cette mesure, qui revient à faire payer la crise aux salariés.

Concernant le plan de transport adapté versant sud à partir du 11 mai, de nombreux problèmes seront soulevés dans les CSSCT, n'en doutons pas. On peut d'ores et déjà en citer quelques-uns : les parcours-taxi, les parcours en voyageurs, des battements de plusieurs heures à Creil, Tergnier, Paris, Abbeville, etc. Direction et Gouvernement ont beau répéter que nous sommes sur le même bateau, nous constatons que celui-ci a quand même une classe éco.

La délégation Force ouvrière vous rappelle avec force que, dans cette période, votre seul objectif est la santé et la sécurité des cheminots et ces principes s'imposent également à l'employeur ».

M. RABIER, Président

Merci, je laisse la parole à la délégation CFDT.

M. VÉZARD, pour la CFDT, procède à la lecture de la déclaration liminaire suivante :

« Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les élus et représentants syndicaux, Il est indéniable que la question de la reprise du travail et de ses conditions de mise en œuvre est en cœur de l'actualité. Ce mardi, le Premier ministre a présenté le plan de déconfinement devant l'Assemblée nationale. Des incertitudes demeurent, y compris quant à la date même du déconfinement. En effet, le 11 mai est conditionné par des évolutions favorables des indicateurs et des réalités territoriales. Parmi les annonces, la volonté d'avoir des offres de transport élevées est confirmée, ce qui corrobore la position des TER Hauts-de-France que vous nous avez plusieurs fois présentée.

Néanmoins, même si le port du masque dans les transports publics est rendu obligatoire, ce qui est une bonne chose, le respect des gestes barrières doit s'imposer également, et, ça, ce n'était clairement pas votre discours.

La déclinaison des annonces appelle à la prudence et toute reprise ne pourra être que progressive. La territorialisation du déconfinement par département, qui reste à préciser, promet d'être une source de complexité pour l'organisation des transports. Rappelons que notre région en comporte cinq.

Pour la CFDT Cheminots, la reprise ne peut être organisée que si elle est basée sur deux piliers fondamentaux : la priorité absolue donnée aux conditions sanitaires, un dialogue social renforcé qui permet de construire des conditions de reprise acceptables.

La crise Covid-19 sans précédent que nous connaissons implique d'intégrer aux missions de transport public des obligations de protection sanitaire. Elles auront un impact très important sur notre production ferroviaire et interrogent clairement sur les moyens qui doivent lui être consacrés. Dans une crise où le transport ferroviaire a montré toute son importance et où la mobilisation du cheminot a été essentielle, les moyens alloués doivent être à la hauteur des ambitions affichées. Malheureusement, à la lecture des journées du futur Plan De Transport à l'écho des remontées que nous avons sur le terrain nous ne sommes pas sereins. Vous-même, Monsieur le Président, avec votre directeur de région et votre directeur de production, vous nous avez serinés qu'il fallait un nouveau modèle de production, nouveau modèle pour s'adapter et intégrer toute une nouvelle méthodologie de travail et des nouvelles façons de penser la production pour effectuer ces nouveaux gestes du quotidien.

Nouveaux gestes, nous vous le rappelons, dont vous nous avez d'ailleurs dit à quel point ils sont importants. Alors expliquez-nous pourquoi l'essentiel des journées de service est fait au lance-pierres par des amplitudes de travail effectives ? Expliquez-nous pourquoi l'essentiel des journées historiques du SA2020, journées qui par la suite sont travaillées par les GTTRR pour apporter de la robustesse alors même que le Covid-19 était bien loin dans nos esprits ? Expliquez-nous comment, dans cette typologie de journée, intégrer la praticité des gestes barrières, de la désinfection, et par conséquent de la protection sanitaire de nos agents mais aussi des usagers ? Savez-vous ce qui se dit dans les chantiers à l'élection de votre PTA ? « Ils se foutent de notre gueule ! ». Alors désolé d'être grossier, mais il s'agit là d'une transparence absolue.

Le dialogue social est indispensable pour parvenir à une reprise. Il s'agit de créer des conditions sanitaires adéquates et d'obtenir la confiance de vos salariés, ces mêmes salariés qui produisent le transport ferroviaire de votre région.

Nous concluons cette déclaration sur une phrase toute simple, Monsieur le Président : pas de protection, pas de production ! »

Merci pour votre écoute.

M. RABIER, Président

Voici assez rapidement quelques éléments de réponse sur des sujets qui ne sont pas repris après, parce qu'un certain nombre de sujets viennent dans la foulée.

Ce que j'ai envie de dire en introduction, c'est qu'effectivement tous autour de cette téléconférence, nous ressentons tous, en fonction de nos responsabilités, un attachement fort à l'entreprise – on le voit dans vos déclarations, dans votre engagement – et nous avons cette envie de la servir le mieux possible vu les circonstances.

J'ai entendu de la part de je ne sais plus quelle délégation que nous avons un défi avec cette idée de rehausser le plan de transport à partir du mois de mai avec toutes les questions qui sont encore sans réponse à ce stade suite aux déclarations du Gouvernement d'avant-hier. Cela nous impose de travailler d'arrache-pied, ce que

nous faisons, et d'être tous à la hauteur de la situation. Et une nouvelle fois, je renouvelle ce que j'avais déjà dit il y a un mois, le travail, s'agissant du travail que l'on aime, en tout cas les différents représentants du personnel, y compris la ligne managériale, font en sorte, dans cette situation exceptionnelle, très particulière et que personne n'avait jamais vécue, de faire fonctionner le service public.

Une fois qu'on a dit tout ça, on a un dialogue social renforcé, pour rebondir sur ce que vient de dire Monsieur VÉZARD, au niveau national avec un certain nombre de rendez-vous, tables rondes ou groupes de travail programmés – auxquels nous nous ajustons d'ailleurs régionalement – qui vont répondre à un certain nombre de points que nous avons déjà évoqués plusieurs fois entre nous. Si nous sommes sereins sur les conditions financières, les conditions de repos et l'impact de l'activité partielle, nous ne sommes pas encore sereins – pour reprendre ce terme – sur l'impact éventuel sur la retraite. Je l'ai déjà dit à d'autres occasions, j'espère que ce matin un certain nombre de sujets d'ordre « RH » seront arrêtés et clarifiés au niveau du groupe unifié de l'entreprise.

Le télétravail est un sujet qui m'est cher. Nous avons plusieurs centaines d'agents qui télétravaillent depuis un mois et demi, télétravail imposé qui va se prolonger conformément aux directives de l'entreprise et être confirmé par le Gouvernement depuis avant-hier. Ce n'est pas une situation simple et je partage complètement ce que dit l'UNSA sur l'idée que le télétravail est du travail et non un surcroît de travail ou du travail n'importe comment ; c'est aussi du travail qui doit préserver quelques règles de vie. Nous avons été amenés pour cette séance de CSE d'aujourd'hui à faire une petite enquête et à faire également un bon travail d'analyse avec le groupe sur les risques psychosociaux, que nous vous avons joint. Pour être tout à fait transparent avec vous, on réfléchit à des mesures supplémentaires, notamment vis-à-vis des télétravailleurs, puisqu'on sent bien qu'on est partis jusqu'au 8 juin pour garantir que, le 8 juin, tout le monde pourra reprendre son travail comme avant à son bureau. Il y a en fait encore plein d'incertitudes sur cette situation et il faut donc qu'on la calibre bien pour éviter de générer un stress connexe.

Comme cela a été dit, sortir du confinement est un défi. Il y a une unité du pays qui est nécessaire, une unité de l'entreprise qui est nécessaire et, aujourd'hui, c'est plutôt dans cette orientation que nous sommes tous, tant côté régional que côté national, et je m'en réjouis. Bien évidemment, le plan de transport n'est pas contre la protection des salariés, des cheminots. J'ai entendu tout à l'heure « les cheminots doivent se sentir protégés ». Non, les cheminots doivent être protégés, la protection n'est pas un sentiment, ce sont des faits, des moyens de protection collectifs ou individuels. Vous avez vu notamment les différentes évolutions sur la doctrine du masque, etc. Aujourd'hui, on s'engage clairement – et cela rejoint d'ailleurs les demandes que vous aviez faites il y a plusieurs semaines – sur le port du masque généralisé.

On a vu les travaux au niveau de la maintenance et il y aura, je pense, des travaux analogues dans les autres CSSCT, qu'on a calés – vous l'avez vu – la semaine prochaine. L'exercice est extrêmement délicat en termes de timing, cela a été rappelé hier par certains d'entre vous lors du point que nous avons fait avec les directeurs de régions. Nous devons mailler des tables rondes nationales, des groupes de travail nationaux avec nos travaux régionaux, en anticipant un certain nombre de choses et en réajustant, etc. Et tout cela dans un délai extrêmement contraint. Croyez-moi, ce n'est pas parce qu'on est dans des délais contraints qu'on va bâcler le travail : on y a

passé de nombreuses heures hier soir et c'est d'ailleurs pour cela qu'on n'a pas eu le temps de faire le compte rendu de notre point d'hier – et on s'en excuse –, mais on est extrêmement concentrés pour apporter des éléments de réponse. Tout à l'heure, Florent MARTEL apportera quelques clés pour comprendre comment on a construit le plan de transport du 11 et les CSSCT joueront tout leur rôle la semaine prochaine et tous les élus seront consultés le 7 mai prochain sur ce plan de reprise. Ce plan sera avec plusieurs paliers, avec des inconnus, comme cela a été indiqué par certains, puisque nous attendons également, selon le plan du Gouvernement, de savoir si on est dans les zones où s'il faut tout reprendre avec ce qui est défini aujourd'hui.

Je reprends mes notes pour voir si je n'ai rien oublié. Je ne reviens pas sur les avis qui vont être donnés dans la foulée sur la note congés-repos sur laquelle on a largement et plusieurs fois débattu.

Concernant nos référentiels internes, l'entreprise a dit assez tôt, face à cette crise qui montait, dès le début du mois de mars, qu'ils n'étaient pas adaptés à cette crise d'une nouvelle forme. Des décisions ont donc été prises de création d'une task force. On vous a envoyé le dernier document de la task force, qui donne quand même un certain nombre de décryptages (comment elle est composée, à quoi elle sert) et prend notamment des mesures qui ont valeur de consignes au niveau de l'Entreprise et qui remplacent, le temps de la gestion de cette crise, les référentiels habituels qui existaient. Un mode plus réactif et plus agile a été décidé avec une composition de la task force, même si je sais qu'ici ou là certains médecins locaux critiquent les médecins qui sont dans la task force ; en tout état de cause, c'est cette task force qui donne, pour le compte de l'entreprise, les directives sanitaires en la matière. Au fond, nous dirigeants et vous représentants du personnel, nous ne sommes pas suffisamment compétents pour examiner précisément les mesures de santé et de protection qu'il convient de prendre et il est donc normal que les experts s'expriment. L'entreprise a également mis en place – et on en avait donné une petite explication –, ce qu'on appelle un comité scientifique, composé de sommités en la matière, qui étudie un certain nombre de situations qui sont ensuite redonnées au public ferroviaire. Il y a donc quand même une structuration des modèles de prises de décision et d'orientation qui ne sont pas le fruit du hasard mais le fruit d'études par des gens compétents, ce qui n'empêche pas les débats locaux et régionaux et les interpellations.

Après, le Gouvernement – et je ne rentre pas dans la politique, ce n'est pas mon rôle ni ma responsabilité – a décidé d'un plan. L'entreprise avait alerté le Gouvernement il y a plusieurs semaines en disant que ce sera complexe si cette règle de distanciation sociale, physique, doit être appliquée, notamment dans les transports TER. Autant dans un TGV, on peut ne vendre que la moitié des places pour pouvoir respecter un siège sur deux, vous savez bien que cela est plus complexe dans un certain nombre de transports en commun de type métro, RER et TER chez nous en zone dense. On a fait un certain nombre d'études qui montrent que – et nous le savons – qu'il n'y aura pas tous les gens habituels à partir du 11 mai parce que plein de gens n'auront pas à voyager parce qu'ils seront encore confinés, parce que l'école n'a pas repris et qu'ils choisiront de ne pas envoyer leurs enfants à l'école, etc. On a donc fait, avec Florent MARTEL, une estimation de la fréquentation, ce qui sera largement décrit dans le dossier qu'on vous enverra ce soir sans doute très tard, pour monter ce plan de transport, ce qui est un exercice extrêmement délicat. Toute la logique est d'avoir plus

de places offertes en moyenne dans les zones de pointe que de potentiels voyageurs qui viendront utiliser les transports en commun. C'est ainsi qu'on a monté le système et on n'a pas encore, à l'heure où je vous parle puisque les travaux sont en cours depuis avant-hier à tous les niveaux de l'entreprise et en lien étroit avec les autres autorités (forces de police, autorité organisatrice, etc.), toutes les clés pour savoir qui va vérifier, quel sera le rôle de la SUGE, etc. Tout cela est en train d'être étudié, calibré, et fera l'objet de travaux dans un dossier qu'on vous remettra qui sera sans doute complété la semaine prochaine au fur et à mesure des décisions de l'entreprise au niveau national et des CSSCT pour aboutir à une vision la plus complète possible.

C'est vrai que c'est un effort qu'on a tous à faire devant nous. De notre côté, décrire rapidement et finement le concret de cette affaire, les conséquences pour les salariés et les voyageurs et, de votre côté, comme la situation l'exige, étudier dans des temps courts des dossiers pour certains un peu volumineux pour vous forger une opinion et bien évidemment émettre des remarques, des améliorations, enfin jouer votre rôle de représentant. C'est ainsi qu'on arrivera à remettre progressivement le plan de transport en route et à gérer, je pense assez longuement une activité ferroviaire, une activité en France d'une façon générale, avec un virus qui n'aura pas disparu puisque c'est bien ça qui est devant nous : vivre finalement avec le virus, nous protéger et avoir dans l'entreprise des dispositifs qui protègent nos collègues de façon générale.

Voilà ce que je peux vous dire en introduction. Je vous propose, puisque tout cela tourne autour des mêmes sujets, d'attaquer les points prévus parce qu'on a un ordre du jour assez fourni, et on reviendra bien évidemment sur les points que vous avez évoqués et pour lesquels je n'ai pas complètement pu répondre.

On fait donc comme d'habitude, ceux qui souhaitent prendre la parole à un moment donné s'installent dans la file d'attente et Élodie Lambert distribue ensuite la parole.

Point trimestriel SSCT élargi à la situation sanitaire Covid-19

a. Actualités générales

M. RABIER, Président

Je propose d'abord de laisser la parole à Messieurs GRANDÉ et SMAGHUE pour attaquer le point A, les actualités générales, qu'on a déjà traitées en particulier. On vous a remis un dossier qui reprend la synthèse de tous les points qui ont pu avancer au cours du mois dernier, en tout cas depuis notre dernier CSE ; je ne vais donc pas revenir dessus puisqu'on fait cet effort de transparence et de réactivité, qui me semble essentiel dans la crise actuelle, de vous donner quasiment quotidiennement en dehors des week-ends et des jours fériés, un point d'étape sur tout ce qui touche à cette crise et les réponses à vos questions, ce qui vous permet de suivre. On fait cet effort de communication auprès de tous les agents, bien évidemment, de tous les membres des CSSCT ainsi que de tous les membres de la direction des établissements, histoire de dire qu'il n'y a pas 50 000 canaux d'information, nous sommes tous sur le même pied d'égalité sur les éléments du traitement de cette crise, qu'ils soient sociaux, de protection, sanitaires, etc. Il n'y a donc rien de franchement

nouveau dans cette note : vous y retrouvez tout ce qu'on a déjà acté et que vous avez pu lire par ailleurs au fur et à mesure des synthèses quotidiennes. Le seul point qui nous intéresse aujourd'hui, et c'est le travail qui est devant nous, c'est bien évidemment les conditions de la reprise.

J'insiste quand même sur un point : au niveau RH, beaucoup de questions ont été posées et qui tournent autour des gardes d'enfants et des personnes dites « à risque » qui se demandent comment elles peuvent faire si elles n'envoient pas leur enfant à l'école. J'espère fortement que beaucoup de ces réponses seront données lors de la table ronde de ce matin. Je sais que la DRH a travaillé autour de François NOGUET un certain nombre de questions. On a bien évidemment remonté toutes les questions que vous avez posées et pour lesquelles on n'avait pas encore d'éléments clairs et je sais qu'elles ont été remontées aussi au niveau national par vos fédérations. J'espère donc qu'il y aura des réponses assez rapides, et aujourd'hui et, dès qu'on les aura, on les mettra, si c'est possible, soit dans notre point d'information quotidien, soit dans le dossier CSE si elles doivent y être.

Enfin, et je le redirai d'une façon générale, oui aux gestes barrières, oui à la distanciation générale. Oui, on s'inscrit complètement dedans. Une logistique doit suivre et, comme on l'a dit plusieurs fois, on s'y emploie et on est à l'affût de toutes les remontées de dysfonctionnements. Il y en a eu encore hier sur la région Picardie. Tout cela fonctionne le mieux possible et on ne fera pas n'importe quoi. Si à un moment donné la task force ou le comité scientifique, juge que ce dispositif est contre-productif et n'est pas utile, on ne le mettra pas en route localement. On restera dans la ligne définie par les gens qui sont censés être compétents sur le sujet pour les mesures de santé, car on n'est pas là dans un sujet d'exploitation ferroviaire classique pour lequel on a des compétences ; là, on est dans un métier qui gère, avec un tas d'incertitudes, de la santé générale publique et on a besoin d'avoir l'avis des scientifiques et des gens qui sont plus experts que nous là-dessus. Vous comprendrez que ce n'est pas simple à gérer, même le corps médical – le médecin de région l'a rappelé plusieurs fois – a énormément de conférences et de dispositifs pour réfléchir ensemble et trouver la bonne solution pour parer tel ou tel risque de propagation.

Sur le point a d'actualités générales, est-ce que vous voyez quelque chose qui n'est pas clair ou qui nécessite un débat ? Je laisse la parole pour mon compte à Monsieur GRANDÉ et ensuite Monsieur SMAGHUE.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Je souhaitais au tout départ juste m'inscrire pour la présentation de la délégation SUD-Rail mais, puisque mon inscription a été maintenue, je vais m'en servir pour rebondir sur ce que vous venez de nous présenter, à savoir qu'il y aura quand même, aujourd'hui et dans les jours à venir, des points abordés qui sont en ce moment même abordés au niveau national. C'est donc un peu mettre la charrue avant les bœufs une fois de plus.

De la même façon, vous avez justifié la position de la task force sur le référentiel qui avait été créé au niveau de l'ancienne épidémie H5N1 il me semble. La fédération SUD-Rail était intervenue à de nombreuses reprises dès le début pour mettre en avant ce référentiel mais la task force a refusé de les appliquer alors que les modalités qui sont reprises dans ces référentiels sont toujours valables. On a préféré réinventer des choses, comme le Gouvernement de toute façon et on s'aperçoit aujourd'hui que

différentes dispositions étaient applicables, auraient dû être appliquées dès le début, ne serait-ce que la mise à disposition du masque au personnel, mais la Direction a fait le choix de réinventer une nouvelle règle.

Sur la remise en route du système, je souhaite aussi intervenir dans les réflexions. J'ai l'impression quand même que les programmations qui sont faites pour la remise en circulation contredisent un peu les propos de Jean-Pierre FARANDOU qui, lui, demande aux entreprises et aux collectivités locales de voir un aménagement des dispositions des horaires de travail de leurs employés pour étaler les transports sur toute la période de la journée et, nous, au niveau du TER Hauts-de-France, limiter les transports le matin et le soir, avec souvent seulement deux circulations par axe. On y voit un risque de regrouper le maximum de populations dans ces trains, avec tous les problèmes que cela implique. Là, à chaud, on n'a pas la solution : on n'a pas envie de relancer le trafic comme si de rien n'était mais on voit quand même un gros risque de limiter le nombre de circulations qui risque de regrouper fortement les gens à bord des mêmes trains et toujours en partant de suppositions et de volontés de déplacements des gens dans le cadre de leur travail. C'est donc un peu miser sur un avenir incertain et je reviens une fois de plus sur la table ronde qui a eu lieu aujourd'hui, qui donne certaines directives au niveau du groupe et sur lesquelles on avance peut-être un peu trop vite au niveau du TER Hauts-de-France.

M. SMAGHUE, CGT

Bonjour à tous. J'espère que tout le monde se porte bien. Excusez-moi pour le petit retard de connexion.

Je voulais rebondir sur vos réponses et certaines déclarations, notamment sur les critiques des médecins dont vous parlez. Pour moi, c'est le fond sur l'organisation des plans, de certains protocoles et d'organisation de gestes barrières sur les postes de travail. Vous dites aussi qu'on s'appuie sur les experts, c'est important. Effectivement, c'est condensé dans la task force au niveau national ou non ; par contre, j'ai entendu les médecins qui précisent qu'ils ne sont pas non plus des experts de tout mais qui s'appuient sur les préconisations de l'OMS et de la Haute Autorité en santé. Ils préconisent fortement la mise en place de masque, notamment des FFP2, et une distanciation de plus de 2 mètres. Ce sont des points sur lesquels il y a un total désaccord puisque les médecins échangent entre eux et avec le Docteur CANCRE qui est médecin-conseil à la task force. Ils précisent qu'ils ne sont pas écoutés sur tout, même sur beaucoup de choses, ce qui nous inquiète fortement sur le fond et sur la mise en place des préconisations et des gestes barrières que l'on met en place dans les établissements. On se demande donc vraiment quelle crédibilité leur accorder. Au niveau national, on entend aussi les médecins critiquer fortement la reprise des écoles. L'inquiétude existe donc forcément et on ne peut donc clarifier les choses dans cette situation-là. Je demande donc une réponse à ces questions, merci.

Mme Élodie LAMBERT

On a une demande de prise de parole de Xavier WATTEBLED.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

On peut peut-être faire une première série de réponse à ce stade.

M. RABIER, Président

Rapidement, oui, il y a des choses, Monsieur GRANDÉ, qui se passent au niveau national et en même temps – je l’ai dit tout à l’heure et je l’avais dit hier aux délégations –, nous n’avons pas le droit, nous, de rester les deux pieds dans le même sabot – excusez-moi l’expression –, nous devons donc tous avancer et vérifier la cohérence de tout ça. C’est dans ce sens-là qu’on a travaillé à articuler les groupes de travail multinationaux. Les suggestions RH sont un peu à part. On parle bien des conditions d’adaptation des productions et des métiers et des éventuelles nouvelles mesures à prendre, comme on l’a fait jusqu’à présent. Vous avez raison, Monsieur SMAGHUE, il y a des points de divergence mais vous avez en même temps souligné qu’il y avait eu des représentants et des dirigeants locaux qui faisaient un travail de fond, un travail rigoureux.

On doit donc articuler tout ça pour être au rendez-vous le 11 mai parce que, si on ne fait rien, de toute façon, un certain nombre de Français souhaiteront reprendre les transports et ce sera pour le coup le chaos. On a donc une obligation de travailler en bonne intelligence, avec réactivité et avec méthode, pour construire un plan de transport. On a cette obligation collective d’être au rendez-vous du mieux possible. Ce ne sera sans doute pas parfait. L’exercice qui est devant nous est un défi, on l’a tous dit et on partage au moins ça. Il s’agit d’une situation qu’on n’a jamais vécue, donc on ajuste et on fera de notre mieux avec notre engagement et notre envie de protéger et de satisfaire toutes nos exigences.

Après, je n’entrerai pas dans le débat des médecins, je ne suis pas compétent pour savoir s’il faut 1,50 m ou 3 m. Il y a une directive nationale, la dimension de 1 m n’est pas nouvelle, elle date du début de ce confinement ; depuis que l’on parle de distanciation sociale, on parle de 1 m. J’entends qu’ici ou là il y a certains débats entre les experts. Si on pouvait faire mieux, bien sûr qu’on le ferait. C’est d’ailleurs ce que vous avez dit, je crois : on ne va pas faire exprès de mettre les gens à 1 m s’ils doivent être à 3 m ou à 10 m les uns des autres, on ne va pas forcer les rapprochements. Retenez ça : on ne peut pas inventer localement des règles qui ne sont pas celles validées au plus haut niveau de l’entreprise et qui sont autour, même s’il y a des débats au sein de toutes les instances et groupes de travail qui existent, ce qui est normal. Mais on n’inventera pas quelque chose de divergent et en écart avec ce que l’entreprise a décidé de mettre en place. On a quand même la chance d’avoir cette task force qui permet de valider un certain nombre de directives, qui fédère et harmonise. On a aussi le comité scientifique avec des gens extrêmement compétents, on s’appuie dessus et c’est un vrai plus pour avancer en bonne intelligence sur ce sujet.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je voudrais juste apporter une réponse sur les emplois par rapport à l’intervention de Monsieur GRANDÉ. Je vais y revenir longuement quand je vais développer la construction du plan de transport mais je veux tout de suite démentir une impression que vous avez peut-être eue sur la construction du plan de transport, et qui a d’ailleurs fait l’objet d’un débat que l’on a pu avoir avec Réseau lors du montage, nous avons bien cherché, avec ce plan de transport adapté, à proposer une offre tout au long de la journée ; c’était un des points forts du SA2020 et on n’a évidemment pas voulu revenir dessus dans cette période de pandémie puisqu’on a touché du doigt qu’il était

important de pouvoir lisser la fréquentation à bord. Par exemple, Réseau est venu nous demander si on pouvait élargir les plages de plans de travaux afin de gagner du temps sur la maintenance courante et je l'ai refusé sur le principe qu'il fallait garder une offre tout au long de la journée pour permettre au client de se lisser. C'est bien ainsi que ça a été monté. Évidemment, comme il reste 550 trains sur les 1 240 qu'il y a normalement, il peut y avoir des trous mais ce n'est pas un montage uniquement sur les pointes comme vous avez voulu le présenter ; ce n'est pas ça du tout.

Après, il y a de l'hétérogénéité en fonction des lignes mais une attention toute particulière a évidemment été portée sur les lignes où il y a de forts emports : il n'y en a pas 150 sur la région, il y en a 9 précisément et on reviendra dessus.

Enfin, juste sur les taux d'occupation, je vous donne quelques grands chiffres pour vous aider à vous forger une idée : le taux d'occupation moyen du TER Hauts-de-France est de 30 % mais, sur les zones les plus fréquentées, il atteint, voire dépasse, régulièrement les 70 % en moyenne et, sur certains trains très précis, on est à 100 %, voire 110 %, d'occupation. En dehors des pointes et sur les lignes les moins fréquentées, on est régulièrement sur des taux très largement en dessous de 20 %. Il ne va donc pas y avoir de phénomène massif de report sur les petites lignes et des trains sur lesquels les fréquentations étaient extrêmement basses.

On le verra après dans le document, le fait complètement nouveau dans cette affaire, c'est qu'on va tout compter en fonction du volume de places offertes divisé par deux puisque vous avez compris que la norme était maintenant de pouvoir n'offrir qu'un fauteuil pour deux à bord. On repense donc évidemment tout le plan de transport sur la base de ce que nous a dit le Premier ministre il y a deux jours. Mais on reviendra dessus après. Je voulais apporter une précision sur ce point : il y a bien des trains tout au long de la journée et la vérification des emports se fait sur l'ensemble de l'offre pour vérifier que nous serons bien en dessous de 50 % d'occupation sur tous les trains au niveau des places assises.

M. WATTEBLED, CGT

Bonjour à tous. Merci, Monsieur RABIER. Je ne doute pas que Monsieur MARTEL va revenir très longuement sur le sujet, c'était ma petite blague !

Par rapport à votre introduction, Monsieur RABIER, et de la situation particulière, effectivement, personne ne l'avait prévue, quoique, pour faire face aux divers aléas, aux divers risques, il y a des revendications depuis de nombreuses années de la CGT, qui préconisent de garder ou de renforcer les moyens sur les services publics, et plus généralement sur les salariés qui œuvrent, pendant les moments compliqués, à la survie d'une nation. C'est quand même essentiel à rappeler. Ce ne sont pas les actionnaires qui font vivre le pays lorsque le pays traverse des moments perturbés. Les revendications de la CGT prennent donc, dans cette période, peut-être plus de signification pour certaines personnes. Je parle de ceux qui ont la capacité de changer de logiciel et de ne pas rester sur leur logiciel de productiviste.

Par ailleurs, deux petites interrogations. Vous disiez que si la task force ou le comité dit de changer, on verra, mais vous oubliez encore une fois les éventuelles remarques peut-être pertinentes – et nous, on pense qu'elles sont pertinentes – des organisations syndicales. Il ne faut pas nous mettre à l'écart et juste nous informer quand vous êtes

obligé de le faire. On a toute légitimité à proposer des choses qui peuvent effectivement améliorer le quotidien du train.

Point d'interrogation suite aux propos du Premier ministre concernant le transport particulièrement, on a bien compris que tout ce qui était transport régional allait être reporté au niveau de l'AO et de la SNCF. Encore une fois, quelle part laisserez-vous aux organisations syndicales pour qu'elles puissent justement apporter leur expertise de terrain sur un futur retour de la production ? Les interrogations portent sur les sièges, les demi-sièges, le pourcentage de trafic, les fameux 100 km au-delà duquel il faut une autorisation de sortie de territoire. Quid des Régjolis qui vont de Calais à Paris : Une frontière va-t-elle s'établir ? Qui va vérifier si l'usager a ou non le droit de partir ? Comment allez-vous organiser tout ça ? On aura quand même notre expertise à avoir là-dessus.

J'ai noté plein de choses mais pour l'instant c'est bon pour moi. Merci.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur WATTEBLED. Vous ne pouvez être sur le strapontin, vous êtes complètement intégrés et, d'ailleurs, si on vous consulte la semaine prochaine sur ce plan de reprise – c'est une décision de l'entreprise et je trouve que c'est une bonne idée – avec un tout ce montage de dossiers qui va être assez complet, on va y passer encore beaucoup de temps cet après-midi, c'est bien parce que vous avez votre rôle à jouer. D'ailleurs le travail a déjà commencé, en particulier sur le matériel, avec les gens qui connaissent bien ces questions de santé, sécurité et conditions de travail et qui sont eux-mêmes directement concernés quand ils sont à la CSSCT : ils déterminent en bonne intelligence les bonnes mesures permettant de concilier la protection et l'activité, ce qui nécessite souvent de nuancer un petit peu et d'évoluer sur la manière de produire. On a la chance d'avoir des CSSCT métier, ce qui n'est pas le cas dans toutes les régions, pour justement aller très loin. C'est notamment ce qui a été fait et j'espère qu'on fera ce même travail pour ce qui concerne les métiers de la relation client ou les métiers de la traction. En tout cas, je fais confiance aux gens de la CSSCT pour apporter leur expertise.

Vous servez donc bien à quelque chose, vous les représentants du personnel, croyez-moi, et c'est ainsi qu'on l'entend. D'ailleurs, on ne fait pas des choses uniquement en assemblée, le montage particulier des réunions supplémentaires et des points quotidiens permet d'avoir du feed-back et un retour immédiat pour que l'on partage bien les informations. C'est compliqué pour vous comme pour nous, quand on est un peu à distance de ce qu'il se passe, d'évaluer, de corriger et de définir ce qu'il faut faire pour réaliser les défis qui sont devant nous. Nous serons comme d'habitude au rendez-vous et je sais que vous avez toute votre part. Après, je fais la différence entre des revendications – vous faites référence, Monsieur WATTEBLED, à des revendications qui datent, pour certaines – et le rayonnement de la situation actuelle. Ce n'est pas tout à fait la même chose d'adapter un plan de transport à 80 % de l'offre avant le mois de juillet à des revendications sur les autres manières de gérer les transports publics en France, je fais une nuance là-dessus.

b et c. Éléments régionaux chiffrés

M. RABIER, Président

L'ordre du jour étant assez complet, je vous propose d'avancer un petit peu – je vous redonnerai la parole, ne vous inquiétez pas – pour vous donner quelques éléments chiffrés régionaux et vous donner le point c.

Au niveau régional TER, on a une vingtaine d'agents détectés positifs au Covid-19 ou fortement suspectés de l'être puisque tous les éléments étaient là. Nous avons également à peu près 500 personnes qui sont concernées par les gardes d'enfants. Effectivement, et Florent MARTEL expliquera le tableau, on a construit un plan de transport avec une capacité d'emport supérieure à ce qu'on estime comme potentiel voyageur, mais on l'a aussi construit en tenant compte des ressources potentiellement disponibles. Sauf si d'aventure on m'annonçait aujourd'hui l'inverse, il y aura encore des agents devant garder des enfants, qui seront inscrits en chômage partiel et donc absents, dans les semaines qui sont devant nous. On estime donc là qu'on est à peu près à 15-20 % de gens qui ne seront pas à la production pour des raisons autres, notamment garde d'enfants, ce qui est un chiffre important. On a également, vous devez le savoir, une trentaine d'agents « à risque », parce qu'ils ont d'autres pathologies et les médecins du travail ne souhaitent pas qu'ils reprennent le travail. On a une cinquantaine de malades mais il y a plusieurs centaines d'agents qui sont absents pour d'autres motifs, notamment des motifs familiaux comme les gardes d'enfants.

Je vais laisser la parole à la Direction de la sécurité pour donner les éléments chiffrés des accidents du travail et je laisserai ensuite la parole à Monsieur WATTEBLED.

M. PERCEBOIS, Directeur de la Sûreté

Je vais commenter le point trimestriel sur la sécurité et les conditions de travail. Je ne sais pas si vous l'avez sous les yeux. Au niveau de l'accidentologie du travail, il y a un premier point où on a 34 accidents du travail avec arrêt au 31 mars. Le mois d'avril n'est pas terminé mais on n'a qu'un seul accident de travail avec arrêt situé à Calais.

Pour les accidents, on est au même niveau qu'en 2019. Les causes identifiées pour ce premier trimestre sont des accidents de plain-pied et de déambulation, les accidents de personne, surtout au niveau de l'établissement Traction, et les manipulations d'objets au cours du travail pour l'établissement Matériel. On note une baisse des atteintes et outrages par rapport à 2019. Les accidents de plain-pied concernent les personnels roulants puisqu'il y a des chutes sur les quais lors de la descente des rames ou à l'intérieur des rames, surtout constatés au niveau des passages d'aiguille. On a eu beaucoup de chutes sur les quais au début de l'année dernière, qui étaient liées aux intempéries. Les conditions climatiques sont les autres causes déterminées par les enquêtes que nous réalisons.

Les accidents de trajet sont aussi en baisse. L'année dernière, il s'agissait beaucoup de glissades sur des plaques de verglas.

On note aussi qu'on n'a pas eu d'accident grave alors qu'on en avait eu un l'année dernière.

Voilà pour l'accidentologie.

Concernant les actions de prévention en 2020, nous avons toujours la mise en œuvre de la transformation managériale. On va accentuer la montée des quasi-accidents, il faut que nous y travaillions. Au niveau des pistes et itinéraires sur les zones de Lille et Amiens nous avons la contractualisation d'un plan pluriannuel pour leur entretien. Nous avons aussi la volonté de développer la démarche mission prod pour tout ce qui est choc psy, donc surtout pour les ADC et les ASCT, avec, surtout pour les ADC, une position systématique de l'intervention du sophrologue. Comme je vous l'ai dit, on a quand même pas mal d'accidents de parking et de dénivellation, donc tout ce qui est sensibilisation sur les déplacements. Nous avons aussi fait une action dernièrement sur les déplacements chez soi, pour les personnes qui sont en télétravail, et les chaussures de travail dont la mise à disposition est en cours de déploiement pour les personnels sol et bord et se fait déjà au niveau des ADC. Comme nous avons des accidents sur les passages d'aiguille, on va essayer de développer une méthodologie pour les déplacements surtout dans les zones critiques.

Le volume de formations sécurité prévu pour 2020 est conforme à celui des autres années. Deux formations sont mises en place sur les risques psychosociaux et la conduite du changement, qui se fait avec le soutien psychologique et d'autres intervenants. On a aussi une formation sur la coactivité qui était nécessaire pour nos DPX.

Je vous ai mis aussi les différentes actions du plan 2020 que j'ai présentées dans les différentes CSSCT. Je vous ai mis aussi un rappel sur la plateforme sécurité au travail : c'est sur cette plateforme que l'on retrouve les accidents du travail qui sont déclarés et le Document Unique. Chaque agent peut y consulter son document unique et l'éditer. Je sais que certaines entités les éditent en format papier et les mettent à la disposition des agents. On reviendra peut-être dessus ce matin. On a maintenant bien sûr le risque de Covid-19 sur cette plateforme. La mise à jour du document unique peut donc être faite au moins une fois par an : je vous ai mis un tableau avec la progression de ces mises à jour et on voit que des établissements en ont déjà fait pas mal en début d'année, d'autres un peu moins.

Pour terminer, je vous ai mis les évolutions 2020 et j'ai rappelé que, depuis début février, une Direction de la Sécurité a été créée et, au sein de cette Direction, on a le plan de prévention qui regroupe les préventeurs, toutes les clés, les correspondants, la sûreté et la sécurité incendie. Les missions des préventeurs sont inchangées et il y a donc encore des Cosec dans ces deux établissements.

Avez-vous des questions ?

M. RABIER, Président

Merci, Christian. Je laisse la parole à Monsieur LAMBERT, qui l'a demandée avant Monsieur WATTEBLED.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Même si l'ordre du jour est chargé, je voudrais revenir sur le débat qui commençait sur l'éventuelle reprise et faire un petit point sur ce qui s'est passé à la CSSCT Matériel.

Vous avez salué le travail qui a été fait par certains mandataires locaux et vous avez bien fait puisqu'un travail de qualité a effectivement été fait, mais ce travail de qualité est fait tant qu'il ne remet pas en cause la production. Il y a eu un avis défavorable

unanime de la CSSCT Matériel qui a été émis parce qu'il y avait quand même des points non pas sur des revendications syndicales mais sur des avis médicaux. Je pense par exemple à donner plus que deux masques chirurgicaux sur une période de 8 heures. Comment fait-on comment la distanciation de 1 mètre n'est pas possible ? Une des propositions qui a été faite puisque, dans mon souvenir, 12 cas avaient été identifiés où on ne pouvait pas respecter cette distance, était de fournir des masques FFP2 et, si on ne pouvait pas avoir des masques FFP2, lier le port du masque et le port de lunettes avec une distanciation. Ce sont quand même des points assez importants. Et sur ces points importants validés en l'occurrence par le Docteur DUTOIT et par le Docteur CREVEL qui étaient présents à cette CSSCT, on a eu des réponses négatives parce qu'elles sortaient de ce qui venait de la task force.

Le problème de la task force est que l'on sait que l'ensemble des préconisations des organisations syndicales ne sont pas prises en compte majoritairement et, ce qui est plus grave encore, c'est que le médecin qui participe à cette task force n'est quasiment jamais écouté. Et ça m'inquiète encore plus fortement quand on voit le calendrier de la semaine prochaine : une table ronde Traction prévue le 4 et une CSSCT le lendemain, une table ronde Services prévue le 5 et une CSSCT de Services prévue le lendemain. On ne va pas pouvoir avancer correctement sur l'espace de quelques heures entre le moment où on aura les documents qui viendront du National et l'ensemble des questions qui auront été posées par les mandatés avec une validation prévue le 7 mai. En fait, ce sont toujours les mêmes qui font le premier pas : on est écoutés, on s'engage à essayer d'apporter les meilleures solutions pour faire prévaloir la santé et la sécurité des agents en travail mais vous, vous avez un cadre bien défini et c'est ce cadre-là qui doit être mis en application quoi qu'il en coûte. Le vrai problème est que vous mettez en premier lieu la production et, après, la santé et la sécurité des agents au travail, alors que c'est l'inverse qui devrait être fait. Vous avez raison, l'ensemble des mandatés de la CSSCT Traction, l'ensemble des mandatés de la CSSCT Services prendront toute leur part pour tenter de faire le mieux qu'ils peuvent pour faire prévaloir la santé et la sécurité des agents au travail, mais on n'est pas dupes, on sait très bien qu'un cahier des charges va descendre du National et que c'est ce cahier des charges-là qui devra être appliqué.

Je terminerai mon propos pour dire qu'on vous aura alerté sur pas mal de sujets. On verra comment ça se passera le 11 parce que, quoi que l'on dira, lors des CSSCT du 5 et du 6, quel que soit l'avis qui sera émis par les élus du CSE du 7, vous passerez en force pour une reprise le 11, sauf avis contraire du Gouvernement. Il ne nous restera plus qu'à prendre nos responsabilités si jamais, sur certains endroits, la santé et la sécurité des agents et des usagers ne sont pas respectées.

M. RABIER, Président

Merci. Monsieur WATTEBLED puis Monsieur TAILLEZ et on apportera ensuite des éléments de réponse bien sûr à ce que vous venez de dire, Monsieur LAMBERT.

M. WATTEBLED, CGT

Merci, Monsieur RABIER. Pour terminer mon propos sur votre introduction, ce ne sont pas des vieilles revendications que la CGT porte, ce sont des revendications, et elles trouvent toute leur pertinence dans la période. Prenons un seul et simple exemple, mais il y en a plein d'autres, j'ai refusé de signer l'accord sur le télétravail en 2017 parce qu'il y avait plein de trous dans la raquette. Je ne vais pas vous les énumérer

mais on voit qu'il faut être très vigilant sur le télétravail actuellement : c'est ce que vous avez déclaré dans vos propos introductifs sur la frontière entre le professionnel et le privé qui pourrait disparaître, l'amplitude du travail qui est élargie, la surcharge mentale, la désocialisation du collectif de travail. Tout ça mis bout à bout pose de sacrés problèmes si le télétravail devait perdurer, et il faudra justement être vigilant. Vous voyez qu'il s'agit de revendications qui, dans la période, sont toutes pertinentes. Certes, vous ne les partagez pas, on est bien sur un achoppement de visions de vie en général, mais ce n'est pas une raison pour nous stigmatiser et nous dire qu'il s'agit de vieilles revendications ou, comme l'a dit, le Premier ministre, de discussions de comptoir ou je ne sais quoi. Non, ce sont des revendications et on est fiers de les porter.

Sur la CSSCT, le format est OK. J'ai assisté à la première mais je me suis fait évincer de la deuxième. C'est peut-être parce que vous étiez en congé mais, en tout état de cause, l'accord que vous aviez donné n'a pas perduré pour la suite de cette première réunion. Ça, c'est une chose mais, à celle où j'étais présent, j'ai entendu des préconisations, voire des obligations, formulées par le corps médical, en l'occurrence le Docteur CREVEL et le Docteur DUTOIT qui disaient clairement que deux masques pour le Matériel étaient très insuffisants parce que le travail demande plus de moyens. Ils avaient évalué à quatre, voire un peu plus. Ils avaient également évoqué le fait de distancer les agents des uns des autres, non de 1 mètre mais plutôt de 2 mètres, voire un peu plus si possible. On a tous entendu, tous les présents à cette réunion virtuelle, qu'on balayait ça d'un revers de main parce que la task force avait dit que ça et qu'on s'y fierait. La question est donc : quel poids peut-on avoir là-dedans si même le corps médical n'est pas entendu ? Vous disiez que nous ne sommes pas compétents et que vous n'êtes pas compétents : d'accord, alors laissons faire les compétents, laissons-les dicter les préconisations, ce serait quand même plus simple.

Sur le DUER, en réponse à Monsieur PERCEBOIS, oui, le DUER est obligatoire et doit être mis à jour au minimum une fois par an mais, avec le Covid-19, il doit être mis à jour obligatoirement. Dans les documents que vous nous avez envoyés, nous n'avons pas reçu les DUER des sites comme le Matériel par exemple, là où il y a eu une CSSCT avec des protocoles. Un protocole n'est pas un document unique d'évaluation des risques et chaque site doit normalement avoir son document unique.

Je rappelle juste comme ça, et je finirai là-dessus, que nous sommes élus au CSE, seule instance que vous avez bien voulu nous laisser. En tant qu'élu, si nous ne sommes pas mandatés à la CSSCT, nous n'avons pas les informations des CSSCT, donc en l'occurrence des DUER. Je rappelle aussi que les prérogatives des élus sont d'avoir toutes ces informations et on ne les a pas. On l'a fait remonter il y a déjà quelques semaines, voire quelques mois, et ce n'est toujours pas réglé : nous n'avons pas accès aux informations issues des CSSCT. En termes de conditions de travail et de santé au travail, on n'a pas toutes les cartes en main et nos prérogatives sont un peu lésées, voire entravées.

M. TAILLEZ, CFDT

Bonjour à tous. Je partage ce que Xavier vient de dire, c'était même le but de mon intervention. Juste avant, je voulais revenir aussi sur les propos de Marc, que je partage totalement et, à cela, j'ajoute que, en plus des deux CSSCT et des deux

tables rondes, le CSE extra à lieu juste derrière. Je suis donc aussi fortement inquiet pour la semaine prochaine.

Concernant le DU, Xavier m'a enlevé les mots de la bouche. Effectivement, je ne comprends pas pourquoi on n'a pas eu la mise à jour de tous les DU des UO ou des périmètres que vous avez définis. J'aurais simplement voulu savoir comment vous avez fait vos calculs d'évaluation. Normalement, au niveau du Code du travail, vous devez adapter chaque DU en fonction des postes de travail, des équipements, des substances utilisées, des aménagements des lieux de travail, etc. J'aurais voulu savoir si vous avez exactement le même risque de contagion pour chaque unité. Si c'est le cas, ça veut dire deux choses : soit vous avez reçu des directives nationales et vous n'avez pas cherché plus loin ; soit vous avez mis une cotation de risque maximum à toutes les unités. Et je vous fais la même demande que Xavier : j'aurais voulu savoir pour chaque DU s'il y a des différences entre les unités, les métiers, etc. Là, clairement, on est très loin du compte. Franchement, quand on a reçu le document, j'ai été un peu déçu et je trouve qu'on n'a pas le niveau. C'était le but de mon intervention, je voulais avoir votre retour par rapport à ça.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur TAILLEZ. Je vais répondre et ensuite laisser la parole à Monsieur SMAGHUE.

Pour revenir sur ce qu'a dit Monsieur LAMBERT, je partage un certain nombre de points mais il y en a un qui me « chiffonne » : ce n'est pas en premier lieu la production et ensuite la sécurité. Depuis le début de cette crise, le Directeur de région et moi avons fait plusieurs points, et je pense que ça a dû être rappelé dans les CSSCT, pour rappeler que la production et la sécurité ou la sécurité et la production doivent aller de pair : il n'y a pas l'un à la place de l'autre ou l'autre à la place de l'un. Nous sommes là pour produire en sécurité et assurer la santé de nos travailleurs, comme d'ailleurs demain s'assurer d'une manière ou d'une autre – et c'est en cours d'examen – que les règles fixées par le Gouvernement sont appliquées aussi pour les voyageurs. Parce que les règles des voyageurs impacteront aussi la santé des cheminots.

Vous avez dit : « vous avez un cadre ». Je ne peux pas être d'accord avec ça. Non, nous avons un cadre, nous sommes tous dans une même nation qui s'appelle la France, nous avons tous le même gouvernement, même si on est pour ou contre et qu'on vote ce qu'on veut en particulier. Mais le sujet n'est pas là, il y a une situation d'urgence et de crise sanitaire, le Gouvernement procède par ordonnances et nous les appliquons. En plus, on est une entreprise à 100 % publique, nous n'avons pas d'actionnaires, nous n'avons pas de lien avec les fonds de pensions américains, Monsieur WATTEBLED. C'est très simple : le Gouvernement a fixé un cap, nous appliquons ce cap comme toutes les autres entreprises, comme tous les citoyens qui le respectent. Nous sommes donc tous dans le même « bateau » pour appliquer tout ça. Et c'est un défi, je reprends ce terme : il y a aujourd'hui plus de questions que de réponses à l'heure où je vous parle. Ce n'est pas ce que souhaitaient forcément les transporteurs mais, à la lumière des sommités médicales et des experts du conseil scientifique national, je pense que si le Gouvernement a pris ces décisions, c'est qu'il le fait en son âme et conscience dans l'intérêt des citoyens.

Je peux entendre ici ou là que chacun puisse émettre un avis divergent, quelle que soit sa fonction, qu'il soit dirigeant, représentant, médecin et autre mais, à un moment donné, on a dans l'entreprise une compétence nationale appuyée par un conseil, donc on s'y réfère, sinon c'est le « bordel » – excusez ce terme. Si chacun fait sa petite règle dans son coin, si nous décidons que c'est 2 m ici et 50 cm à l'atelier de PACA, on va dans le mur ! Vous ne pouvez pas réclamer des harmonisations nationales, ce qui est d'ailleurs souvent un Credo de l'organisation CGT d'aligner par le haut et d'avancer avec méthode – ce qui fait parfois sens et, là, en l'occurrence, cela fait sens en situation de crise – et dire en même temps : ah non, on veut faire différemment localement ! C'est ça que je mets en exergue dans les propos qui ont été émis par les uns ou les autres.

Nous avons donc un exercice devant nous qui demande un effort tout particulier de toutes les parties. Encore une fois, je souligne que beaucoup de gens font beaucoup d'efforts. J'ai pris note, la semaine dernière ou la semaine d'avant, de votre difficulté de connexion pour avoir les comptes rendus des CSSCT et on est sur l'affaire. Avec l'équipe du département, nous avons décidé que tout ce qui va partir aux CSSCT, en l'espèce ce soir pour la semaine prochaine, et tout ce qui va partir au CSE, sans doute ce soir également mais très tard, vont être envoyés en même temps aux uns et aux autres, c'est-à-dire que le dossier CSE de ce soir sera envoyé aux membres des CSSCT pour le 7 mai et les documents des CSSCT, notamment pour la Traction et les Services, seront envoyés aussi aux élus du CSE, comme on le fait d'ailleurs avec nos synthèses quotidiennes et nos comptes rendus chaque semaine. Il y aura donc un partage de toutes les informations permettant à chacun de pouvoir, dans sa commission ou en CSE, apprécier les choses et émettre des avis ou des propositions d'amélioration. C'est ainsi qu'on entend travailler.

Enfin, pour les DU, il y a deux exercices qui sont à faire, dont l'un est normalement déjà fait. La situation actuelle, avec le plan de transport actuel et les évolutions de doctrine, notamment sur les masques, nombreuses depuis un mois et demi, que vous avez d'ailleurs reconnues et saluées, nécessite une mise à jour au début : on n'est pas dans la mise à jour annuelle, comme l'a expliqué tout à l'heure Christian PERCEBOIS, mais dans une situation très exceptionnelle qui nécessite une mise à jour. Et il y a l'exercice du 11 mai et du rehaussement du plan de transport qui, là aussi, avec les travaux nationaux et locaux, va nécessiter une deuxième mise à jour. Si vous dites qu'il n'y a pas forcément la qualité attendue, celle qui m'intéresse est celle où potentiellement un cheminot sur deux reprend le boulot pour assurer un train sur deux à partir du 11 mai ; c'est celle-là qui est très importante et fait l'objet de travaux actuellement et dans les CSSCT. Voilà ce que je voulais dire.

Christian, sur la question précise des DU, confirmes-tu que les mises à jour actuelles n'ont pas été faites partout ?

d. Mesures sanitaires et actualisation du document unique

M. TONNERRE, Pôle prévention des risques

On a effectivement fait un générique dès le début de l'épidémie au niveau du plan de prévention, avec une gravité de 16, une fréquence de 5 et une maîtrise des risques de 1, ce qui faisait une cotation du risque à 80. La ligne de conduite était de rester sur

le DU épidémie. Nous avons fait un générique Covid-19 au niveau du plan de prévention où on avait mis les premières mesures concernant les gestes barrières, le lavage des mains, l'utilisation des mouchoirs uniques, tousser et éternuer dans son coude et pas de serrage de mains et d'embrassade. On l'a remis partout sur toutes les entités, également au niveau du Matériel et de la Traction puisque c'était les premières mesures et qu'on a ensuite fait évoluer avec l'augmentation et les directives qu'on a eues avec le télétravail, les organisations en licences, l'annulation des déplacements, la limitation des regroupements des salariés et la distanciation : ça, on l'a donc remis à jour et toutes les entités bénéficient de ce DU générique Covid-19 parce qu'on avait beaucoup de gens qui étaient en télétravail et on avait un plan de transport à 15 %. On a donc vraiment mis les premières mesures et le complément avec également le kit distribué aux ASCT, puis aux ADC et ensuite aux collectifs de travail.

Mais les DU vont bien sûr évoluer pour la semaine prochaine en fonction des protocoles ; ils vont être retravaillés et remis à jour en fonction des différents sites, des différentes phases de travail et des différents produits pour coller à la réalité de la reprise du travail le 11 mai.

M. RABIER, Président

Merci, Pascal. La parole est à Monsieur SMAGHUE, ensuite Monsieur WATTEBLED et enfin Monsieur GRANDÉ.

M. SMAGHUE, CGT

Pour revenir sur le niveau national, parce qu'il faut évidemment harmoniser les choses pour la sécurité, et les préconisations de la task force, comment donne-t-on les masques aux agents ? C'est quelque chose qui m'interpelle. Comment se désinfecte-t-on les mains pour entrer dans un établissement (digicodes, poignets, etc.) ? À ce propos, pourquoi ne pas ouvrir les portes d'entrée et mettre un garde-barrière ? Ce qu'on touche peut être infecté et on peut attraper la maladie. Il faut quand même empêcher les entreprises extérieures depuis le début du confinement et autres qui peuvent ne pas respecter les consignes. J'ai comme exemple les entreprises extérieures qu'on voit passer pour le changement des bonbonnes d'eau, l'entretien des ascenseurs, etc. Beaucoup d'interventions mériteraient d'être reportées.

Par ailleurs, les climatisations (de bâtiments, de rames) inquiètent beaucoup de personnes, ainsi que sur les ventilations : où en sommes-nous ? On a relevé des questions sur ces sujets et, si vous avez des réponses, cela pourrait nous intéresser.

Je voudrais également savoir ce qu'il en est de l'analyse des risques par poste de travail. J'ai entendu une semi-réponse mais comment allons-nous y travailler, nous, mandatés du CSSCT ?

La meilleure prévention aujourd'hui, qui est quand même préconisée au niveau national, est le port du masque FFP2. Peut-on avoir un point là-dessus ? Et qu'en est-il du dépistage systématique des agents qui travaillent ? Pouvez-vous répondre à cette question, y réfléchissons-nous ou allons-nous y arriver ? Il est quand même intéressant d'avoir la réponse.

Je reviens sur la CSSCT Matériel et Direction qui, pour moi, a vocation d'améliorer les gestes barrières mis en place au travail, ce qui aurait dû être fait depuis le début du confinement. Bien sûr qu'il y a eu des annonces gouvernementales, qu'il y a eu

des difficultés de mise en place, pour autant le but est quand même d'améliorer les gestes barrières mais pas une reprise du travail. La CSSCT Matériel et Direction qui a eu lieu n'a justement pas analysé les problématiques d'organisation, de mode opératoire et de poste de travail.

M. WATTEBLED, CGT

Non, je ne veux pas prendre la parole, je répondais juste par écrit à vos propos.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Oui, Monsieur le Président, je demandais la parole alors qu'on est a priori arrivé au point de l'ordre du jour parce que je souhaitais quand même intervenir sur les nouvelles applications de la révision du DUER, qu'on a demandé il y a déjà plusieurs mois mais qu'on n'a toujours pas eu correctement et dans son ensemble. D'après les préconisations de l'article 4121, chaque unité de travail doit faire l'objet de l'application de l'écriture de DUER. L'article 4121-2, qui traite des modifications importantes des conditions de travail et de sécurité, doit être revu également. Nous sommes le 30 avril, le confinement a démarré le 7 mars mais l'épidémie a été déclarée bien avant. Aujourd'hui, nous ne sommes toujours pas en mesure d'avoir un document unique actuel à jour et on espère en avoir un pour le 11 mai pour l'ensemble des ateliers et/ou des unités d'application. On a donc l'ensemble des informations et des mesures par les salariés. Il y a donc cette problématique de rédaction des DUER, mais il y a aussi la problématique d'information des salariés. C'est bien beau de prendre des mesures au sein du DUER, mais il serait bien d'en informer aussi les salariés puisqu'il y a beaucoup de questions qui émanent des mesures prises par l'employeur en termes de sécurité des salariés. On ne pourra intervenir sur l'ensemble des exemples et des situations qu'une fois le document tenu à jour et transmis aux élus.

M. RABIER, Président

Qui souhaite prendre la parole ? Oui, Monsieur HOUEL ?

M. HOUEL, CGT

Bonjour à tous. Je voulais rebondir sur les propos que vous avez tenus, Monsieur RABIER : quand vous dites que les décisions prises par le Gouvernement le sont en son âme et conscience et surtout dans l'intérêt du citoyen, je voudrais juste rappeler que, fin janvier début février, c'était une petite grippette, il n'était pas du tout prévu de fermer les écoles et il ne fallait pas de masque ; quelques jours après, on va commencer à faire des masques et, le lendemain, « ah, merde, on n'en a plus assez, comment on fait ? », et on va donc annoncer que les masques sont juste nécessaires aux malades mais que les personnes saines ne doivent surtout pas les mettre. « En leur âme et conscience », ça me fait bien rire parce qu'on parle de réouverture progressive des écoles, avant-hier les maternelles à partir du 11, les secondes et les premières à partir du 18 et, depuis deux jours, ce n'est plus du tout comme ça, on va laisser fermer les lycées. On voit bien que tout ceci est fait dans un seul but : remettre au travail les parents qui gardaient leurs enfants. Et ça risque peut-être d'être encore différent demain, voire ce soir. Je n'estime pas que les décisions prises par le Gouvernement vont dans le bon sens.

Je voulais revenir sur un autre sujet. Je suis membre de la CSSCT Production et Services, et on a reçu ce que je pensais être des projets du plan de transport adapté à partir du 11 mai, mais je m'aperçois que ce n'est pas un projet et que ce sont des

journées déjà enclenchées dans Pacific. Je me pose donc juste une question : vous dites que vous avez consulté tous les élus du CSE, on va parler un peu aujourd'hui de ce plan de transport, il y a un CSSCT Production et Services prévu le 5, mais en fin de compte, tout ça est un peu du chichi parce que tout est déjà ficelé de votre côté et on ne pourra rien dire que les journées que vous mettez en place, tout est déjà enclenché dans Pacific. Donc à quoi bon tenir ces réunions et surtout consulter l'ensemble des personnels ?

Je voulais aussi revenir sur les propos de Fabien au sujet des masques. On n'est pas dupes, les seuls masques disponibles à l'heure actuelle en France sont les masques chirurgicaux, mais, comme leur nom l'indique, ce sont des masques qui doivent être portés par quelqu'un qui est malade, ça protège seulement les personnes porteuses du virus mais en aucun cas leurs collègues. Ils limitent la diffusion du virus mais ils ne protègent pas les personnes saines. Donc à quoi bon distribuer deux, voire trois, masques aux personnes en bonne santé ? Les seuls masques utiles pour protéger les salariés et les cheminots sont les masques FFP2 ou FFP3. Vous allez me dire qu'il y a une pénurie en France, je n'en sais rien, mais aujourd'hui l'employeur a l'obligation de préserver l'intégrité physique et mentale de ses salariés, quoi qu'il arrive. Si vous me donnez deux masques chirurgicaux pour assurer ma journée de service, j'estime ne pas être protégé.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur HOUEL. Une dernière intervention de Monsieur TOURNAY et on essaiera ensuite d'apporter quelques éléments de réponse avant de passer au plan de transport avec l'intervention de Monsieur Florent MARTEL.

M. TOURNAY, UNSA

Bonjour. Je vais peut-être anticiper un petit peu. Un collègue m'a prévenu ce matin des infos de l'atelier de Lille sur la reprise : on nous annonce 50 % du plan de transport, ce qui représentera à peu près 70 % des rames. L'inquiétude est que, pour l'instant, les gens travaillent de jour et de nuit mais, à partir de la semaine prochaine, ils vont reprendre apparemment les matinées et soirées, donc reprendre les 3 x 8. En plus, les rames qui ne sont pas en bon état doivent repasser sur fosse, non seulement pour voir les problèmes de porte sur les VR2N ainsi que nos 22500 qui ont des fuites de réducteur assez habituelles. Notre inquiétude porte sur la façon dont 70 % des rames vont pouvoir repasser, en une semaine, sur fosse et dans les ateliers pour reprendre normalement le 11 mai.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Sur les JS à la Traction, puisqu'il y a eu également une interpellation côté CFDT dans les déclarations liminaires, Monsieur HOUEL, les journées de service Traction ressemblent parfois assez peu à ce qu'il y avait dans le S1 parce que nous nous sommes efforcés de les monter quasiment toutes, à l'exception de seulement trois, sur la même période. Cela veut dire que ça a fait varier le contenu des JS. Retenez qu'elles sont valides pour 3 semaines puisqu'il est prévu après un second palier d'évolution de l'offre : est-ce que sera le 25 mai ou le 2 juin ? Pour l'instant, nous ne le savons pas, on vient de finir de boucler les week-ends pour ce premier palier de 3 semaines. Je comprends que, par rapport au contenu des JS, cela pourrait s'apparenter à un changement de service mais le travail de concertation n'a pas pu

être mené dans de bonnes conditions, mais retenez que ce sont des choses qui ne seront montées que pour 3 semaines. Évidemment, la marche supplémentaire impliquera que l'on se pose ensemble la question du retour des RHR, ce qui reste quand même un élément un peu bloquant aujourd'hui dans l'évolution du plan de transport. Après, la place reste ouverte à la discussion. On a pu faire bouger quelques JS à la demande des UP Traction, tout n'est donc pas complètement verrouillé. Il est sûr qu'organiser des instances dans la période actuelle mais, en tout cas, il y a de la place pour continuer à faire bouger les journées de service. C'est ce que je voulais dire sur la partie journées de service des roulants.

Pour la partie du programme Matériel, pour mettre en place le nouveau plan de transport, je redonne d'autres chiffres qui éclairent un peu différemment le propos de Monsieur TOURNAY. On avait laissé 85 rames en circulation pour le plan de transport pandémie, ce qui était beaucoup trop puisque nous n'avions en fait que 36 lignes de roulement à couvrir et que ça pouvait monter à 46 parce que nous avons continué à faire du déshuntage technique sur des lignes qui n'étaient pas ouvertes au service commercial, on faisait donc des pics techniques. Il y avait 46 lignes de roulement à couvrir les lundis, mercredis et vendredis, et 36 les mardis et les jeudis pour 85 rames, ce qui était extrêmement confortable. Pour rester sur ce niveau de confort, sous-entendu pour éviter d'avoir un petit m de maintenance trop réduit pour ne pas se trouver face à des manques de disponibilité sur le plan de transport. En fait, on a dimensionné le petit m de reprise à 30 %, ce qui est plus du double du petit M habituel sur le plan de transport, c'est-à-dire qu'on se donne une marge de sécurité en termes de disponibilité beaucoup plus importante que celle que l'on a habituellement, dans le but de pallier un manque éventuel sur la flotte. Il reste donc 72 rames à sortir de confinement, donc du garage en bon état et, sur les 72, 57 étaient garées à l'intérieur des ateliers et 15 sur des sites extérieurs. Il y a donc des opérations à faire sur les sites extérieurs : les ramener à l'atelier et ensuite les renvoyer soit sur le site d'où elles proviennent, soit sur un autre. On a travaillé également à une liste par série de rames à donner aux agents sédentaires des escales, dans chacun des chantiers, pour qu'ils aient la liste exacte des rames qu'il faut pour désamorcer le plan de transport. C'est une petite nouveauté qu'on a mise en place afin de faire ceinture et bretelles sur la surveillance de la mise à disposition des rames pour le plan de transport du 11 mai.

On a donc actuellement un niveau de suivi de sortie de ces rames à jour avec la STF et le COP : on est plutôt en avance sur les temps de passage. Par exemple, sur les 15 rames qui sont à l'extérieur, on en a déjà remis 6 en fonctionnement. Pour les premières qui ont été sorties et qu'on a repositionnées sur les sites, on a demandé à la Traction de vérifier que les rames restent en bon état en allant y faire des tours tous les deux ou trois jours, mais ce sera fait principalement l'encadrement Traction qui va s'en occuper.

Voilà ce que je pouvais apporter comme éclairage par rapport aux questions.

M. RABIER, Président

Merci, Florent. Pour compléter un peu ces propos et en partie répondre aux interventions de Monsieur SMAGHUE et de Monsieur GRANDÉ, je vous précise qu'on ne va pas faire ce matin le débat qui aura lieu dans les autres CSSCT sur la façon

dont on gère telle ou telle chose. Ce travail a d'ailleurs été fait aussi pour les autres CSSCT.

Par contre, sur le sujet des climatisations, oui, c'est remonté avec les questions de dépistage systématique. Il s'agit de vraies questions qui sont remontées. Pour l'instant, je sais qu'on attend une directive, une note précise pour appréhender effectivement la climatisation dans les locaux et ce qu'elle peut générer ou non par rapport à la propagation du virus et quelles mesures on doit prendre. On attend également quelques précisions sur le dépistage à l'heure où je vous parle.

S'agissant des masques, la réponse a été donnée par Monsieur HOUEL. Je précise que les masques FFP2 sont réquisitionnés par décret par l'État depuis début mars. Et c'est bien là-dessus qu'on s'est appuyé progressivement, avec les évolutions de la doctrine sur les masques, que vous avez d'ailleurs contribué à faire naître, vous, représentants du personnel. Aujourd'hui, quand on dit qu'on va généraliser le masque, tant d'ailleurs du côté des salariés que du côté des voyageurs, on pousse pour que ce soit plus précis, notamment dans les environnements de gare parce que ce qu'a dit le Premier Ministre n'est pas si clair que ça. Quand il parle des transports, c'est vague : est-ce dans le train, sur le quai ou dans la gare ? Ce n'est quand même pas la même chose en termes d'impact, d'organisation et éventuellement de vérification par les forces de l'ordre. On est donc en train de caler tout ça. Le port de masque porté par tout un chacun, qu'il soit salarié, opérateur ou voyageur, est une mesure collective qui évite tout simplement les postillons. Cela veut dire qu'il s'agit de mesures qui peuvent fonctionner intelligemment si tout le monde joue le jeu. Cela fait aussi appel au civisme des voyageurs. Le cheminot lambda ou le contrôleur n'auront pas une faculté de police dans chaque train quand il verra quelqu'un qui n'a pas de masque. Il faut donc que tout le monde joue le jeu et cela fait appel à des comportements sociétaux de rigueur et de bon sens pour que, collectivement, les voyageurs et les salariés de l'entreprise soient protégés.

Il s'agit d'une étape. Je ne lis pas dans le marc de café : je suis comme vous, je ne sais pas ce qui va se passer le 11, le 12 ou le 13 ; je ne sais pas comment vont se comporter les voyageurs. Cela peut être une bonne surprise, en tout cas on l'espère, comme cela peut être des difficultés. Le Gouvernement n'a pas caché qu'il avait aussi des incertitudes. On avance donc dans ce monde d'incertitude et on travaille du mieux que l'on peut, en tout cas nous dans l'entreprise et avec vous, pour satisfaire ces conditions-là.

Je ne vais pas revenir sur le sujet du document unique. Pascal TONNERRE a expliqué à Monsieur GRANDÉ qu'un ajout global sur un certain nombre de mesures avait été déjà été fait. On s'attache plutôt maintenant à cette deuxième étape de manière un peu plus précise avec les protocoles qui doivent se traduire effectivement dans les documents uniques.

L'information des salariés est un vrai sujet, parce qu'on a finalement peu de personnes qui travaillent avec 14 % du plan de transport, mais ça tourne. Hormis ceux qui sont malheureusement contraints de rester à domicile pour garder leurs enfants ou autres, il y a une espèce de roulement pour que les agents potentiellement affectés à la production travaillent un petit peu. Dans bon nombre des cas de figure, une petite révision est faite et, dans cette révision, avant la reprise effective, on doit informer les salariés des mesures, cela fait partie des priorités : voilà ce qu'il se passe, quelles

sont les normes, le port du masque n'est plus facultatif mais obligatoire. Après, on peut en penser ce qu'on veut, Monsieur HOUEL, c'est vrai que chacun a sa propre idée du masque mais il y a maintenant des directives nationales. Je m'inscris dedans parce que j'estime que c'est bien et si on me dit qu'il faut sortir avec un masque, je sors avec un masque, même s'il s'agit d'un masque que je me suis fabriqué moi-même avec ma machine à coudre. C'est comme ça, il faut qu'on arrête de se poser des questions sur le bien-fondé de telle ou telle mesure : si collectivement tout le monde fait ça, je pense que ça peut faire sens et, dans l'entreprise en tout cas, c'est là-dessus que le Matériel a décidé de généraliser, c'est cette logique de protection collective qui va essayer de s'appliquer.

Je vais laisser la parole à Florent d'abord pour expliquer les grandes lignes du plan de transport – je donnerai ensuite la parole à Monsieur SMAGHUE – et on y reviendra largement, vous l'avez compris, à la fois dans le dossier que l'on est en train de constituer et qu'on va vous envoyer tard ce soir et bien évidemment tout au long de la semaine prochaine et au CSE du 16 mai. Mais je vous dis un peu comment tout ça est conçu et comment d'ailleurs, puisqu'il y avait hier une réunion avec l'AO, comment l'Ao a réagi. Florent, je te laisse la parole et on reprendra ensuite les questions.

e. Plan de transport pandémie applicable et conditions à lever avant le retour vers un plan de transport normal et impact sur l'organisation du travail

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je vais projeter le document que nous avons présenté à l'AO, ainsi il n'y aura pas de différence entre ce qu'on leur a montré et ce qu'on va vous montrer. Ce sont les choses que vous avez eues dans le document préparatoire moins le texte qu'on a ajouté puisqu'il était bien qu'on puisse y apporter des commentaires. Je pense que je vous avais déjà montré cette slide-là : elle reprend en fait les hypothèses de montage avec des éléments de calendrier, l'idée étant que l'offre de transport mesurée en nombre de places offertes (la colonne bleue) soit toujours largement en avance par rapport à la colonne rouge et, depuis deux jours, on sait que la colonne bleue devra être égale au moins au double de la colonne rouge par rapport à l'effet « une place sur deux à bord ».

Ensuite, il y a deux paliers supplémentaires d'augmentation de l'offre prévue le 25 mai ou le 2 juin pour le premier palier et aux alentours de la mi-juin pour le deuxième palier (un 18) pour arriver à peu près à 80 % de l'emport et faire ensuite une jonction avec le plan de plein été. Il est inutile de se fatiguer inutilement pour atteindre un hypothétique 100 % : vu la période, cela semble trop difficile à atteindre vu les impacts de la distanciation dans les organisations du travail et l'absentéisme. On sent tous qu'on ne sera pas en capacité rapidement de remonter le plan de transport à 100 % de ses possibilités, et encore faut-il que ça vaille le coup. Sur ce point, on est clair.

Les flèches du bas représentent tous les éléments qui viennent contraindre le plan de transport. Notre plan de transport a été un peu amendé par certaines zones de travaux, notamment sur le Paris – Beauvais, ce qui a entraîné la suppression de 4 trains par rapport à notre hypothèse initiale. L'ouverture et le souhait de monter nos journées de roulants avec des RHR, donc retenez à ce stade que nous n'avons monté

que 3 JS avec des RHR et que tout le reste est monté en même période. C'est évidemment un élément qui contraint énormément le plan de transport.

Concernant l'état de la flotte, nous avons des nouvelles plutôt rassurantes côté Matériel, mais pas que puisqu'il y a évidemment de la coordination à faire avec Réseau pour monter des sillons techniques, aller chercher des rames, avec les sites, sans se tromper de numéro, évidemment avec les équipes du Matériel via une intervention extérieure, et aussi le check-up de la rame sur installation dans les ateliers.

L'état de santé des personnels. Le plan de transport que nous proposons mobilise une petite moitié d'agents. On sait qu'on a entre 25 et 30 % de personnel qui pourraient manquer, y compris après le 11, donc ça tient à ce stade. Évidemment, pour les paliers supplémentaires, il faudra bien vérifier que le volume d'agents disponibles versus ceux dont on aurait besoin pour monter le transport soit raccord, sinon on décalerait évidemment les hypothèses.

Concernant la désinfection des rames, on a eu un retour positif du côté des équipes des pôles industriels des deux Technicentres (Hauts-de-France et Le Landy). Nous sommes donc bien dans la garantie d'avoir une désinfection de rames par jour.

Enfin, sur les gestes barrières, il commence à y avoir un certain nombre de précisions. Vous avez entendu un siège sur deux. Je vais citer plusieurs travaux : des repérages qui seraient faits au sol par Gares & Connexions dans les gares à la fois pour que les clients puissent se positionner par rapport aux guichets, par rapport aux DBA et également, sur certains quais, par l'attente de leur train avec des ronds qui seraient matérialisés au sol pour permettre, une fois que l'on se positionne dessus, d'être les uns à côté des autres dans le respect de la distanciation.

À bord, la réflexion et encore en cours et ce n'est pas encore tranché : mettrons-nous des repérages sur les sièges via des autocollants, des housses de siège ou autres innovations comme des repérages au sol. Vous voyez qu'il y a plusieurs hypothèses.

Enfin, dernière hypothèse pour faire respecter les gestes barrières, le contingentement de la distribution, c'est-à-dire la vente de billets au train au jour de TER, ce qui n'est évidemment pas du tout le mode habituel de distribution pour le TER puisque les clients achètent des billets ouverts pour des périodes d'une semaine et pour un axe. Ce ne sont donc jamais des billets au train et à la journée, par exemple sur le TGV. On est en train de travailler la mise en place d'une contremarque à 0 € qu'il faudrait présenter en plus de son abonnement de travail, par exemple, pour pouvoir accéder au train, et ce dans le but de respecter strictement les 50 % de places offertes.

J'entre un peu dans le détail du montage du plan de transport. Vous l'avez tous à l'écran, mais je le relis l'offre de reprise au 11 mai. Il y a 142 trains aujourd'hui, ce qui fait 14 % de l'offre TER et nous allons basculer sur un plan à 552 trains. Dans ces 552 trains, il y a 19 TER-GV ou des GV accès TER, et tout le reste sont des vrais TER. À noter en fonction des lignes transfrontalières que les lignes côté Herqueville et Mons resteraient fermées mais qu'en revanche on rouvrirait les deux lignes intra-métropole de Lille, à savoir Lille – Tournai et Lille – Courtrai. Il y aurait donc 45 % de trains pour 49 % de places. Ça, c'est l'offre dans sa plus grande globalité.

Le sujet de préoccupation numéro 1 des clients, de tous et de l'exécutif est évidemment le sujet de la concentration des clients à bord, et donc le phénomène des pointes des TER sur certains axes. Dans l'étude que je vous fais lire, nous sommes donc allés chercher tous les axes les plus circulés au niveau du TER Hauts-de-France, et c'est ce qu'on verra après. Juste pour précision, l'ensemble des lignes du TER seront ouvertes le 11 mai avec la garantie de la désinfection d'une rame par jour mais avec évidemment une offre hétérogène suivant les axes puisque nous avons évidemment privilégié les axes sur lesquels la fréquentation était la plus importante.

On en vient ensuite aux 8 axes de la région Hauts-de-France sur lesquelles nous avons les fréquentations les plus importantes : les 4 radiales parisiennes évidemment, Paris – Amiens, Paris – Saint-Quentin – Compiègne, Paris – Laon, Paris – Beauvais et, sur le versant nord, l'axe 1, l'axe 2 qui est en fait la somme des Béthune – Lille par Don et des Lens – Lille par Don, l'axe 3 lillois, qui compte les deux radiales Lens – Lille par Libercourt et Lille – Douai, ainsi que l'axe 4 littoral avec évidemment la fourche Hazebrouck avec Dunkerque d'un côté et Calais de l'autre.

Sur le graphique, les unités de mesure se comptent en places offertes : il ne s'agit pas d'un nombre de trains mais de places offertes. Vous voyez donc que l'unité qui se situe sur l'axe des ordonnées représente les milliers de places disponibles. Les places en bleu sont les pointes de matinée et les volumes en vert sont les pointes de soirée. L'histogramme le plus haut est l'offre normale au service normal et le point le plus bas qui est l'offre de places offertes au 11 mai. Le pourcentage en bleu est le pourcentage de places offertes au plan de transport du 11 mai par rapport à l'offre normale. Si on prend un exemple sur le Paris – Compiègne – Saint-Quentin, vous avez 58 % des places offertes normalement en matinée qui sont remises en circulation le 11 mai et 46 % des places de soirée. Vous avez parfois des différences importantes entre la pointe de soirée et la pointe de matinée : c'est normal parce que, pour la pointe de soirée, on prend une fourchette horaire plus large que celle de la matinée ; la pointe de matinée fait rarement plus de 2 h 30 alors qu'on compte parfois la pointe de soirée pendant presque 4 heures. Le chiffre qui est au-dessus est la moyenne matinée/soirée pour donner un global sur l'axe. On constate sur ce plan de transport que, sur Paris – Laon et sur Paris – Beauvais, on est sur un volume de places extrêmement satisfaisant, on n'a donc pas jugé utile de creuser plus loin l'étude, notamment sur Beauvais où est quasiment à l'offre normale sur la pointe de la matinée puisqu'on offre 90 % des places sur cet axe. En revanche, pour les six autres, on est allé creuser un peu plus loin pour vérifier qu'en termes de taux maximum d'occupation on serait bien.

Retenez que, sur l'ensemble de nos axes les plus circulés et en ne regardant que les pointes, il y a 54 % de places offertes dans le plan du transport du 11 mai, donc 45 % de trains, 49 % de places offertes par rapport aux normales sur tous les axes et sur toute la journée, avec un zoom particulier sur les pointes des axes les plus circulés qui monte à 54 %.

La difficulté a été de faire une estimation de ce que serait la fréquentation de nos trains le 11 mai. Nous avons travaillé avec le Marketing pour séparer les différents types de clients que nous avons à bord. Vous savez qu'il y a trois grandes catégories : les abonnés de travail au quotidien, les abonnés étudiants qui n'ont pas les mêmes logiques de circulation et, enfin, les occasionnels. Sur le premier tableau que vous voyez sur cette vue, nous avons estimé qu'il y aurait à Paris une reprise des abonnés

de travail plus importante que sur le reste du territoire du fait du report de la voiture beaucoup plus difficile sur les radiales parisiennes que sur l'ensemble des autres radiales de la région Hauts-de-France. Sur les autres axes, on a donc mis 40 %. Retenez que nous avons très majoritairement des étudiants du supérieur et peu de lycéens en proportion ; nous avons donc fait tomber cette estimation à 10 %. Sur les occasionnels, nous avons gardé 10 % mais, vous l'avez entendu comme moi, l'hypothèse du Gouvernement est que les occasionnels ne sont pas censés prendre le train après le 11 mai ; on a quand même mis 10 %.

En fonction de la répartition des trois grands types de clients axe par axe, vous avez des hypothèses de fréquentation, des volumes de clients qui viendraient dans les trains, donc 32 % des clients qui reviendraient sur les radiales parisiennes, 20 % autour de l'étoile d'Amiens, qui a la particularité d'avoir beaucoup d'étudiants. On a ensuite un ensemble assez homogène autour des radiales lilloises, 24, 25 et 22 %. Cela donne donc un global à 27 %. Nous aurions donc sur les Hauts-de-France une fréquentation moyenne de trains qui serait en baisse de 73 % alors même que nous proposons une offre sur les pointes, là où ça compte le plus, maintenue à 54 %.

Après, nous avons voulu faire un travail de mesure de ce que serait le taux d'occupation sur les pointes et donc sur les axes les plus circulés puisqu'on a été sécurisés dès le départ sur Paris – Beauvais et Paris – Laon. Vous voyez ici la vue sur les 6 axes restant, avec toujours en bleu les matinées et en vert les soirées, des taux d'occupation maximum à bord. Je tiens à préciser qu'il s'agit de taux d'occupation uniquement des places assises. En fait, on s'est mis dans le cas le plus contraignant en comptant 0 personne debout dans nos trains. Vous le voyez, sans surprise, les deux radiales parisiennes ressortent un peu plus haut que les autres : 38 % pour Paris – Amiens et 39 % pour Paris – Saint-Quentin), l'axe 1 et l'axe 2 à 37 et 38 %, le Y lillois et le littoral à 30 %. On aurait donc une moyenne à 36 %, ce qui veut dire a priori en moyenne, sur les trains de la pointe, un fauteuil sur trois occupé.

Ce sont évidemment des raisonnements qui font la moyenne des trains de la pointe et, on le sait tous, il y a parfois des différences très importantes, y compris à l'intérieur de la pointe sur certains trains. Je vous en ai mis deux en exemple mais il y en a évidemment plus, par exemple le Paris – Amiens de 17 h 04, qui est un train très prisé des clients avec un taux d'occupation très élevé, le Paris – Compiègne de 17 h 34, on peut citer également le Lille – Amiens de 16 h 53, le Lille – Dunkerque de 17 h 40, le fameux Hirson – Lille accéléré du matin de 6 h 25 avec le passage à 7 h 44 à Templeuve, tout le monde s'en souvient, ensuite quelques trains sur Béthune et Lille le matin. Bref, on se dit qu'il y a quelques trains sur lesquels il faudra faire des surveillances particulières parce qu'on sera sans doute au-dessus des taux de 31, 37 ou 38 % que j'affiche en moyenne.

Nous avons donc prévu de monter un dispositif de suivi assez pointu sur la fréquentation des trains à travers l'application Top Départ, qui nous aide bien depuis le début du confinement puisque les ASCT jouent pas mal le jeu et que nous avons des remontages assez précis faits par les contrôleurs. L'idée est de mettre les trains en surveillance rapprochée le 11 mai avec un rôle particulier dévolu aux ASCT de nous faire un suivi de la fréquentation. Sur l'application Top Départ, qui est très simple à utiliser et que vous chargez sur votre smartphone, il y aurait un menu déroulant sur l'onglet « fréquentation ». On l'avait mis en place pour le suivi du SA2020 et on est en train de réfléchir à le modifier pour le suivi du plan de transport post-11 mai avec des

menus qui permettent de cliquer s'il y a un taux d'occupation de 25 % ou moins et de mettre la valeur estimée si on est entre 25 et 50 %. Si le train est entre 40 et 50 % suivant l'appréciation du contrôleur, l'application mettra un indicateur jaune et, si le train est à plus de 50 %, l'indicateur sera rouge évidemment parce que, là, cela voudra dire que nous sommes en écart par rapport aux consignes de l'exécutif. Une personne sera évidemment en charge de faire les retours sur l'ensemble de ces remontées, qui viendront se loger dans power BI créé pour l'occasion, ce qui nous permettra d'avoir un niveau de réactivité bien plus élevé que via les habituels rapports d'ADC ou d'ASCT par les outils traditionnels.

Enfin, voici une vue en dynamique, parce que vous allez me dire que la fréquentation va évidemment bouger les premières semaines post-11 mai. Nous avons aussi prévu des modèles d'évolution de la fréquentation. Vous avez là, sur les colonnes oranges, les six premières semaines post-11 mai : la première colonne est le 11 mai, la deuxième est la deuxième semaine, etc. Vous avez l'évolution de la fréquentation et, en bleu, les hypothèses de différents paliers de plan de transport que l'on mettrait par axe : la première colonne (bleu ciel) est le plan de transport du 11 mai, la colonne en bleu un peu plus soutenu est l'hypothèse du 25 mai, puis du 2 juin – les chiffres indiqués correspondent en fait à 65 % de l'emport sur la pointe – et, enfin, le dernier histogramme bleu correspond à un emport de 80 % aux alentours de la mi-juin. Vous constatez sur les petites flèches au-dessus que l'évolution de l'offre versus ce que serait l'évolution de la demande est strictement parallèle, ce qui veut dire que le taux d'occupation que nous avons fixé le 11 mai resterait globalement le même tout au long du mois et demi de montée en puissance de la fréquentation à bord.

Tout cela est basé sur des hypothèses, hypothèses quand même basées sur des comptages objectifs. Mais on n'est jamais à l'abri d'une mauvaise surprise, c'est pourquoi on aura évidemment un dispositif de suivi quotidien extrêmement soutenu pour adapter le plan de transport, l'adapter soit en remettant des trains en circulation ou en modifiant la composition de la rame. Ce ne sera pas toujours possible, ce qui veut dire qu'on aura aussi des dispositifs de type accueil-embarquement qu'il faudra venir faire coller à la réalité du plan de transport pour que, là aussi, il y ait une coordination entre ce que l'on constate sur le plan de transport et le nécessaire besoin de positionnement d'accueil-embarquement.

Je suis arrivé au terme de ma présentation. Les points importants à retenir : une offre qui va monter par paliers de 45 % de trains et 54 % de places à 80 % entre la mi-mai et la mi-juin ; nous avons fait des choix de montage, des choix de conception, qui ont mis en fait les volumes de places offertes au cœur du travail. Cela a entraîné de bouger plus de 50 % des types de rames que l'on a mis sur des trains, c'est-à-dire que les trains n'ont pas bougé par rapport au SA2020 : ce plan de transport à 552 trains est une partie du catalogue de trains du SA2020 ; nous n'avons pas changé les horaires ni les dessertes ; en revanche, nous avons changé plus de la moitié des types de compositions de rames. Le taux d'occupation serait en nette diminution. On a tous conscience que le retour au train sera quand même très compliqué pour nos clients et, vous l'avez vu, à retenir la première hypothèse au 11 mai avec une baisse de la fréquentation de 73 %, ce qui semble encore, pour les spécialistes, un chiffre très optimiste. Il est probable que la fréquentation soit encore inférieure. Enfin, parce qu'on n'est jamais à l'abri de mauvaises surprises, nous ferons des surveillances particulières sur une quinzaine – j'ai mis une quinzaine mais ce sera sans doute une

quarantaine – de trains divisés en deux catégories, prioritaires et non prioritaires, tous ces trains sur lesquels on a l'habitude d'avoir des aléas : on a donc croisé les données du COP avec celles des responsables de la satisfaction clients ainsi que les responsables de lignes pour avoir une liste des trains sur lesquels on pourrait avoir des variations de fréquentation assez importantes.

M. RABIER, Président

Merci, Florent. Peut-être une dernière question avant de redonner la parole à ceux qui la demandent : étais-tu à la réunion qui devait valider ce plan de transport et, si oui, que dit l'AO ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

L'AO a accueilli avec soulagement nos premières études. On a eu un débat autour du système de distribution. Pour tout vous dire, on savait que cette solution de contingentement de places à bord existait, elle est un peu compliquée à mettre en place parce que, vous l'avez compris, il est plus compliqué pour un client d'avoir un abonnement qui lui permet de voyager sur n'importe quel train de l'axe que d'être obligé d'avoir une contremarque pour tel train tel jour sur tel axe. On pensait que ce serait compliqué à faire valider par l'AO et, finalement, lorsqu'il y a eu les annonces du Premier ministre, un positionnement clair a été donné par le président BERTRAND disant qu'il fallait tout faire pour garantir le moins de 50 % à bord. En fait, pour accéder à bord, il faudra avoir deux titres : l'abonnement plus cette contremarque à 0 €, qui serait distribuée de manière contingentée. Je vous donne un exemple : si, sur un train, vous êtes avec un Régiolis XL qui roule sur le versant sud, vous êtes sur une rame à 720 places plus des places debout, nous mettrions donc en circulation a minima 360 places sur la contremarque, et pas une de plus. Pour accéder au train, il faudra donc un des 360 premiers à pouvoir disposer de cette contremarque. Après, je pense qu'on pourra moduler un peu ce chiffre pour accepter déjà une part d'erreur parce que tous les clients ne viendront pas et une autre sur le fait qu'il y en a qui restent sur des OD assez courtes en début de mission de train et qui préfèrent rester debout ; on pourra donc faire varier ce chiffre de 10 % et ça pourrait donner, sur un Régiolis XL, 400 places en distribution pour les 720 places assises. Ce système-là a donc été validé par l'AO. Nous allons leur donner la liste complète des trains en début de semaine prochaine parce qu'elle est encore en train de bouger à ce stade, mais notre plan a été validé par l'Autorité Organisatrice hier après-midi.

M. RABIER, Président

Merci beaucoup. Toute cette présentation sera intégrée au dossier que vous aurez ce soir très tard pour le CSE du 7 mai bien évidemment.

On reprend maintenant le fil des demandes d'intervention et je crois que c'est au tour de Monsieur TAILLEZ.

M. TAILLEZ, CFDT

Cela devient compliqué parce que demander la parole à 11 h 11 et l'avoir à 11 h 50, plus tous les collègues derrière qui veulent la demander ! Franchement, je vous le dis, c'est pénible ! Je ne comprends pas pourquoi vous ne coupez pas de temps en temps pour qu'on puisse intervenir, parce que j'ai vraiment l'impression que vous nous monopolisez 85 % de la parole et qu'on se bat pour parler dans les 15 % qui restent. C'est peut-être juste une impression, je ne sais pas si c'est aussi le cas de mes

collègues et je pense qu'ils s'exprimeront sur le sujet. Mais, je vous le dis franchement, c'est fatigant.

Je voulais réintervenir sur la toute première intervention de Monsieur MARTEL concernant le PTA. Effectivement, on ne parlait pas du tout des RHR, on était vraiment dans la première quinzaine comme vous l'avez stipulé. Je ne vais pas vous faire l'affront de vous le demander, mais avez-vous regardé des journées, Monsieur MARTEL, parce que vous ne parlez pas des journées de l'ancien service mais, quand on me remonte hier que le DR dit à la réunion Covid que vous avez une construction novatrice sur les journées et que je récupère les journées mer prévisionnelles du SA2020 – et je peux vous en citer 50, mais on a le cadencement Valenciennes, le cadencement Béthune, le cadencement Hazebrouck, etc., ce sont les mêmes journées mer que vous nous avez filées sur le tout premier projet de changement de service. J'ai donc quand même du mal à croire qu'il y a une construction novatrice là-dessus. Sur tout le reste, et votre présentation le prouve, il y a eu du travail et je ne le remets pas en cause mais, sur les journées à proprement parler, expliquez-moi sur une journée de 8 heures avec trois allers-retours Valenciennes et 12 minutes entre chaque train, où est la construction novatrice et où on place les gestes barrières pour les conducteurs ?

Vous disiez aussi que ce n'était effectivement pas un changement de service : ça, on le conçoit, il n'y a pas de souci. On ne vous demande pas de faire 50 réunions de GTTRR comme on peut le faire sur un changement de service. Je vais vous dire pourquoi les gars ne comprennent pas : parce qu'ils ne travaillent pas, ils sont chez eux, ils sont la plupart du temps en activité partielle, ils travaillent une ou deux fois par semaine si tout va bien ; ils ont donc largement le temps de travailler sur les journées. Qu'est-ce que cela va vous coûter de balancer des journées aux chefs de feuille pour que les chefs de feuille puissent déjà avoir un premier retour et un premier travail avec les agents. Là, ils sont chez eux, je ne dis pas qu'ils s'embêtent, mais ils ne travaillent pas, donc les gens ne comprennent pas que vous leur balanciez les journées comme ça, qu'il n'y ait pas de discussion, en leur disant : pour le 11, c'est comme ça, débrouillez-vous ! En plus, les journées ne passent pas. Toute la présentation que vous nous avez faite, d'accord, il y a du travail et c'est quand même rassurant par rapport au prévisionnel, mais si derrière vous n'avez pas les gens pour faire les trains, tout tombe par terre. J'ai donc du mal à comprendre.

Je voulais intervenir sur votre présentation mais je vais laisser les autres parler parce que, sinon, on ne va pas s'en sortir.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je réponds maintenant ou on prend d'autres questions ?

M. RABIER, Président

On va prendre toutes les questions sur le plan de transport et la capacité de reprise. Monsieur HOUEL ?

M. HOUEL, CGT

Je passe mon tour, je n'ai plus rien à dire, j'ai perdu le fil.

M. RABIER, Président

Très bien, Monsieur SMAGHUE ?

M. SMAGHUE, CGT

En tant qu'élu CSE, Monsieur MARTEL, vous avez précisé que vous alliez nous envoyer le fichier, c'est très bien. Je me demande comment vous pouvez annoncer les places de train pour le 11 mai sans comprendre la distanciation à appliquer. Je m'explique : combien de personnes dans les 4-places des rames, dans les 6-places dans certains trains, les 2-places dos à dos ? Je pense qu'il y a aussi un risque d'avoir des plaintes des usagers et, évidemment, ce n'est pas l'AOT qui va supporter les plaintes.

D'après des contrôleurs et des conducteurs, leurs postes de travail va évoluer avec la problématique virale. En cas d'avarie, comme une rupture de caténaire ou une rame en panne, un processus sera-t-il appliqué qui sera communiqué au personnel ? Je vous dirais que je ne pense pas et, en cas de rame en panne, je me demande comment les usagers pourront respecter la distanciation.

Ensuite, j'ai un gros problème avec la consultation du CICE, notamment au technicentre Hauts-de-France. J'ai reçu de mon chef, en demandant la parole, l'information que vous preniez normalement tous les agents disponibles dès la semaine prochaine. La CSSCT n'est pas consultative au sein du CSE et, en plus, vous précisez un CSE le 7 mai. Pour moi, la mise en place est donc faite sans consultation, ce qui est une réelle problématique. Comment comptez-vous procéder pour respecter les IRP comme vous le dites ? Merci.

M. RABIER, Président

C'est au tour de Madame DEBAST.

M. SMAGHUE, CGT

Je voudrais juste préciser que j'attends aussi les réponses à mes questions de tout à l'heure. Merci.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Je vais être assez rapide pour laisser le temps à tout le monde de parler. Je voulais juste revenir sur l'idée d'une contremarque à zéro. Je l'entends bien et, de toute façon, il nous a bien été demandé par le Premier ministre lors de son discours qu'il fallait obligatoirement un billet pour un train dédié avec réservation, peu importe la catégorie du train. Je pense qu'il va falloir s'y atteler. Je me demande si, du coup, il allait y avoir des embauches très rapides aux guichets parce que je ne pense pas que les DBR soient modifiables aussi rapidement pour émettre des contremarques à zéro sur un train dédié. Et je pense qu'avec la reprise on risque d'avoir des files d'attente interminables aux guichets, vu qu'on a tapé très très fort lors des dernières réorganisations sur le personnel de vente. Je pense qu'il va falloir se poser la question très rapidement de la mise en place de ces contrôles.

Ma deuxième question porte sur les trains transfrontaliers. Vous avez expliqué que ce n'était pas pour tout de suite mais qu'il y avait une possibilité de train vers Tournai. Je voudrais savoir si vous avez eu les éléments factuels de la Belgique sur les conditions et mesures sanitaires mises en place. Il a été annoncé par le gouvernement belge l'obligation du port de masque dans tous les transports publics à compter du 4 mai mais, pour nous, je n'ai pas entendu parler d'une place sur deux ou trois. Je voudrais savoir si à la gare frontière de Baizieux on ferait appliquer les règles par les

usagers ou si ces règles devront s'appliquer sur tout le trajet. Et également qu'est-ce qui est prévu pour les agents qui vont être envoyés sur ces trains belges, parce qu'il n'y a pas que les Belges qui vont venir en France, on sait très bien que certains conducteurs vont en Belgique ? Les autorités belges ont-elles prévu des lieux d'accueil pour le personnel SNCF en Belgique ? Peut-on avoir plus de précisions sur les conversations que vous pouvez avoir en interne avec le réseau belge ?

M. WATTEBLED, CGT

Merci pour cette présentation. J'ai bien compris que l'AO avait plutôt validé le plan et je remarque, une fois de plus, que vous nous avez fait une présentation déjà validée par l'AO, donc a priori validée pour une mise en place sans nous l'avoir présentée au préalable. C'est un constat, une fois de plus.

Par rapport à cette présentation très technique, j'ai plein de questions qui émergent, que je vais prendre par la fin. Vous parlez de contremarque, certes, pour remplir un TER à moitié, il faudra du contrôle mais qui va distribuer ces contremarques, comment vont-elles être distribuées et quid des escales entre plusieurs gares ? Comment sera géré en direct ce contingentement ? Entre Lille et Hazebrouck par exemple, il y a plusieurs gares intermédiaires et, si je m'arrête avant, suis-je contingenté jusqu'au bout ? Ces règles de calcul vont être très compliquées à mettre en place.

La production que vous avez présentée fait fi de l'organisation du travail. Vous n'avez pas parlé de l'organisation du travail, des moyens mis en place pour l'organisation du travail. Qui contrôle à bord l'occupation des sièges ? Qui contrôle en gare le port du masque qui serait a priori obligatoire ? Qui contrôle à bord le port du masque à bord ? Qui contrôle le nombre d'usagers ? Vous avez répondu en partie avec les contremarques mais, au final, on risque d'avoir moins ou plus dans un train à l'escale ou au terminus. Et l'évaluation du personnel disponible ? Êtes-vous sûrs d'avoir tout le personnel disponible pour cette mise en place et quid des 100 km sans autorisation ? A priori, au-delà de 100 km, il faudra une autorisation de déplacement et un train fait parfois plus que 100 km d'un point A à un point B. Qui va contrôler tout ça ?

Juste en synthèse et pour aller très rapidement, parce qu'on a effectivement – et je rejoins Julien TAILLEZ – très peu d'espace de discussion par rapport à ce format et vous monopolisez beaucoup plus la parole que nous, j'ai l'impression que vous avez mis, encore une fois, la charrue avant les bœufs ou, pour être un peu plus correct, que vous êtes allés trop vite en besogne. Avant de proposer une production, il faut mettre en place ou s'assurer d'avoir mis en place une organisation. Et j'ai plein de questions qui restent sans réponse par rapport à cette présentation qui est a priori définitive étant donné que l'AO l'a validée.

Mme COQUERIAUX, UNSA Ferroviaire

J'ai trois questions, dont une rejoint un peu la question précédente de Madame DEBAST.

Concernant les cheminots qui doivent impérativement aller travailler et les ayants droit SNCF se rendre à l'école, comment cela va-t-il se passer ? Je pose également la question des transfrontaliers. Par exemple, les ayants droit qui doivent voyager et qui n'ont que leur carte pour leur parcours scolaire, auront-ils un justificatif à présenter, c'est-à-dire une attestation scolaire, pour pouvoir bénéficier de la contremarque ?

Quid des trains transfrontaliers ? On sait que pas mal de jeunes font le trajet Lille – Tournai parce qu'ils font des études, notamment à Saint-Luc ; on sait donc que ces trains sont très fréquentés pour aller à l'école. La reprise étant prévue chez eux aux alentours du 18 mai, comment cela va-t-il se passer pour tous ces jeunes ?

Je rejoins aussi une des questions de Xavier WATTEBLED, quid du contrôle du port du masque par les voyageurs dans les trains ?

M. PLATEAUX, SUD-Rail

J'ai quelques questions sur le plan du transport, surtout concernant les RHR. On nous dit qu'il y a déjà 3 JS avec des RHR prévus. J'aimerais savoir comment se passent les lieux de RHR, si tout est prévu pour accueillir les conducteurs soit à Orféa, soit dans les hôtels.

Il y a beaucoup de battements, de coupures, sur les différents sites, que ce soit Paris-Nord – Creil ou Amiens. Tout est-il prévu ? Quand je regarde le plan de transport prévu à Paris-Nord, il y a 13 ADC en battement le matin dans la salle CE de Paris-Nord, 11 l'après-midi sans compter les ASCT et le personnel de gare. Y aura-t-il une désinfection de la salle, sujet que j'avais déjà essayé de traiter avec Monsieur MARTEL au tout début ? Par ailleurs, pourquoi y a-t-il un taux élevé sur les lignes Paris – Beauvais et Laon – Paris ? Je m'interroge aussi sur le fait que le plan de transport est prévu sans oublier que tous les conducteurs sont au roulement. C'est pourquoi la pertinence des GT2R est importante. Comment allez-vous gérer le plan de transport par rapport aux roulements et au tableau de service de tous les agents ?

J'aurais plein d'autres questions mais, comme vous le disiez tout à l'heure, on prend la parole une demi-heure ou 40 minutes après et c'est difficile.

M. FERTÉ, RS FO

J'ai simplement l'impression qu'on a changé de ton par rapport à il y a quelques jours et quelques semaines, et ce n'est pas qu'une impression. Je trouve qu'on sent la volonté de façon générale de noyer le poisson et de ne surtout pas débattre du fond, et le CSE est invité une fois de plus à être une chambre d'enregistrement. Il y a beaucoup trop de questions qui se posent, comme l'a dit Monsieur PLATEAUX à l'instant. Quand j'entends des réflexions disant qu'il faut qu'on arrête de se poser des questions sur telle ou telle mesure, j'ai l'impression qu'on est dans la quatrième dimension ! On ne peut pas se réfugier derrière des arguments d'autorité en disant : dormez sur vos deux oreilles, les experts nous disent que faire. Parce qu'on voit bien que les experts et les gouvernants font n'importe quoi depuis le début. Quant à la tenue de cette réunion, c'est catastrophique ! Ce n'est pas fameux habituellement mais, là, ça ne marche pas du tout : on ne peut pas avoir de débat et je n'en vois pas bien l'intérêt.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je peux commencer à répondre ?

M. RABIER, Président

Vas-y, je te laisse la parole.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Le caractère novateur qui a été utilisé vient du fait qu'on parlait de la manière qu'on a eue de construire le plan de transport par le nombre de places offertes et non par le nombre de circulations. Cela ne concernait pas le dialogue social mais bien sur le fait qu'on raisonne au nombre de places offertes par axe et par train : le caractère novateur est là puisque l'interrogation numéro 1, comme je l'ai dit plusieurs fois, est bien évidemment ce que ça va donner en termes d'occupation pour les clients, aussi pour les personnels qui sont à bord ou les cheminots qui se déplacent ; c'est cela le facteur le plus anxiogène dans cette crise. D'habitude, nous montons le plan de transport au train et, là, on l'a monté à la place : c'est ça la différence qu'il y a et qui est principalement novateur.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, concernant les JS Traction, le plan de transport est sorti il y a seulement quelques jours. C'est pour ça, Monsieur TAILLEZ, qu'on n'a pas donné il y a 3 semaines les éléments aux gens qui, depuis chez eux, auraient pu faire des modifications : c'est tout simplement parce que cela ne fait que quelques jours qu'on l'a travaillé. Je rappelle que ce qui a conditionné le volume du plan de transport est bien évidemment en premier l'état sanitaire de la flotte, la capacité qu'on avait à réengager telle série plutôt que telle autre, eu égard à son état de santé à elle. C'est un élément important sur lequel je reviendrai parce qu'il y a eu d'autres questions sur les différentiels entre lignes posées par Monsieur PLATEAUX.

Sur la crise, pour répondre à une question de Monsieur SMAGHUE, oui, les méthodes habituelles vont évidemment bouger. Retenez déjà ce que je vous disais tout à l'heure sur le dimensionnement de la flotte : on prévoit une part de rames immobilisées pour maintenance ou pour réserve à disposition de 30 % là où elle n'est d'habitude que de 12 % ; cela veut dire qu'on va en fait se garder en réserve davantage de rames. Je pense qu'on va sans doute mettre en place des réserves qui serviraient aux secours parce que, s'il faut garantir le contingentement à bord de cars de substitution en cas d'aléa, quand on fait des transbordements, ce sera quand même compliqué. Je prends un exemple simple : si on ne peut mettre que 20 personnes dans un car et qu'on a un train avec 200 clients à bord, il faudrait alors 10 cars pour faire la substitution et, dans la situation actuelle, cela risque quand même d'être compliqué de mobiliser 10 cars pour assurer ce type de transbordement. On va donc principalement monter les secours avec des trains, c'est pourquoi on se dimensionne en termes de moyens de réserve de manière beaucoup plus importante que d'habitude sur un plan de transport normal. Du coup, si on prolonge ce mode de fonctionnement plus loin, cela pourrait quelque part limiter le retour à un plan de transport plus proche de 100 %.

Concernant les contremarques, vous avez posé des questions parfois assez loin dans le détail. Retenez quand même qu'il y a encore 48 heures de ça on pensait que cette mesure ne serait pas validée par l'AO et que c'était sans doute techniquement trop compliqué à monter. En fait, via le discours du Premier ministre, on est en train de la creuser et on a des réunions de travail en cours sur le sujet. Je vous avoue humblement que ce n'est pas forcément par partie mais je sais que, tant sur les ventes au guichet que sur le site internet, c'est aujourd'hui possible et qu'on est en train de le vérifier concernant les DBR. Quant aux modalités de distribution, de contingentement, de trains, etc., soit on le fait seulement sur certains axes parce qu'on

est assez tranquille sur les autres, soit on le fait sur l'ensemble du TER, mais tout cela n'est pas tranché et le champ reste ouvert sur le sujet.

Quant à vous donner le détail de ce qui pourrait être permis aux cheminots qui se déplacent, je suis encore moins en capacité de vous répondre.

Concernant le transfrontalier, donc les deux lignes Lille – Tournai et Lille – Courtrai, reprenez que les trains sont très bien répartis puisqu'il y en a 32 sur chacun des deux axes dont 54 qui ont roulé, ce qui fait 84 % de l'offre, encore mieux que Paris – Beauvais en termes de couverture ! Concernant la Belgique, nous avons eu la garantie que c'est bien ce plan de transport-là qu'on allait mettre en place le 11 mai. Je rappelle que la Belgique déconfinait à partir du 4 mai mais que nous leur avons demandé de retarder la réouverture des deux lignes qui sont actuellement fermées. Avec 84 % de l'offre normale en termes d'emport, on pense que ça ne posera pas de difficulté à bord. Évidemment, on ne va pas mettre des douaniers à Baisieux pour vérifier. Concernant le sanitaire, il y a les mêmes mesures en Belgique que chez nous ; en revanche, ce n'est pas nous qui allons éventuellement coller des autocollants à bord si on devait respecter une place sur deux. Mais pas d'inquiétude sur les lignes transfrontalières du fait que ce sont sans doute les deux lignes sur lesquelles il y aura l'offre la plus importante de l'ensemble Hauts-de-France.

Monsieur WATTEBLED a posé beaucoup de questions qui étaient importantes puisqu'il y a non seulement le comptage à bord mais également le port du masque, dont je n'ai pas parlé mais qui est très important, puisque, comme le Premier ministre l'a dit, c'est désormais une obligation pour monter à bord. On n'a pas complètement bouclé le dispositif avec Gares & Connexions et on ne pourra évidemment pas contrôler tous les lieux de montée des clients. On va donc dire que la réussite du plan de transport du 11 mai va quand même beaucoup reposer sur la discipline des clients à bord. Mais, cela dit, sur les grandes gares du territoire, on souhaite quand même pouvoir faire une première phase de filtrage à l'entrée de la gare : ne rentrent dans la gare que ceux qui portent un masque. C'est vraiment ce que je préconise pour cette reprise. Il faut ensuite se mettre d'accord avec Gares & Connexions, car, s'il faut, à l'entrée du train, vérifier non seulement l'abonnement et la contremarque mais aussi le port du masque, ça risque d'être un peu compliqué et ça risque de focaliser de l'agressivité à ces endroits-là, ce qui n'est pas souhaitable. Donc déjà traiter le sujet du port du masque à l'extérieur de la gare, parce qu'on sait très bien qu'il y aura des provocateurs qui voudront venir dans le train ou les habitués qui n'ont rien à y faire.

Ensuite, la capacité à filtrer sera limitée. Très humblement, on va essayer de monter des dispositifs de filtrage mais on ne pourra pas contrôler tous les points de montée sur le territoire. À ce titre, la pointe du matin sera plus compliquée à filtrer que la pointe du soir parce qu'on sait que, le soir, c'est majoritairement de plusieurs grosses gares que les gens repartent vers plein de petits points d'arrêt, alors que c'est le contraire le matin : plein de montées sur des petits points d'arrêt vers des gros centres de ventilation, dont évidemment les deux plus gros, Lille et Paris. Le filtrage en soirée sera donc très facile, mais en revanche plus compliqué le matin.

Concernant les RHR, je peux vous dire que ce sont les foyers d'Amiens et de Paris qui sont concernés. On a donc privilégié les foyers Orféa. J'ai vu qu'il y avait des documents côté Traction qui étaient passés sur le cahier des charges de ce que

devront être les RHR ; on pourra donc vous le préciser mais, comme il n'y en a que trois, ce n'est pas pour moi un élément majeur à ce stade.

Enfin, pourquoi avons-nous envisagé davantage d'offres sur Paris – Beauvais et Paris – Laon que sur les autres, tout simplement parce que ces deux lignes-là ont la particularité d'être opérés avec des séries uniques, le Régiolis sur Paris – Laon, avec quelques AGC mais très peu, et 100 % de 26500 sur Paris – Beauvais alors que, sur le Paris – Amiens et surtout le Paris – Compiègne, on a des catégories de séries très hétérogènes, notamment les rames Corail que l'on va avoir plus de difficulté à remettre en circulation le 11 mai. C'est pourquoi vous avez en fait une desserte plus haute sur Paris – Beauvais et Laon – Paris, tout simplement parce que ce sont des rames plus modernes et plus fiables, donc plus faciles à remettre en circulation quand elles ont subi un arrêt prolongé.

Voilà ce que je pouvais vous apporter comme réponses à vos questions. Désolé si ce n'est pas complètement exhaustif mais je pense que j'ai quand même dû en traiter la majorité.

M. RABIER, Président

Merci, Florent. Peut-être quelques compléments pour vous dire que, oui, je partage avec vous une forme de frustration avec des débats aussi importants dans un calendrier extrêmement serré. Je vous rappelle quand même que, pour tous les travaux que nous menons, nous avons eu l'information mardi soir. Cela met tout le monde en tension et, croyez-moi, on se pose aussi beaucoup des questions que vous avez posées les uns ou les autres.

Pour être très clair par rapport à des questions très précises, oui, nous consulterons bien le 7 mai sur l'ensemble du plan dont vous aurez la plupart des éléments ce soir. Non, Madame DEBAST, nous n'allons pas embaucher des gens en une semaine, ce serait de toute façon impossible au sens administratif du terme quand bien même on voudrait le faire.

Oui, il y a encore plein de questions, Monsieur WATTEBLED, des questions de bon sens et, encore une fois, au niveau de l'entreprise, il y a encore le travail qu'on mènera aussi dans les CSSCT et avec vous jeudi prochain s'il y a encore des questionnements importants. Je ne considère pas que l'on met la charrue avant les bœufs. Il y a des décisions qui sont prises par l'État qui enclenchent tout. Nous, entreprise publique, nous sommes enclenchés dedans et nous n'avons pas d'autre choix que de gérer cette échéance du 11 mai. Et vous l'avez rappelé je crois tout à l'heure, il y aura encore des conditions pour que le plan puisse fonctionner le 11 mai. Je crois que le Gouvernement a d'ailleurs annoncé qu'il évaluera la situation jeudi prochain. Nous sommes donc dans une situation extrêmement évolutive, vous l'avez tous souligné, et complexe à gérer et nos modes d'organisation à distance, avec nos réunions à distance, ajoutent une couche de complexité, et je suis volontiers d'accord avec vous sur ce point. On n'a bien évidemment pas encore toutes les réponses, je ne sais pas si les cheminots et ayant droit auront les mêmes règles que les autres. Je suppose puisqu'on sait que les personnes ont été évaluées : un étudiant, qu'il soit fils d'agent ou non, est un étudiant qui prend le train. Dans les évaluations de fréquentation, il sera à mon avis soumis aux mêmes contremarques puisqu'il s'agit de gérer la fréquentation.

À ceux qui disent qu'on ne vous consulte pas, etc., si, on a l'obligation de vous présenter les choses et on le fait même avec une certaine réactivité. Et vous avez ce devoir d'interpeller et de faire avancer le schmilblick – excusez-moi l'expression – parce qu'on est dans cette tension, on met le système en tension et on met également le système de concertation sociale à l'épreuve avec tout ce que nous vivons. Et jusqu'à maintenant on a réussi à faire des choses.

Pour le sujet des RHR, on a donné un certain nombre de documents, en tout cas de précisions cette semaine sur la restauration et autres, qui donnent déjà des cadrages.

Je vous donne la parole, c'était au tour de Monsieur TAILLEZ.

M. TAILLEZ, CFDT

Je voudrais rebondir sur ce qu'a dit Monsieur MARTEL. De toute façon, on ne vous demandait pas les roulements 3 semaines avant. Je ne sais pas quand vous les avez sortis mais, nous, personnellement, on les a eus le 28 au matin. Dès qu'on les a eus, la première chose que l'on a faite, c'est de transmettre tous les TTRR parce que, nous, on a la vision sur les gestes barrières avec les échanges qu'on a avec vous, ce que ça entraîne, etc., mais je pense que les agents les ont peut-être moins que nous qui en parlons souvent avec vous ; mais eux ont aussi la technicité des journées, ils savent que, maintenant, quand on fait une remise en service, il y a par exemple la cabine à nettoyer avec sa lingette et peut-être d'autres choses à faire. Il y a des débats au niveau national justement pour peut-être adapter le temps des TT. C'est ce que je voulais vous dire : il y a actuellement des journées qui ne passent pas ; je ne dis pas que c'est l'ensemble de votre plan de transport mais je vous le dis franchement : il y a des journées qui ne passent pas et qui ne passeront pas. Donc, si on ne se parle pas... Et je reviens sur ce qu'on vous a dit sur le dialogue social dans notre déclaration, Monsieur RABIER, le dialogue social n'est pas de se parler de la pluie et du beau temps, ce sont aussi des gestes de l'un envers l'autre et, je suis désolé, là, vous leur avez fait un pied de nez : c'est leur boulot de travailler sur les roulements ; c'est leur boulot de regarder. Je vous dis en plus qu'ils vont sans doute travailler sur « leur temps » ou sur le temps de la boîte puisque vous les payez en chômage partiel et qu'ils sont volontaires pour le faire. On ne vous demande même pas un cycle de négociations comme pour un changement de service : il y a des points bloquants sur des journées, qu'ils vont de toute façon remonter aux UP, et je pense que les remontées des UP que vous avez eues sont en partie celles-là, et si derrière on n'arrive pas à se parler, on ne fera pas tout ce que vous nous avez présenté parce que ça ne passera pas. On vous l'a dit : si les agents ne se sentent pas en sécurité et s'il n'y a pas de protection, il n'y aura pas de production. Je suis désolé d'être aussi cash et aussi clair, mais vous avez affaire à des agents qui ont peur et qui veulent être rassurés.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Comme je vous l'ai dit, il y a la place pour discuter des journées. C'est vrai qu'on n'a pas pu s'organiser en GT2R avec la profondeur de champ que l'on peut avoir habituellement parce que, là où auparavant on comptait en semaines, voire en mois, il a fallu compter en jours, mais il y a de la place. Aujourd'hui, le sujet n'est pas d'essayer de faire des journées les plus productives possible pour mobiliser le moins de moyens possible. Le problème n'est pas là, sincèrement. D'ailleurs, l'élément fondamental du plan de transport du 11 mai est qu'il faut garantir la distanciation à

bord : c'est une commande ferme de l'exécutif et, en plus – et c'est une deuxième priorité –, on veut éviter au maximum tous les aléas comme le train qui ne part pas parce que ça ne se passe pas bien à bord ou alors une crise en cours de route. Il faut absolument éviter toutes ces choses-là. Les clients et les cheminots qui travailleront à bord auront besoin de quelque chose de très bien, qui soit très apaisant. Je vous le dis, il y a de la place pour discuter : s'il faut casser des journées, on cassera des journées. Le 11 mai n'est pas tout de suite, on a donc encore du temps, nous sommes le 30 avril, on peut donc encore bouger les journées d'ici là. Cela reste ouvert, c'est vraiment tout ce que je voulais vous dire.

M. TAILLEZ, CFDT

Je vais le faire remonter mais ce que je veux que vous compreniez là, c'est que le message que vous avez envoyé, et donc l'analyse qui est faite, est que vous faites de la productivité. Vous me dites que ce n'est pas vrai, d'accord, je l'entends, je le comprends et je pense que vous êtes dans une démarche plutôt ouverte mais l'image qui ressort ou que les agents ressentent, c'est qu'en fait vous faites de la productivité sur les journées pour pouvoir mettre le maximum de gens en chômage partiel et toucher les indemnités de l'État. Ce n'est pas ce que je pense mais je vous dis que c'est ce que les agents pensent sur le terrain.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je ne vais pas répondre à la place de Raphaël mais quand on voit le bazar que c'est pour faire les déclarations, je ne pense pas... Sincèrement, Monsieur TAILLEZ, je vais vous dire : je n'ai même pas compté le volume de JS que je présente dans le plan de reprise du 11 mai. C'est vous dire que la productivité n'est pas mon sujet pour le moment.

M. TAILLEZ, CFDT

Je le sais et j'essaie de le dire aux agents mais je vous dis simplement que le fait d'avoir envoyé les roulements comme ça sans avoir eu de petites négociations... Vous me dites que c'est ouvert, mais vous me le dites maintenant, ce n'était pas dit avant. L'image que les agents ont, c'est ça. Pour la changer, il va donc falloir sortir les doigts de quelque part – excusez-moi pour l'expression. Si on n'a pas de dialogue et d'échanges sur les journées, ça ne va pas passer, je vous le dis tout de suite.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je vais provoquer une rencontre avec Xavier FOURNIEZ et Aurélie CARON côté Creil pour que l'on puisse, d'une manière ou d'une autre capter toutes les remontées du terrain que l'on a et, ensuite, on reverra avec la PCAS ce qu'il est possible de faire bouger sur le plan de transport.

M. TAILLEZ, CFDT

Je ne vous parle que des journées parce que, après, et c'est ce que mes collègues ont dit, il y a toutes les questions fonctionnelles, et ce n'est pas rien. Je vous le dis, je suis fortement acquis pour le 11.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

On va essayer de lever au maximum le stress des agents. Retenez aussi que ce plan de transport est pour 3 à 4 semaines maximum. Après, on le bougera. Le fait d'avoir

ces contraintes de confinement pendant cette période n'a évidemment pas aidé à la souplesse au niveau de la conception. On va essayer de dénouer les plus gros nœuds pour le 11, on a tous besoin d'arriver le plus apaisés possible le 11 parce que, sinon, le risque est très important.

M. TAILLEZ, CFDT

Pour parler de l'AO, apparemment il y a des retours comme quoi vous êtes un peu en bisbilles sur la prise en charge du nettoyage des rames. Je ne sais pas si vous avez des informations sur ce sujet et si vous pouvez nous en parler un petit peu.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

D'un point de vue financier ?

M. TAILLEZ, CFDT

Oui.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Qui vous a remonté ça ?

M. TAILLEZ, CFDT

Monsieur DHERSIN.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non, il a posé la question au tout début de la présentation en disant : oui, mais, les histoires de désinfection, qui paye à la fin ? Et Frédéric GUICHARD lui a répondu : écoutez, pour l'instant, on est en train de vous proposer une volumétrie, ne parlons pas tout de suite d'argent. Fin de la discussion !

M. TAILLEZ, CFDT

Mais ça va rentrer dans le cadre et au final il va y avoir ces discussions à la fin, qui vont dimensionner aussi un peu l'argent du TER, ça va dimensionner tout ce qui va se passer sur la fin de l'année 2021, sur l'année 2022 et aussi sans doute l'ouverture à la concurrence. Il y a beaucoup de questions financières en jeu.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Écoutez, on va se la faire à la mode éleveur de bovins : c'est à la fin de la foire qu'on compte les bouses, et c'est tout ! On ne va pas le faire autrement ! De toute façon, on le fait et, à la fin, on verra qui paie. Si l'AO elle ne veut payer et met en litige parce qu'elle préfère que ce soit l'État qui le fasse, elle le fera comme ça et c'est tout. Mais, en attendant, pour moi, ça ne remet absolument pas en cause le fait qu'on prenne des mesures sanitaires de haut niveau. Donc, on y va sur le nettoyage. En plus, sincèrement, ce n'est pas ce qui coûte le plus cher au niveau des charges du TER.

M. TAILLEZ, CFDT

Non, il n'y a pas de problème, merci.

M. RABIER, Président

En tout cas, je voudrais m'inscrire en faux sur cette idée comme quoi on souhaiterait un plan de transport qui économise les ressources pour garantir plus d'inactivité et donc potentiellement plus d'argent pour l'entreprise. Je m'inscris vraiment en faux

contre cette affirmation : aucune directive n'est donnée, ni par nous ni par le National dans ce sens.

M. TAILLEZ, CFDT

Je n'ai pas dit le contraire, j'ai simplement dit que c'est l'image que les agents avaient.

M. RABIER, Président

Il faut que l'on fasse attention, mais vous avez aussi un rôle à jouer, entre les ressentis et la réalité. C'est pourquoi on prend beaucoup de temps à vous expliquer les choses.

M. TAILLEZ, CFDT

Mais si vous n'envoyez pas les bons codes, c'est compliqué. Je pense que cette position-là est partagée par toutes les organisations syndicales. Et les divergences d'appréciation que nous avons au niveau local y participent aussi. C'est pour ça qu'on vous remonte aussi souvent dans les réunions les problèmes qu'il y a sur le terrain.

M. RABIER, Président

J'entends tout ça mais je préfère quand même rappeler, au sujet du chômage partiel, qu'on ne pensait même pas y être éligible il y a quelques semaines. Ce n'est pas du tout un critère et Florent MARTEL n'a pas du tout monté son plan de transport par rapport à ça : ce qui nous guide, c'est uniquement cette histoire de capacité d'emport, ajuster le tir et de faire face – parce que c'est de ça qu'il s'agit pour nous – à l'évaluation d'une situation qu'on envisage aujourd'hui pour être au rendez-vous à partir du 11 pour l'étape supérieure. Mais l'étape du 11 est importante parce qu'il est plus facile d'arrêter et de fermer les guichets et de renvoyer les gens à la maison ou d'avoir un plan de transport extrêmement réduit que de rehausser ce plan de transport. L'exercice est plus délicat, sinon on n'aurait pas tous ces débats. Il n'y a donc aucun impact entre le chômage partiel et la conception du plan de transport actuel et il ne faut pas que certaines personnes pensent qu'il y a une arrière-pensée là-dessus.

Dans la suite, il y avait Monsieur HOUEL, Monsieur LENFANT, Monsieur WATTEBLED et Monsieur GRANDÉ.

M. HOUEL, CGT

Sans entrer dans le détail précis de la composition des journées de service du futur plan de transport à partir du 11, je me pose des questions parce qu'on a aujourd'hui un plan de transport adapté qui est fortement réduit. On est aussi dans une période où on est encore tous confinés de par la loi. Il y a donc très peu d'usagers dans les trains. Le risque lié au Covid pour le cheminot qui travaille sur le terrain existe, certes, mais il est fortement réduit. Demain, à partir du 11, on annonce un plan de transport adapté de l'ordre de 50 %, ce qui dit qu'il y aura plus de journées de service à travailler pour les cheminots. On ne sera plus non plus à travailler en période de confinement, n'importe qui pourra donc sortir de chez lui et prendre le train. De ce fait-là, il y aura beaucoup plus d'usagers. J'ai bien regardé les slides de Monsieur MARTEL, mais j'ai du mal à comprendre comment on peut aujourd'hui estimer qu'il n'y aura que 20 %. Bon, ce sont vos statistiques, je vous fais confiance. Je me demande juste une chose : à partir du 11, les risques seront beaucoup plus accrus, à la fois pour les usagers et pour les cheminots travaillant sur le terrain. Les mesures actuellement prises par la boîte pour protéger ses salariés et les usagers vont-elles être suffisantes à partir du

11 ou vont-elles être modifiées ? Par exemple, on parle d'une désinfection de la rame toutes les 24 heures : va-t-il falloir en faire plusieurs fois dans une même journée ? Parce que désinfecter une rame toutes les 24 heures, c'est bien pour les cheminots et les usagers qui utilisent la rame le matin, une fois qu'elle est désinfectée, mais une fois qu'elle aura fait 1 000 ou 1 200 kilomètres, le virus est susceptible d'être présent dans la rame et de circuler. Je me demande donc si vos mesures actuelles seront suffisantes pour protéger la santé des salariés et des usagers.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Sur les estimations de fréquentation, la répartition entre les différents types de clients est basée sur des statistiques objectives sur la distribution : on sait combien de titres on a vendu pour les abonnés de travail, pour les étudiants, pour les occasionnels. Ce sont des données que l'on a au niveau du service marketing. Après, on a étudié la typologie des clients. Le retour sur les abonnements de travail est fait par rapport à l'étude de marché qu'a pu faire le marketing. Ce sont des données qui nous sont propres. J'ai regardé les hypothèses de mon collègue de PACA, qui n'a pas fait tout à fait les mêmes. On a mis par exemple 10 % sur les étudiants alors qu'eux ont mis 25 %.

M. HOUEL, CGT

Il y a 2 jours, les lycéens devaient reprendre le 18 mai ; hier, ils ne reprennent plus, il faut attendre début juin. On ne peut pas cibler puisqu'on ne sait pas exactement qui va reprendre l'école quand.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Les lycéens ne vont pas reprendre. Non, pardon, ce dont on était sûr, c'est que les étudiants du supérieur ne reprendraient pas avant l'été de toute façon. C'était la seule certitude et, effectivement, vous avez raison, pour l'instant les hypothèses avec les lycéens et les collégiens bougent dans tous les sens.

Comme on a finalement une énorme majorité d'étudiants du supérieur, on a été fixé assez vite et on sait qu'on n'aura quasiment pas d'étudiants après le 11 mai. La différence avec PACA vient du fait qu'en PACA il y a plus de lycéens qui prennent le train proportionnellement, d'où le 25 % en PACA et le 10 % en Hauts-de-France. Vous voyez donc que chaque territoire a ainsi des spécificités en termes de fréquentation de TER et chaque prévision de reprise a été construite manuellement dans chaque TER.

Après, sur les mesures de désinfection, une par jour est un minimum. Retenez qu'on en a fait plus sur le plan de transport à 142 trains et qu'on en fera toujours un peu plus qu'un par jour sur le plan de transport du 11 mai, c'est-à-dire qu'en fait c'est davantage l'étude de la ligne de roulement de rames qui conditionne le positionnement au bon endroit de la désinfection. En fait, dès qu'on a une opportunité, on en met, ce qui fait qu'on a parfois des lignes de roulement où il y a plusieurs opérations de désinfection dans la journée, tout simplement parce qu'il y a des créneaux de 2 heures parfaitement placés dans les gares, comme Amiens ou Lille, qui permettent de le faire. On se dit donc qu'on en met parce qu'il peut peut-être y avoir des loupés sur certaines rames : on se dit qu'ainsi au moins on sera tranquille si une équipe rate telle rame. Déjà dans le dispositif qui est prévu, on est donc déjà sur un taux moyen de désinfection supérieur à un par jour.

M. RABIER, Président

Il est 12 h 30. Pour la suite de cette réunion, on peut enchaîner après les deux dernières interventions de Messieurs WATTEBLED et GRANDÉ, parce qu'on a après des points plus consultatifs et il y aura moins de questions, car ils sont sur des points dont on a déjà largement parlé. Cela veut dire qu'on est capable collectivement de finir à 13 h 30 maximum, soit vous préférez tous qu'on fasse une pause pour reprendre ensuite à 13 h 30 et 13 h 40. Peut-on continuer en essayant de passer aux quatre consultations, parce que c'est surtout ça qui nous reste une fois les deux dernières interventions de Messieurs WATTEBLED et GRANDÉ.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Je souhaite en discuter avec la délégation.

M. RABIER, Président

Je vous laisse une minute et je prends l'avis des autres délégations.

M. TAILLEZ, CFDT

Pour la CFDT, nous sommes OK pour continuer sans dépasser 13 h 30.

Dr VASSEUR

Je dois vous quitter parce que j'ai d'autres téléconférences à partir de 13 heures.

M. RABIER, Président

Entendu, Docteur, Merci.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Pour la délégation SUD-Rail, on pense quand même que passer aux votes sur un timing très serré risque de nous faire bâcler un peu les sujets qui nous semblent plus qu'importants.

M. RABIER, Président

Vous préférez donc la petite coupure d'une heure ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Oui, bien que la cantine ne soit pas ouverte. On est donc obligé de se faire à manger !

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la délégation CGT, même si je n'ai pas pu consulter tout le monde, on n'était pas contre aller jusqu'à 13 h 30.

M. RABIER, Président

Il faut qu'il y ait un consensus.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour la délégation UNSA Ferroviaire, on n'a pas forcément d'avis mais, effectivement, on ne voudrait pas bâcler les débats. On voit que c'est déjà un peu compliqué pour tous pour prendre la parole, certaines personnes n'ont pas pu encore s'exprimer. Du coup, je pense qu'il serait peut-être bien de faire une coupure et de reprendre en ayant un délai un peu plus long.

M. RABIER, Président

Il ne manque donc plus que FO. Monsieur FERTÉ ? Vous m'avez entendu, Monsieur FERTÉ ?

Bon, écoutez, de toute façon, il n'y a pas de consensus. Il est 12 h 37, on a besoin de respirer parce que c'est dense, il y a beaucoup d'informations et c'est compliqué. Je vous propose donc de reprendre à 13 h 30, le temps qu'on puisse traiter correctement les points suivants. On redonnera la parole à Messieurs WATTEBLED et GRANDÉ avant de traiter les points sur l'activité temporaire, etc.

Je vous souhaite donc bon appétit, un déjeuner rapide et nous reprenons à 13 h 30. À tout à l'heure, je vous remercie.

Interruption de séance à 12 h 38

Reprise de la séance à 13 h 30

M. RABIER, Président

On reprend nos débats. En accord avec Monsieur le Secrétaire, on va terminer les deux interventions de Messieurs WATTEBLED et GRANDÉ et, ensuite, on laissera la parole en particulier à Florent MARTEL qui doit nous quitter à 14 heures pour qu'on puisse traiter les points Informations du Président, Production sur les quinze premiers jours de mars, ce qui devrait aller vite parce que ce n'est pas l'enjeu essentiel. Et nous reprendrons ensuite les points sur les sujets de consultation, l'activité temporaire, les congés-repos et tout l'ordre du jour.

Florent MARTEL est-il reconnecté ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Oui, je suis là.

M. RABIER, Président

Parfait. Monsieur WATTEBLED ?

M. WATTEBLED, CGT

Cela fait du bien de ne pas être évincé sur la suite d'une réunion ! C'est une plaisanterie, Monsieur RABIER !

Je voudrais juste reprendre sur la présentation de Monsieur MARTEL et votre intervention. Il me reste plein de questions en suspens, comme je les ai évoquées. Je ne vais pas les redire, ni les réévoquer mais, sur ce que vous avez dit, on ne peut pas contrôler tout, on axe ce plan sur la discipline des usagers. Mais cette formule me fait peur parce que, au final, ça veut dire que l'on fait un pari sur quelque chose qu'on ne maîtrise pas et, au milieu de tout ça, il y aura des cheminots, et forcément des usagers, qu'on laissera un peu au sort de la discipline ou de l'éventuelle discipline des usagers.

J'insiste sur le fait que vous mettez la charrue avant les bœufs et je vais prendre un exemple pour l'illustrer. En ce moment, les Français font beaucoup de gâteaux : avant de faire un gâteau aux pommes, on vérifie si on a de la farine, des œufs, du beurre et

des pommes et, si on n'a pas tout ça, on ne fait pas un gâteau aux pommes ; si on fait tout pour faire un gâteau aux pommes, on va chercher les ingrédients. Là, vous avez mis en place quelque chose qui va rouler qui, normalement, sur le papier, devrait fonctionner mais sans avoir mis en place avant tout ce qu'il faut en termes d'organisation. Avant de proposer quelque chose l'AO– et quelque chose qui est apparemment validé, ce qui veut dire que ça ne va pas changer énormément –, on aurait dû au moins faire l'inventaire et, là, on aurait eu toute pertinence à être consultés, informés, à participer, etc. au moins pour avoir cette pertinence terrain, cette pertinence métier et boucler un peu toutes les choses. Je suis très inquiet par rapport à cette organisation-là et, encore, je ne vous parle pas du désaccord profond que l'on peut avoir sur les mesures de protection individuelle, comme faire des tests sérologiques avant de reprendre le boulot, des masques FFP2 ou FFP3 que vous n'avez pas et que vous n'aurez pas, deux masques par service et pas plus : ça, je n'en parle même pas. Je pense qu'il y a effectivement ce qui roule mais il y a aussi ceux qui font rouler et c'est l'ensemble des cheminots. Il ne faut surtout pas oublier cette organisation parce que, quand vous allez rouvrir comme vous voulez le 11, lorsqu'on aura des usagers sans masque, lorsqu'on aura des usagers sans contremarque, qui va gérer cette histoire-là ? C'est la question fondamentale qu'il faudrait se poser avant toute mise en place.

M. RABIER, Président

Monsieur GRANDÉ ? Vous m'avez entendu Monsieur GRANDÉ ?

Florent, reprends la parole. Monsieur GRANDÉ s'exprimera après, peut-être a-t-il un souci technique.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Oui, il reste des questions en suspens. Cela dit, j'ai dit qu'il allait falloir effectivement compter sur la discipline des usagers mais il y a aussi tout un panel de mesures qu'on va prendre pour que ça se passe bien. Il y a les mesures de nature coercitive comme les filtrages à l'entrée des gares, sur lesquels on doit se mettre d'accord avec Gares & Connexions, comme je le disais ce matin, les filtrages avant de monter à quai et, là, on sait qu'on ne pourra pas en faire partout, ne serait-ce que parce qu'on n'a pas suffisamment d'effectifs. Et il y a les mesures à prendre à bord si quelque chose se passe mal, c'est-à-dire des mesures coercitives et tout ce que je vais appeler l'aide au voyage qu'on doit apporter aux clients ; là, on a toute une batterie de mesures d'accompagnement qui sont intéressantes. On est en train de travailler à un repérage de tous les trains qui auraient potentiellement un niveau de fréquentation au-dessus de la moyenne sans évidemment dépasser les 50 %. On voudrait les repérer sur les fiches train via un petit logo (une foule de petits bonshommes) et, sur le site internet, en face de chaque fiche, une petite page d'introduction qui rappelle les principes et précise qu'il vaut mieux essayer de se lisser tout au long de la journée, car l'offre est étalée tout au long de la journée. Il s'agit là d'un aspect de prévention.

On va également former notre fil conducteur à pouvoir répondre aux interrogations des clients et aussi leur donner une aide au voyage et on est en train, bien entendu, de travailler pour qu'il y ait une posture de l'ASCT : pour moi, vu le contexte, l'ASCT devra plus jouer le rôle de vigie, pour observer ce qu'il se passe à bord et le remonter via l'application TopDépart pour qu'on puisse réagir en cas d'élément discordant sur le plan de transport, et également apporter un aide si des gens viennent les voir en

étant inquiets par exemple s'ils trouvent qu'il y a trop de monde dans le train. On pourrait mettre en place des petits guides pour que les ASCT puissent aussi aider les clients. Évidemment, on ne veut pas faire jouer aux ASCT le rôle de celui qui va contrôler si tous les clients ont bien leur masque à bord. Il y a donc une partie coercitive, une partie de guide et d'aide, parce qu'on ne va pas non plus faire un système où on mettra un pistolet sur la tempe de chacun des clients !

La partie coercitive, comme le refus d'accès au train, va s'appuyer sur les effectifs de la SUGE côté SNCF, mais on est en train de se coordonner avec le Préfet pour qu'on puisse avoir l'appui des forces de l'ordre. Nous avons fait une première réunion vendredi de la semaine dernière et on en fera une deuxième mardi matin pour voir comment coordonner toute la partie accueil-embarquement avec les forces de police, que ce soit la police nationale ou la gendarmerie, et également, avec l'appui de certains maires, les polices municipales notamment pour les filtrages à l'entrée des gares. Ce sont des choses qui ne sont pas encore arrêtées, qui auront besoin d'être bouclées la semaine prochaine et sont encore à l'étude. On n'est pas en Allemagne, où globalement tout le monde respecte la discipline collective, on sait bien que ce n'est pas pareil chez nous, on ne va donc pas faire ça. D'un autre côté, on ne va pas non plus entrer dans un mode de production de notre service qui soit uniquement basé sur le flicage parce que c'est compliqué : il en faut un peu parce qu'il suffit de peu d'énergumènes pour mettre la panique à bord mais, d'un autre côté, on ne veut pas non plus que ceux qui respectent tout se fassent alpaguer au moindre écart ; il va falloir un peu de mesure dans tout ça.

Voilà ce que je pouvais vous dire sur ce sujet. Il y a donc quand même pas mal de mesures d'accompagnement. En plus, ce contingentement à bord permet de prévoir et de limiter. Après, dans les points d'arrêt, on n'empêchera jamais des gens de monter à bord non équipés de masque, ce qui pourra effectivement poser des problèmes. On n'a pas réponse à tout sur ces questions, l'obligation de porter le masque a bien été précisée mardi par le Premier ministre, même si on s'y attendait ; en revanche, le strict respect de la distanciation a plutôt été une surprise et, pour ça, on a eu 48 heures pour se retourner.

En tout état de cause, qu'on le prenne comme on veut, le 11 mai, il y a des entreprises qui vont reprendre, l'activité va repartir et il y aura de la demande pour remonter à bord de nos trains. On ne peut donc pas non plus aller expliquer à nos clients qu'on n'est pas prêt et qu'on ne peut pas redémarrer. C'est aussi pour ça qu'il faut se dire qu'on a tous intérêt à réussir ce 11 mai.

M. RABIER, Président

Merci, Florent. Monsieur GRANDÉ ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Le petit problème est que mon intervention risque d'être un peu en décalage mais je souhaite revenir sur des choses qui ont été dites avant la pause. Et pour un peu rebondir sur ce que je viens d'entendre, en tant qu'élu, en tout cas pour SUD-Rail, on n'est pas là pour aller vendre la position de la Direction auprès des cheminots en leur expliquant qu'on essaie de faire au mieux. Les débats qui ont été menés ce matin prouvent que beaucoup de questions restent en suspens. Comme l'a dit Monsieur MARTEL, des sujets peuvent paraître comme des éléments majeurs aux yeux d'un

conducteur ou d'un contrôleur qui doit partir en RHR. Il y a la question du RH77 sur les modifications des roulements et tableaux de service de l'ensemble des agents pour une durée actuellement indéterminée qui est un élément majeur de leur vie et on est aussi là pour vous apporter toutes ces questions. SUD-Rail n'est pas réfractaire à vous mais est généralement réfractaire aux décisions qui sont prises pour des raisons économiques, pour répondre à des obligations économiques ou alors en dépit du bon sens. Tout ce qu'on nous a présenté depuis ce matin nous amène quand même à des réflexions et nous porterons toutes ces questions auprès des CSSCT en qui nous avons entièrement confiance et qui vous porteront toutes ces remarques. Il n'empêche qu'il y a un document qui aurait peut-être pu servir à tout le monde jusqu'à maintenant ou pour le 11 mai, c'est le document unique complété et entièrement rempli, qu'on continue à réclamer.

Et l'ensemble des sujets qu'on a abordés ce matin, sur la mise en place des différents trains et la façon dont ils vont être gérés, amène différentes questions. Par exemple, j'aimerais bien savoir ce que l'on va faire au niveau des gares intermédiaires ou des points d'arrêts : comment vont-ils être gérés ? Parce qu'il n'y aura là aucun filtrage et aucune présence physique vu que la SNCF a fait le choix de supprimer le personnel en gare. Sur les temps supplémentaires pour les ADC par exemple, pour nettoyer leur cabine de conduite, on peut en discuter longtemps mais ça paraît être du bon sens de leur prévoir du temps que ce soit en prise de service ou lors d'un retournement pour pouvoir le faire, ce qui leur permettra de conduire avec aucune arrière-pensée à chaque fois qu'ils manipuleront leurs instruments. Il y a donc encore beaucoup de choses à faire. Aujourd'hui, vous êtes dans l'obligation de faire la présentation de ce plan en CSE mais, et ça a été dit à plusieurs reprises, on a quand même un peu l'impression que vous faites la démarche de le présenter mais, à un moment ou un autre, il faudrait aussi admettre que vous n'avez peut-être pas connaissance de tout et ne pas être suffisant dans les réponses que vous pouvez apporter.

M. RABIER, Président

Pour un peu faire la synthèse de tout ce qui vient d'être dit avant la pause et dans les deux dernières interventions, on aborde cet exercice, qui était le début d'une nouvelle étape – le 11 mai est une date qui a été décidée par l'exécutif – avec un principe de réalité, comme l'a dit Florent MARTEL. À un moment donné, on a l'obligation de faire quelque chose ; quoi qu'il arrive, on ne peut pas laisser faire le système en disant qu'on ne fera rien et qu'on ne changera rien. Il y aura manifestement – en tout nous l'estimons ainsi – des gens qui vont devoir reprendre les transports en commun, notamment les TER.

On aborde ce travail qui est très difficile et qui vient à peine de commencer et, pour tout vous dire, en 48 heures, on a déjà énormément réfléchi ; l'AO : on a presque eu une validation immédiate du plan qui leur a été présenté, ce qui montre encore une fois le professionnalisme des équipes de production et du marketing qui bûchent énormément sur ces problèmes de contingentement, des choses qu'on n'imaginait pas et pour lesquelles d'ailleurs beaucoup d'autorités organisatrices étaient contre, comme continger l'accès libre au TER. On voit aujourd'hui que ce sont des ouvertures pour gérer la crise.

On aborde avec humilité et on n'a pas la certitude d'avoir la réponse à tout, en tout cas aujourd'hui avec vous, et on le sait. Il a déjà été prouvé récemment et par le passé

que des membres des CSSCT et des élus qui vont apporter leur pierre, ce qui ne veut pas dire qu'on va pouvoir prendre en compte tout ce qui est remonté et proposé, mais le sujet n'est pas terminé : il est contraint dans le timing, et on se le redit depuis ce matin, mais il est loin d'être terminé puisqu'il manque encore des éléments importants pour la consultation sur l'ensemble du plan qui a lieu jeudi prochain. Et vous aurez un premier dossier, que l'on veut le plus complet possible, après le CSE et, croyez-moi, on a encore de nombreuses heures de travail pour le finaliser et vous donner quelque chose de correct pour que vous puissiez, pour certains, le regarder. Humilité est donc vraiment le mot d'ordre et on vous dit les choses quelques heures après l'AO, on prend donc les mêmes graphiques, on est dans la transparence.

Mais on n'a pas de retour d'expérience de ce genre de situation, je n'ai jamais vécu ça et je défie quelqu'un d'avoir vécu une telle situation. Le sujet économique, qui vient d'être évoqué, n'est pas venu au premier plan. Florent MARTEL l'a dit tout à l'heure, on n'est pas en train de compter s'il faut une JS en plus ou en moins pour les trois prochaines semaines : le sujet n'est pas du tout là ; le sujet est comment on maintient un nombre de places offertes, une capacité d'emport largement supérieure à la fréquentation estimée que nous aurons. Cet exercice se base sur des études, parce qu'il faut bien partir d'études, et on vous a expliqué ce matin ce qu'on avait pris en compte, comment et pourquoi. Après, c'est pareil, il y aura un principe d'observation quotidien, comme l'a largement rappelé Florent MARTEL. On a la chance d'avoir le SA2020, des outils et déjà une habitude, pour les agents de train comme pour les agents d'escale, comme l'équipe sentinelle, d'observer ce qui se passe et de remonter immédiatement pour nous permettre de réajuster. On estime donc qu'on a quand même, face à ce défi, quelques outils qui nous permettent de partir sur une base sérieuse et surtout de pouvoir, avec agilité, réactiver et ajuster le tir.

Pour terminer, le DU sera bien évidemment mis à jour, comme l'a dit ce matin Pascal TONNERRE, et ce sera la « conclusion » des travaux du maximum de consensus que l'on cherchera à l'obtenir dans les CSSCT à venir et celles qui ont déjà eu lieu côté maintenant.

En accord avec Monsieur le Secrétaire, j'aimerais que Florent MARTEL, puisqu'il peut encore être avec nous un petit quart d'heure, nous dise quelques mots sur les informations classiques sur la production. Vous avez aussi reçu les éléments commerciaux, et je remercie l'équipe Relations sociales qui a fait ce travail avec l'équipe Marketing, mieux présentés et plus lisibles qu'auparavant : je serais d'ailleurs preneur de vos avis sur ces nouveaux documents.

Information de Monsieur le Président

Informations sur la régularité et la production

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je vais vous projeter rapidement les supports en ce qui concerne la dernière production normale du TER, qui nous semble déjà bien loin. Je vais aller vite. Par rapport aux éléments de la régularité du mois de mars, il faut noter qu'après un début d'année perturbée – je ne refais pas le film, mais on a été en grève pendant les trois quarts du mois de janvier –, ça a continué de manière sporadique au mois de février, on a encaissé le contrecoup de la mise en place de la CCR de Creil sur le Y picard.

Janvier et février ont donc été compliqués et on a eu un vrai rebond au mois de mars : vous voyez à travers cet indicateur tous les jours du mois avec, en vert, le nombre de jours où nous avons été à l'objectif de régularité, sachant que le confinement a démarré le 18 mars. On va dire que le vert que vous avez sur la deuxième partie n'est pas vraiment intéressant à regarder puisqu'on était déjà en mode confinement.

Cela dit, il y a des signaux intéressants en termes de reprise au mois de mars, notamment sur le Y picard qui était descendu très bas. On a tout le mois de mars et, sur la courbe de l'évolution de la régularité par mois, vous voyez qu'on a une vraie remontée sur la partie 2020 et on est venus se positionner au-dessus des résultats des deux années précédentes, ce qui est évidemment très encourageant.

La répartition de l'irrégularité est compliquée à comparer parce que les assiettes ont bougé vu qu'il y avait beaucoup moins de trains la deuxième quinzaine du mois, mais on va dire que, sur l'ensemble des causes internes TER, on était plutôt en progrès. Sur la carte des Hauts-de-France, il faut constater que vous avez une région coupée en deux : vous voyez globalement, sur la zone SA2020 au nord, une production où on commence à voir s'installer beaucoup de vert avec des taux de régularité des lignes du TER City, comme la radiale lilloise, dont on a toujours rêvé, comme 95,2 % pour le Lille – Valenciennes, 94,8 et 95,7 % sur l'axe Béthune, sur les segments semi-directs et omnibus ; sur le Y lillois, c'est encore plus spectaculaire, le C40 (Lens) et le C41 (Douai) avec des chiffres de régularité dix points au-dessus dans l'ancien service. La mécanique SA2020 donne donc d'excellents résultats en termes de régularité sur la zone.

Tout n'est pas rose, vous le voyez, il y a le K40, notre chrono Lille – Saint-Quentin, qui n'est pas encore en grande forme et, dans une moindre mesure, le K44 Lille – Amiens qui n'est pas terrible non plus. En revanche, très gros succès du chrono sur Dunkerque. C'est un peu moins bon sur Calais, avec des sujets de H00 de coordination des trains encore à régler ; on a un comité de site qui fonctionne très bien sur Calais, on devrait donc y arriver. En bas de la région, à l'exception de Paris – Beauvais, qui est une de nos meilleures radiales avec 93,5 %, vous avez une production qui est toujours très difficile sur le Y picard, même si nous avons accusé une remontée spectaculaire puisque nous avons regagné 20 points de régularité, mais cela reste quand même des standards de qualité médiocres autour de 85 %. Ce sont des chiffres que l'on avait avant la mise en place de la CCR de Creil. On peut dire que cette difficulté de production, qui nous a énormément impactés depuis la mi-novembre, commençait à être derrière nous sur la première quinzaine de mars au moment où le confinement a démarré. Évidemment, tout ça sera à conforter quand le plan de transport reprendra un peu d'intensité.

Concernant les suppressions, c'est pareil, on a eu un mois de mars très encourageant par rapport à ce qu'on a pu faire avant, même si les chiffres étaient auparavant un peu biaisés par le volume de grévistes résiduels, surtout en janvier mais aussi un peu au mois de février.

Je ne m'attarde pas sur les camemberts, qui ne sont pas très significatifs puisqu'il manque la moitié de l'assiette. Retenez quand même qu'on était dans une situation matérielle un peu compliquée encore en mars, avec encore beaucoup de suppressions de trains à cause de Matériel et qu'on n'avait pas récupéré l'ensemble du tas de sable qui avait été créé pendant la grève. On a en plus pris une crise de

disponibilité sur les 22 rames Corail côté sud qui a fait un peu un effet domino sur les autres séries sur le versant sud.

Voilà ce que je pouvais vous dire très rapidement sur la production ce jour.

Informations commerciales

M. RABIER, Président

Merci, Florent.

Rapidement, vous voyez l'aspect commercial sur les trois années. C'est intéressant de pouvoir observer 2018, 2019 et le début de 2020, évidemment sans surprise avec le conflit de décembre et janvier, donc bien évidemment des recettes et un trafic en forte baisse. On aura bien évidemment avril, mai et juin avec des courbes bien inférieures et des recettes extrêmement faibles, donc pas de surprise sur ces éléments chiffrés. Les slides sont intéressantes parce qu'elles présentent les estimations de pertes de recettes, mais surtout ce qui va se passer avec cette situation liée au Covid : là, on est sur des éléments de pertes de recette très, très importantes.

Voilà pour illustrer un peu tous les débats qui vont d'ailleurs avoir lieu aussi avec l'Autorité Organisatrice parce qu'on était sur des trajectoires de recettes... Vous vous souvenez que, lorsque Frédéric GUICHARD ou d'autres avaient présenté la future convention associée, notamment au SA2020, on était sur une dynamique qui avait aussi pour but d'avoir plus de clients et plus de recettes. Bien évidemment, pour le TER, plus de recettes égale des contributions maîtrisées pour l'autorité organisatrice. Cette logique-là est mise à mal temporairement avec la situation que nous vivons depuis plusieurs semaines.

Je laisse la parole à Monsieur TOURNAY, puis Monsieur WATTEBLED et Madame DEBAST.

M. TOURNAY, UNSA Ferroviaire

J'aimerais revenir sur l'organisation à partir du 11 mai, car je viens d'avoir une info comme quoi la 2000 reprendrait les nuits à partir de dimanche, donc nouvelle organisation à partir du 27 mai. Je réitère donc les propos de ce matin sur notre rôle de chambre d'enregistrement où, malgré le confinement, on veut quand même mettre en place des choses qui sont prévues depuis un mois. On ne sait pas avec quel personnel, on n'est pas encore assez opérationnel en personnel pour reprendre les nuits. On continue donc à se poser des questions sur cette remise en route.

M. WATTEBLED, CGT

Je ne comprends pas tout dans le tableau, on sort d'une période de grèves qui n'était pas qu'en décembre et en janvier puisqu'elle a perduré un peu au mois de février et, à partir du 16, on n'avait effectivement pratiquement plus de trafic. Je ne vois donc pas l'intérêt de valoriser le SA2020. Pour moi, le SA2020 n'est toujours pas né et il n'est pas près de naître. Se glorifier d'un tableau sur une période un peu compliquée, je n'en vois pas l'intérêt, si ce n'est de dire qu'on fait bien les choses, que vous faites bien les choses. Mais je ne comprends pas tout dans l'argumentation de Monsieur MARTEL.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Je vois que, suite à la présentation de Monsieur MARTEL, on n'est pas allés jusqu'au bout des documents et j'avais une question concernant les trains EAS. De mémoire, on a eu de longues heures de débat pour savoir si oui ou non il fallait faire circuler des trains EAS. Là, j'ai le document devant les yeux et, ce qui m'interpelle, c'est le nombre de trains en EAS qui ont roulé au mois de février de cette année : 252 trains EAS opérationnels. Je me souviens très bien qu'on nous avait dit qu'il y aurait un suivi très poussé des causes et des raisons de ces trains EAS. J'aurais donc voulu avoir un peu plus qu'un graphique qui reprend d'octobre à mars le nombre de trains EAS qui ont circulé sur le territoire hors Paris – Beauvais, forcément puisque c'est devenu dans la norme. J'aurais donc aimé connaître les causes de ces trains ? En février, 252 trains et, en mars, on connaît la situation et le fait que le trafic ne se compte que sur un demi-mois, il y en avait déjà 137. J'aurais aimé connaître les raisons, les codes et les numéros de train qui ont été concernés par le fait qu'ils ont circulé EAS, donc des éléments un peu plus chiffrés et poussés. Merci.

M. RABIER, Président

Merci. On laisse peut-être Monsieur LAMBERT s'exprimer avant d'apporter quelques éléments.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Ça va être très rapide et je vais m'appuyer sur ce que Jean-Jacques dit depuis ce matin, sur ce que les gars lui font remonter au technicentre. Vous avez bien senti notre agacement à tous et toutes sur cette éventuelle reprise qui se passe à la hussarde. Là, il y a des choses qui sont faites, qui n'ont été discutées nulle part et sûrement pas dans les CSSCT Matériel qui ont eu lieu. Je ne vais parler que pour moi mais ça commence à bien faire que certains nous fassent passer pour des guignols auprès des agents, ça commence vraiment à m'énerver et à me gaver ! On s'est tapé deux grosses réunions de CSSCT Matériel, avec des gros débats, des désaccords mais aussi avec un travail de qualité qui a été fait et, là, sur la mise en place, c'est tout et n'importe quoi sans s'arrêter pour discuter ! Si ça amuse certains de nous faire passer pour des clowns, et je maintiens le terme de « clown », on va travailler différemment. On en a vraiment marre que certains fassent comme ils veulent dans cette boîte ! Maintenant stop ! S'il faut déposer un droit d'alerte pour tout mettre d'équerre, on va le faire parce que ça suffit ! Depuis ce matin, Jean-Jacques fait remonter des choses au niveau du technicentre et, vu le calendrier que l'on a la semaine prochaine, je suis certain que ce sera le même foutoir. Il y en a marre que ce soit toujours les mêmes qui fassent les efforts !

Je m'arrête là, je l'ai écrit tout à l'heure et je le redis une dernière fois : s'il faut que l'on travaille autrement, on prendra nos responsabilités. Maintenant, ça suffit !

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je prends une série de questions et, après, je serai obligé de vous laisser, et je m'en excuse par avance.

Monsieur WATTEBLED, je vous rejoins sur le fait que l'intérêt de discuter de la qualité de la production jusqu'à la mi-mars est très limité, vu ce qu'on traverse, mais ça faisait partie des choses récurrentes que l'on faisait en CSE. Je l'ai donc fait mais vous aurez noté que je n'ai pas passé beaucoup de temps dessus. Notre SA2020 n'a fonctionné

en temps normal que 7 semaines, c'est-à-dire avec le bon nombre de trains : il a tourné exactement 7 semaines. C'est donc évidemment beaucoup trop tôt pour laisser le client s'habituer, pour faire les REX nécessaires, on peut dire qu'il n'a pas réellement démarré, oui. Après, on est quand même dans une période où c'est compliqué pour tout le monde, le fait de se dire qu'il y a eu une bonne production à la mi-mars est aussi un élément positif que je souhaite partager avec vous ; ce sont aussi des signaux encourageants pour l'avenir et c'est en ce sens que je l'ai fait. Ce n'est pas pour se glorifier que je l'ai fait, mais c'est aussi pour dire que, à la SNCF, nous sommes capables de faire des choses bien et qui marchent : c'est en ce sens que je communique là-dessus.

Sur les trains en EAS, Madame DEBAST, je ne vais pas vous faire 252 REX pour savoir pourquoi les trains ont roulé en opérationnel au mois de février. On vous a donné des statistiques du volume de trains avec la quote-part que cela représentait : effectivement, sur février, le taux est assez élevé mais c'était des périodes extrêmement compliquées sur la première crise 22.2, j'en ai parlé, avec des difficultés de disponibilité du matériel, plus des grévistes résiduels sur une bonne partie du mois. Cette période a donc été extrêmement chahutée. Vous avez d'ailleurs noté qu'une descente a commencé à s'amorcer, même si ça reste encore un peu haut sur le mois de mars. Mais on ne va pas décortiquer chaque REX de trains. Retenez que c'était suite à l'absence d'un ASCT et que, dans la plupart des cas, ça roulait 2S.

M. RABIER, Président

Merci, Florent, j'ai entendu le message, Monsieur LAMBERT, je me rapprocherai donc du technicentre à la fin de cette réunion pour voir de quoi il en retourne et pour qu'il puisse y avoir éventuellement un échange complémentaire s'il y a eu des nouveautés par rapport à ce qui a pu être évoqué dans les réunions de la CSSCT.

Il y avait encore une intervention de Madame DEBAST.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Oui, très rapide, juste pour dire que je vais reprendre le compte rendu de notre CSE où il avait été précisé que les trains qui roulaient en EAS ne devaient pas être la règle et qu'on aurait des retours précis de tous les trains qui rouleraient en EAS. Si je me souviens bien, je ne veux pas déformer les propos de Monsieur MARTEL, qui en plus n'est plus là, mais je vous avoue que ça m'agace parce qu'il a été dit que ce serait l'exception, qu'il n'y en aurait pas non plus 200, voire 300, sur un mois, et que vous serez en capacité de nous donner tous les trains qui ont roulé en EAS. Je réitère donc ma demande d'avoir un état des lieux de tous les trains en EAS et, si je ne l'ai pas... Je n'ai pas envie de me fâcher comme mes camarades, parce que j'étais plutôt détendue aujourd'hui, mais si je ne l'ai pas dans cette instance, j'utiliserai un autre canal de distribution. Je vous remercie.

M. RABIER, Président

Message entendu. Monsieur DECLERCQ.

M. DECLERCQ, CGT

Les derniers propos qui ont été tenus par la Direction ont tendance à m'agacer un peu, comme mes camarades des autres organisations syndicales. C'est vrai que concernant les trains en EAS, et là je rejoins Pauline, on était d'accord au moment

des CE pour qu'un point assez précis soit fait. Vous en avez plein la bouche à chaque fois pour nous dire qu'il n'y a pas de train qui roule en EAS, vous en êtes assez fiers quand vous nous le dites, mais, effectivement, ces chiffres sont quand même alarmants. À un moment donné, s'il faut que l'on se cause autrement, et Pauline l'a exprimé aussi, on se causera autrement et on ne se causera pas en CSE. On ne peut pas vous laisser dire que vous allez seulement vous rapprocher maintenant du DET du Matériel : c'est inadmissible ! La semaine dernière, je pense que c'était la semaine dernière, vous étiez en congé, c'est donc Monsieur MARTEL – il est parti, c'est bête, parce que je n'aime pas parler des absents –, et Monsieur SERHANI ont animé les réunions Covid. Pour ce qui concerne la CGT, on leur a dit que le comportement du DET était lamentable, la façon dont il a tenu et animé les CSSCT, y compris en utilisant le terme de « dédaigneux », et on a même répété à Monsieur MARTEL et Monsieur SERHANI qu'ils pouvaient répéter ce terme employé par la CGT auprès de Monsieur RAMAKERS

À un moment donné, on va se poser la question : lorsque vous êtes absent l'un ou l'autre, vous parlez-vous lorsque vous rentrez ? Parce que vous nous dites aujourd'hui que vous allez aller voir Monsieur RAMAKERS pour lui demander comment se sont passés les CSSCT, ce n'est pas possible ! Ce n'est pas entendable ! On perd du temps. Il va donc falloir que vous ayez d'autres méthodes entre vous pour qu'on puisse aller plus vite dans le traitement des données et, comme ça a été dit en réunion d'information Covid, s'il y a des points que l'on doit traiter autrement, on les traitera autrement, et ce ne sera pas par une réunion d'information.

M. RABIER, Président

Puisque vous parlez de mes propos, même si j'ai pris quelques jours de congés, je me suis mis au fait juste avant la reprise pour savoir exactement ce qui s'est passé en regardant tous les mails qui sont tombés, et on a, comme on en a avec vous, des réunions régulières des comités de Direction. J'ai donc suivi ce qui s'est passé, les points de divergence, etc. Je suis donc bien au fait. Quand j'ai dit que j'allais me rapprocher de Monsieur RAMAKERS, c'est suite à l'intervention de Monsieur TOURNAY et à celle de Monsieur LAMBERT qui disaient qu'il y a des écarts entre les chiffres sur lesquels on a travaillé pour la reprise et l'organisation du travail et ce qui est en train de se passer : c'est sur cet écart qui remonte aujourd'hui, comme le disait tout à l'heure Monsieur LAMBERT, que je vais intervenir auprès d'Arnaud RAMAKERS, ni plus, ni moins.

Très sincèrement, je ne pense pas qu'on puisse avancer face aux difficultés qui sont devant nous, et qu'on a tous devant nous. Nous, Direction, nous avons la responsabilité d'organiser le travail, comme l'a bien rappelé tout à l'heure Monsieur WATTEBLED, et c'est bien notre tâche et notre mission générale. Nous souhaitons le faire de la façon la plus utile possible, la plus harmonieuse possible, la plus efficiente possible, bien évidemment avec les représentants du terrain, parce que c'est plus logique – il y a d'ailleurs beaucoup de représentants dans les CSSCT – c'est comme ça que l'on essaye de travailler. À titre personnel, je ne pense pas que par des droits d'alerte, des DCI, etc., on trouve de meilleures solutions, je crois plutôt que c'est par une communication et des échanges. En tout cas, je redis ce que j'ai déjà dit : je ferai mon travail pour essayer d'apaiser les situations si elles sont un peu tendues mais je ne pense pas, en tout état de cause, que poser une DCI ou un droit d'alerte permette

d'améliorer forcément sur le fond le traitement d'une situation ; je préfère qu'on en parle. Si vous me lancez des alertes, je prendrai ma part du sujet, bien évidemment.

1) Point trimestriel SSCT élargi à la situation sanitaire Covid-19 (suite)

Consultation sur les conséquences de la réduction temporaire d'activité suite à l'épidémie Covid-19 (dont recours à l'activité partielle)

M. RABIER, Président

Je souhaite donc qu'on attaque maintenant un sujet qui traite de l'activité partielle, sur lequel vous devez être consulté. Pourquoi devez-vous être consultés ? Parce que c'est la loi. Ce n'est pas nouveau, à chaque fois qu'une entreprise a recours à l'activité partielle, elle doit passer par une consultation de ces élus du CSE aujourd'hui.

Anciennement, l'entreprise n'a jamais eu à faire ce genre d'exercice parce que c'est la première fois qu'elle met en place un tel dispositif, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y avait pas de gens qui étaient inutilisés dans l'entreprise. On ne cotise pas à l'Unedic pour le chômage, nous sommes notre propre assureur puisqu'on a statutairement la garantie de l'emploi et qu'on ne licencie pas beaucoup de CDI non plus, sauf en cas dans le cadre d'une rupture conventionnelle. Tout ça pour vous dire que l'on fait cet exercice malgré le maintien, et on a communiqué à ce sujet dès le début, d'une rémunération de base, le traitement habituel de résidence, les primes habituelles de travail, les indemnités fixes mensuelles. Malgré le maintien de cette rémunération de base, on fait cet exercice parce que la loi nous l'impose.

En parallèle, nous avons fait un tas de déclarations, ce qui a été un travail extrêmement fastidieux pour les équipes RH d'évaluation d'un maximum d'heures – et ça que vous allez retrouver dans le dossier – d'activité partielle, c'est-à-dire d'inactivité potentielle pour un certain nombre d'acteurs. Quand vous avez 14 % de plan de transport en Hauts-de-France, vous avez finalement un faible pourcentage de ressources nécessaires, et donc potentiellement un fort pourcentage de ressources qui pourraient être mis en activité partielle. En réalité et en théorie, c'est à la fin que l'on comptera qui a été ou non « graphiqué » en inactivité via l'outil Pacific ou Ithaque. Vous connaissez les codes, ce sont JB pour les conducteurs, NC pour tous les sédentaires et SU pour les contrôleurs. Ce sont donc ces cotes-là qui vont être additionnées personne par personne et qu'on déclarera à un moment donné réellement après avoir ouvert les comptes au niveau des numéros de Siret, etc. Il y a toute une logique administrative assez lourde et ça nous a pris beaucoup de temps. On pourra éventuellement récupérer de l'argent de l'État, comme n'importe quelle entreprise.

Pourquoi y a-t-il une consultation ? Parce que, d'une façon générale, dans les entreprises autres que la SNCF il y a incidence sur le salaire des salariés puisqu'il y a – 30 % en brut et – 16 % en net dans les entreprises autres que la nôtre où il n'y a pas eu d'engagement de maintien de salaire : les gens peuvent perdre 16 % de leur salaire, il est donc normal qu'il y ait une consultation. D'ailleurs, cette consultation est également utile dans le dossier que l'on monte avec l'État au niveau administratif.

On a donc mené ce travail tambour battant depuis ces quinze derniers jours, dès que l'on a su, ce qui n'était pas prévu au tout début, que la SNCF était éligible à l'activité partielle. Tout à l'heure, il y a eu des questions posées en tout début de séance par

Madame DEBAST laissant entendre qu'elle attendait quelques éléments de réponse avant que son OS se positionne. J'ai envie de vous dire que les éléments sont dans le dossier, Madame DEBAST, à l'exception du sujet de l'incidence sur la retraite qui n'est pas, comme je l'ai dit tout à l'heure, complètement calé : le reste des éléments est déjà fourni dans le dossier.

Je suis prêt à écouter vos interventions sur ce sujet-là avant de procéder au vote. Ce sera Madame LAMBERT qui nous dira comment on fait pour voter. Qui voulait parler ? Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail, procède à la lecture de la déclaration suivante :

« Monsieur le Président,

Vous nous consultez aujourd'hui sur les conséquences de la réduction temporaire d'activité suite à l'épidémie Covid-19 dont recours à l'activité partielle.

Notre délégation reconnaît que :

- le maintien de la rémunération à 100 % des agents concernés,*
- le maintien des droits à la retraite, aux congés,*
- le maintien de la PFA.*

Tout ceci est à souligner, cela allant légèrement au-delà du minimum légal.

Notre délégation regrette malgré tout l'absence de prise en charge de la totalité des primes et accessoires faisant partie intégrante d'une rémunération de cheminots.

Cependant, le manque de transparence sur le recours au chômage partiel par site, par métier, les différences de traitement entre agents et l'absence du bilan complet par agent afin de justifier à la Direccte des jours et heures à compenser sur la période, ne nous a pas été fourni.

C'est pour cela qu'à la vue de l'ensemble de ces éléments, l'ensemble de la délégation SUD-Rail s'abstiendra ».

M. RABIER, Président

C'est très clair. Monsieur TAILLEZ pour la CFDT.

M. TAILLEZ, CFDT, procède à la lecture de la déclaration suivante :

« Sur le contexte légal. Antérieurement, la mise en place de l'activité partielle était soumise à consultation du CSE avant sa mise en place. Pour faire face à la crise et à l'urgence, ce Gouvernement a décidé désormais, lorsque l'employeur dépose une demande préalable d'autorisation, de recueillir cet avis postérieurement à la demande et de disposer d'un délai de 2 mois à compter de celle-ci pour communiquer l'avis du CSE à l'unité départementale. Ces dispositions sont conformes à la nouvelle rédaction de l'article R5222-2 du Code du travail modifié par le décret 2020-325 du 25 mars 2020.

Remarque subsidiaire. Le placement du salarié en position d'activité partielle entraîne la suspension de son contrat de travail. Pendant la période chômée, le salarié ne doit pas être à la disposition de son employeur ni se conformer à ses directives. L'employeur ne peut valablement pas lui demander de travailler, y compris en télétravail, chose que vous nous avez fait remarquer plusieurs fois.

Sur l'activité partielle. La mise en place au sein du GPU permet à la SNCF d'obtenir des aides de l'État dans une période de crise sanitaire et de difficultés économiques importantes qui s'inscrivent sur la durée. L'État fait le choix d'ouvrir ce dispositif à la SNCF. Pour la CFDT, le recours au chômage partiel est une possibilité ouverte par le législateur qui permet à la SNCF de disposer d'aides financières face à la crise. Il s'agit indéniablement d'un point positif pour notre entreprise.

En revanche, il y a quand même des réserves à émettre. La mise en place du chômage partiel devrait passer par la négociation de plans de continuité d'activité. Cette loi aurait dû donner lieu à des négociations, ce qui n'a pas été le cas. À ce propos, la CGDT Cheminots en avait fait la demande au président FARANDOU le 20 mars dernier dans un courrier. L'entreprise a souhaité ne pas y donner suite. Elle doit maintenant prendre ses responsabilités et nous sommes clairement opposés à cette méthode.

La mise en place du chômage partiel doit être accompagnée de la garantie que les agents n'en subiront aucune conséquence sur les droits liés au temps de travail, retraite, prévoyance, rémunération et éléments de rémunération (congrés, repos, etc.). Même si beaucoup de sujets ont été balayés, il n'en demeure pas moins qu'il en reste encore pas mal. La mise en place du chômage partiel doit passer par un cadrage national qui permette d'avoir une application juste et équitable entre toutes les activités et les régions.

Concernant la date de mise en application de l'activité partielle, l'effet rétroactif au 16 mars est sujet à caution au regard des textes légaux et réglementaires en vigueur. Enfin, la mise en place de l'activité partielle doit être strictement respectée, il est illégal et totalement amoral que des agents déclarés en chômage partiel soient sollicités pour travailler : nous veillerons à une application stricte et légale de cette disposition. Pour finir, la mise en place du chômage partiel ne doit avoir aucun impact sur les droits des salariés.

En conclusion, la CFDT Cheminots votera donc pour avec les réserves formulées ci-dessus ».

Merci pour votre écoute.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur TAILLEZ, c'est très clair également. Monsieur ROTOLO ?

M. ROTOLO, RS CGT, procède à la lecture de la déclaration suivante :

« La CGT avait demandé que la SNCF puisse bénéficier du soutien de l'État par le biais de financements pour faire face aux conséquences économiques de la crise que nous vivons. Nous aurions sans doute choisi un autre moyen que le recours au chômage partiel. Toujours est-il que la puissance publique indemnise en partie le coût salarial du confinement massif des cheminots.

La CGT demande, en complément des subventions que l'entreprise touchera, que SNCF Voyage ne verse aucun dividende à SNCF Réseau pour l'année 2020 afin de préserver ses finances. En contrepartie, nous demandons également que l'État verse une subvention d'un montant identique à SNCF Réseau.

À la SNCF, l'impact du confinement risque d'être lourd. On peut probablement chiffrer ces pertes à plus de 6 milliards d'euros pour l'ensemble du Groupe.

La majorité des pertes sont générées par les activités internationales. En France, les subventions publiques sont maintenues et amortissent les effets du confinement, ce qui n'est pas le cas à l'étranger. L'ex-GPF représente seulement un tiers des pertes. L'impact de la crise sanitaire est donc important, mais il ne justifie pas une casse des droits sociaux !

Si des notes diffusées aux OS font état d'une absence d'impact du chômage partiel sur les congés et repos, il demeure néanmoins beaucoup d'incertitudes quant aux effets sur les cotisations sociales qui sont les droits sociaux issus des salaires différés des cheminots.

– Quelles seront les conséquences du chômage partiel pour la CPR ? Cela aura-t-il un impact sur le calcul de la pension des cheminots au cadre permanent amené à prendre leur retraite dans les six prochains mois ?

– Quelles seront les conséquences pour le régime général, l'AGIRC, l'ARCCO ? Cela aura-t-il un impact sur le calcul des 25 meilleures années pour déterminer la pension des salariés en CDI.

– Quel financement de la protection sociale, du FASS ou encore de la médecine SNCF ?

– Quelles conséquences sur le calcul de l'assiette de la subvention des CSE et notamment de ses activités sociales ?

Les CASI et le CCGPF sont déjà lourdement pénalisés par l'annulation de tous les séjours vacances du printemps, et de grandes incertitudes planent sur ceux de l'été. Dans le même temps, le CCGPF a contribué à l'effort collectif en mettant à disposition des pouvoirs publics ses centres de vacances, dès que cela était nécessaire. Ni notre CSE, ni le CCGPF, ni les CASI auxquels notre CSE est lié ne doivent être pénalisés du fait du recours au chômage partiel.

Lorsque l'on est en chômage partiel, le télétravail, les formations ou l'astreinte sont impossibles. Cette contrainte, cette disponibilité, même minime, est incompatible avec la situation de chômage partiel où le contrat de travail avec l'employeur est suspendu. Il ne saurait y avoir, à nos yeux, de chômage partiel rétroactif si cela devait avoir un quelconque impact sur les cheminots par rapport à la situation dans laquelle ils pensaient être : télétravail, confinement opérationnel, astreinte ou autre.

Pour conclure sur ce sujet, ce que vous présentez comme de la solidarité nationale ne peut en aucun cas se traduire par une régression sociale sous prétexte de l'urgence sanitaire. Les impacts pour les salariés et les cheminots sont réels dans ce dispositif d'activité partielle.

Ce dispositif est profondément injuste et pèse davantage sur les cheminots les plus précaires, les plus fragiles, car il contribue à créer des inégalités et remet en cause les mécanismes de financement de protection sociale et de solidarité.

La CGT donc votera contre ».

Je vous remercie.

M. RABIER, Président

Merci, c'est bien compris. Madame DEBAST ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Notre déclaration ayant été faite ce matin, je vais juste revenir sur les points de précisions que vous nous avez demandé d'évoquer pour prendre notre décision. J'ai cru comprendre que, du coup, concernant l'impact sur les retraites, rien n'était encore inscrit dans le marbre. Cependant, je sais de source sûre que la SNCF a fait des demandes de garantie avec un plan de préservation des retraites pour les salariés, qu'ils soient au statut ou contractuels, auprès du Gouvernement.

Aujourd'hui, ces réponses n'ont toujours pas été apportées de la part du Gouvernement à la SNCF, c'est pourquoi il y a eu une demande de report du vote sur l'activité partielle. La délégation UNSA Ferroviaire vous demande donc aujourd'hui, comme elle ne peut avoir toutes ces garanties sur l'activité partielle, surtout le volet retraite complémentaire et retraite générale, le calcul sur les 6 derniers mois ou sur les 25 meilleures années pour les personnes contractuelles, de reporter le vote dans l'attente de cette garantie ou du moins des éléments factuels sur l'impact que cela aura sur les retraites.

Je vous remercie.

M. RABIER, Président

Je vais vous répondre avant que Monsieur GRANDÉ s'exprime. Nous sommes tenus par des délais légaux dans les ordonnances et les consultations. Effectivement, on consulte a posteriori puisque vous avez compris que cela commençait mi-mars et on s'inscrit pour plusieurs semaines jusqu'au mois de juin avec des chiffres théoriques, comme je l'ai dit ce matin. Le simple fait de rehausser le plan de transport va forcément nécessiter plus d'agents au travail et donc mécaniquement faire baisser le nombre d'agents en chômage partiel.

J'indique aussi que, pour les mois de mars et avril, cela changera peut-être et j'attends ce soir d'avoir un compte rendu de ce qui se sera dit dans la table ronde nationale avec François NOGUET. Les gens ne seront donc peut-être plus « graphiqués » en garde d'enfants mais en chômage partiel, donc en inactivité. On verra comment on graphique à tout le moins ceux qui ont été graphiqués en garde d'enfants ou en maladie, qui ne sont évidemment pas en inactivité partielle.

Tout ça pour vous dire que je ne peux pas reporter ce vote malgré le fait que vous posez des questions pertinentes, et la direction nationale RH travaille, sans doute avec le Gouvernement, pour nous apporter des réponses beaucoup plus certaines, peut-être en aurons-nous aujourd'hui à cette table ronde, je n'en sais rien. En tout cas, quand je vous dis que les choses sont claires sur la rémunération, le droit au repos, etc., on l'a écrit ; tous les points non écrits sont en cours d'instruction parce que l'Entreprise cherche à les sécuriser, parce que ce sont des questions que se posent un certain nombre de cheminots.

Néanmoins, il faut que vous sachiez que pour qu'un trimestre soit pris en compte, de mémoire, et vous me direz si je me trompe, il doit falloir 150 heures de travail, donc en réalité environ un mois de travail en moyenne. Cela veut dire que, si on ajuste un peu les choses, le premier trimestre est bien évidemment compté d'office, la crise n'ayant commencé qu'à mi-mars. Si cela pouvait véritablement avoir un impact, cela supposerait qu'au deuxième trimestre, puisque c'est bien celui-là qui nous impacte, des personnes mises en inactivité, donc avec les codes que j'ai indiqués tout à l'heure,

sans avoir au moins l'équivalent d'une vingtaine ou 25 jours de travail pour que le trimestre compte. Si on cible un petit peu, je pense qu'on n'y arrivera pas notamment avec les prévisions de rehaussement le 11 mai. Mais les questions sont posées, parce qu'il y a aussi un tas d'autres questions que nous avons vues pour préparer cette séance sur l'Unedic, etc. Si nous ne pouvons pas y répondre, c'est que nous n'avons pas les éléments techniques et financiers : on ne peut donc pas vous les donner, on ne vous cache rien. Je ne peux donc pas accéder à cette demande de report de vote, je pense que vous vous en doutiez.

Monsieur GRANDÉ ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

En complément de l'intervention de Marc pour la délégation SUD-Rail, la mise en place de l'activité temps partiel ne doit pas se dérouler a posteriori. Des agents ont été graphiqués comme ayant été en activité réduite, donc en chômage partiel ou activité partielle, peu importe le terme. En attendant, ils ont été disponibles sans utilisation sur une journée, donc à la disposition de l'entreprise et, ensuite, placés en activité partielle. On vous a interpellés quand même sur l'application du décret 2020-460 et les cinq points qui devaient être déclinés dans cette demande de consultation du CSE. Nous n'avons pas les réponses qui sont précisées à l'article 8 de ce même décret ; on n'a pas non plus les réponses aux questions qui ont été prises dans le RIC où on nous dit que le dossier est en cours d'instruction. La moindre des choses aurait quand même d'avoir les dates auxquelles les dossiers ont été déposés à la Direccte pour voir si on rentre vraiment dans le cadre légal du délai de 2 mois.

SUD-Rail ne signera pas de chèque en blanc pour une période prévue dans le document jusqu'au 30 juin. Les agents sont déjà, comme tous les Français, fort impactés par la situation et, en plus, ils vont arriver à une situation où ils ne sauront même pas quand ils travaillent et quand ils ne travaillent pas jusqu'au 30 juin, alors que Monsieur MARTEL nous a promis une reprise du trafic normal pour bien avant. On ne voit donc pas comment cette mise en place de l'activité partielle pourra servir de variable d'ajustement à un éventuel changement de politique de la part du Gouvernement ou de l'AO. Malgré tout, nous avons quand même beaucoup de questions auxquelles nous n'avons pas de réponse et nous espérons les avoir à un moment ou un autre.

M. RABIER, Président

Il y avait une demande de parole de Madame DEBAST avant qu'on procède au vote.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Oui, Monsieur RABIER, si je vous ai fait la demande c'est parce que je pensais que vous pourriez y accéder, sinon je ne me serais pas embêtée à la faire premièrement. Deuxièmement, si je vous ai également fait la demande, c'est parce qu'on est en lien avec la fédération et tous les gens de tous les CSE et de toute la France. Vous savez, on ne reste pas isolés dans notre secteur, et je sais que cette requête a été acceptée sur le périmètre du CSE du Sud-Est. Voilà pourquoi je m'étais permis de vous faire cette demande, car, comme cela vient d'être précisé à l'instant par Stéphane, c'est une demande qui est faite après la mise en place de consultation. En tout cas, je ne vois pas pourquoi on est pressé à une ou deux semaines près. Maintenant, j'entends

bien que vous ne pouvez accepter la requête, c'est le but du jeu : quand on demande quelque chose, on ne dit pas toujours oui. Du coup, pour la délégation UNSA Ferroviaire, nous allons nous abstenir vu que nous n'aurons pas toutes les garanties prévues et nos attentes en garantie pour les salariés. Je vous remercie.

M. RABIER, Président

Peut-être une précision. Je n'ai pas eu cette information, Madame DEBAST. Je savais qu'il fallait impérativement que l'on procède à un vote avant la fin avril, donc c'est le dernier jour. C'est une directive que j'ai reçue de la direction du groupe public ferroviaire. S'il y a un changement, en tout cas il n'est pas descendu jusqu'à nous, mais c'est vrai que ça aurait été plus simple qu'on puisse avoir cet échange en amont, mais peut-être n'aviez-vous pas non plus cette information-là.

Concernant le plan de continuité d'activité, je crois que c'est la délégation SUD qui l'a évoquée tout à l'heure, cet après-midi normalement, en tout cas en deuxième partie de réunion avec François NOGUET, Claude SOLARD, que certains connaissent, présentait aux différentes organisations syndicales représentatives au niveau national le plan de reprise pour l'ensemble des activités, TER compris. Peut-être que ça n'a pas été fait comme cela avait été demandé pour la période actuelle, mais il y avait en tout cas cette présentation cet après-midi.

Je laisse Élodie expliquer comment on fait, même si on a compris qui allait voter quoi. Je ne suis pas certain que la délégation FO se soit reconnectée, cela veut donc dire qu'on n'aura peut-être pas le nombre total de votants.

Mme LAMBERT

Pour procéder à la consultation sur les conséquences de la réduction temporaire d'activité suite à l'épidémie de Covid-19 (dont recours à l'activité partielle), nous allons faire l'appel des votants pour bien s'assurer que FO n'est pas connectée. À l'appel de votre nom, pouvez-vous confirmer votre vote : contre, pour ou abstention ?

Appel et vote des participants : 2 pour, 12 abstentions, 10 contre

Résultat du vote : abstention.

M. RABIER, Président

Merci Élodie, merci pour ce vote dans des conditions un peu inhabituelles. Le deuxième exercice un peu dans le même style, si ce n'est que ce ne seront pas les mots « pour », « contre » ou « abstentions », mais « favorable », « défavorable » ou « sans avis ». Je ne vais pas vous refaire l'histoire juridique de la raison pour laquelle on le dit autrement, mais l'ordonnance prévoit un recueil d'avis sur tout ce que les entreprises font concernant les congés, repos, etc. Chez nous, ce sont d'ailleurs plutôt les repos qui étaient visés, comme cela a été dit tout à l'heure par un certain nombre d'entre vous.

On vous a remis l'historique mais il n'y a rien de nouveau, il y a toujours le délai de 5 jours à prendre, les évolutions qui ont eu lieu, notamment avec la prise en compte à la fin des congés 2019 pour ceux qui étaient pris à partir du 16 mars, et vous devez donner un avis. Je pense que l'on va procéder de la même manière : favorable, défavorable et sans avis, si ça vous convient ainsi.

On fait donc le même exercice, Élodie, s'il te plaît.

Je vois qu'il y a une prise de parole. Y a-t-il des interventions d'organisations syndicales avant ce recueil d'avis ? La CGT veut-elle intervenir ?

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la CGT, nous sommes intervenus dans la liminaire, nous ne réinterviendrons donc pas.

M. RABIER, Président

SUD-Rail veut-il faire une intervention par rapport à ce point ?

M. LAMBERT, SUD-Rail, procède à la lecture de la déclaration suivante :

« Monsieur le président,

Vous nous consultez pour avis sur les mesures applicables en matière de congés et repos pendant la période de crise sanitaire. Nous résumons notre position en une phrase : « Ce n'est pas aux salariés de payer cette crise sanitaire ».

De plus, avoir imposé aux salariés qui ont travaillé pendant cette période de donner 5 jours est complètement incompréhensible et cela a été très mal vécu par tous nos collègues qui sont allés au front. De plus, les attitudes zélées de quelques dirigeants sur une fausse application de cette note sont totalement inacceptables. Nous laisserons même de côté la réflexion du dialogue social sur laquelle vous nous demandez un avis alors que vous l'avez appliquée sans concertation et sans accord.

C'est pourquoi l'ensemble de la délégation SUD-Rail émet un avis défavorable sur cette note, tant sur ses conséquences sur les agents que sur la façon dont elle a été appliquée ».

M. RABIER, Président

C'est très clair, merci. Pour l'UNSA, Madame DEBAST ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire, procède à la lecture de la déclaration suivante :

« Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Vous sollicitez l'avis de notre CSE à propos de la prise obligatoire entre le 16 mars et le 30 avril 2020 par tous les salariés de 5 repos acquis : RN, RU, RQ, RM, CET, compte courant. L'ordonnance n° 2020-323 du 25 mars 2020 portant mesure d'urgence en matière de congés payés, de télétravail et de jours de repos autorise cette mesure sans accord d'entreprise. L'UNSA Ferroviaire déplore que vous ayez unilatéralement décidé de l'application de cette ordonnance sans concertation ou échange avec les organisations syndicales représentatives.

La mise en œuvre de cette décision unilatérale s'est donc réalisée dans la précipitation, sans véritable cadrage national et de façon anarchique et inéquitable sur tout le territoire, certains périmètres autorisant le solde des congés 2019, d'autres DDT ou des jours fériés. Bref, il fallait absolument que les agents prennent au plus vite les 5 jours quelle que soit leur situation : travailleur en télétravail ou en non utilisé.

Sur le périmètre, une simple note explicative a été envoyée aux élus pour information. Si l'UNSA Ferroviaire peut comprendre l'effort de guerre, nous ne pouvons cautionner cette façon de faire. Alors que dans cette première version l'ordonnance ne prévoyait pas d'avis du CSE, l'article 7 de l'ordonnance n° 2020-389 du 1^{er} avril 2020 a rendu

obligatoire notre avis. Je cite : « L'employeur qui use de la dérogation prévue au présent article en informe le Comité social et économique sans délai et par tous les moyens. L'avis du Comité est rendu dans le délai d'un mois à compter de cette information. Il peut intervenir après que l'employeur a fait usage de cette faculté ».

L'UNSA Ferroviaire ne peut que regretter qu'il soit nécessaire que la loi vous y oblige pour que vous sollicitiez notre avis sur un sujet déjà mis en place par décision unilatérale de l'entreprise. Pour toutes ces raisons, l'UNSA Ferroviaire ne prendra pas part au vote ».

Merci.

M. RABIER, Président

Merci, Madame DEBAST. Monsieur TAILLEZ ?

M. TAILLEZ, CFDT, procède à la lecture de la déclaration suivante :

« Sur le contexte légal, la modification de l'ordonnance n° 2020-323 du 25 mars 2020 sur les congés payés, la durée du travail et le repos dominical a donné la possibilité aux entreprises d'imposer aux salariés la prise de 10 jours de repos maximum, et cela jusqu'au 31 décembre 2020.

Côté SNCF, l'entreprise a décidé de retranscrire la mesure législative en imposant aux cheminots la pause de 5 jours de repos entre le 16 mars et le 30 avril 2020, mais apparemment ça n'a pas l'air d'être fini. La Direction a clairement fait le choix de recourir à une application unilatérale, le recours à la négociation sur la partie congés n'a pas été fait.

Constatations. Lors de la mise en application, la mise en place de cette décision unilatérale a posé de nombreuses questions qui sont restées dans sans réponse. Pire, des divergences d'application des mesures suivant les entités sont constatées. Cette situation crée une inégalité de traitement entre les cheminots constituant le GPU. C'est inacceptable et la négociation d'un accord aurait pu l'éviter.

La CFDT Cheminots a plusieurs fois fait remonter à la DRH du GPU le fait d'être en désaccord avec la Direction sur cette mesure unilatérale, en demandant notamment une ouverture plus large du choix des repos concernés. La CFDT avait également demandé que le délai de pose des congés issus des reliquats de l'année 2019 soit étendu jusqu'au 31 mai 2020.

En conclusion, l'avis ne peut porter que sur la décision unilatérale prise par l'entreprise. La CFDT se positionnera sur ses effets, les différences d'application et les arbitrages qu'elle constate et, en tout état de cause, ne peut qu'émettre un avis défavorable ».

Merci pour votre écoute.

M. RABIER, Président

Merci. La délégation FO n'étant plus présente, je propose, Élodie, que tu refasses le même exercice.

M. DEBAST, UNSA Ferroviaire

J'ai encore une petite question. Il y a juste un bruit qui court comme quoi vous seriez prêts à nous demander un effort supplémentaire de 2 jours, ce qui vient d'être négocié

à Lyon avec un seul jour au mois de mai. Je voudrais donc avoir la position de la Direction régionale sur ce point. Merci.

M. RABIER, Président

J'ai entendu cette rumeur des 2 jours comme vous hier mais je n'ai pas d'information à l'heure où je vous parle de la part de ma propre Direction centrale. Si quelque chose doit être évoqué là-dessus, j'imagine que c'est aujourd'hui dans la table ronde nationale. Si c'est le cas, vous le saurez sans doute comme moi ce soir lorsque vous aurez un compte rendu par votre fédération ou moi par, je l'espère, la DRH nationale. Voilà ce que je peux vous dire à l'instant t, je n'en sais pas plus.

Élodie ?

Mme LAMBERT

On va donc procéder au recueil de l'avis du CSE TER Hauts-de-France sur les mesures applicables en matière de congés et repos pendant la période de crise sanitaire en application de la réglementation en vigueur.

Appel et vote des participants : 19 défavorables et 5 refus de prendre part au vote

Résultat : L'avis est donc défavorable.

M. RABIER, Président

Merci. Je laisse maintenant la parole à Monsieur le Secrétaire.

Information de Monsieur le Secrétaire

M. KIKOS, Secrétaire

Pour l'ordre du jour du 4 avec Xavier WATTEBLED et Philippe HONVAULT pour l'UNSA, si vous avez des questions, n'hésitez pas à nous les faire parvenir.

Je n'ai pas d'autre information, Monsieur RABIER.

M. RABIER, Président

Merci. Pour l'ordre du jour, Monsieur KIKOS, je ne suis pas sûr qu'on y arrivera lundi 4 compte tenu de mon emploi du temps. Je suis en train de regarder si on ne va pas le décaler d'un ou deux jours. Je reviendrai vers vous dans la soirée.

Mme. BULTHE

Ce serait pour le 6.

M. RABIER, Président

Vers quelle heure, Béatrice ?

Mme. BULTHE

De 11 heures à midi.

M. RABIER, Président

D'accord. Ça vous irait, Monsieur KIKOS et Monsieur WATTEBLED ?

M. KIKOS, Secrétaire

Je regarde et vous tiendrai au courant.

M. RABIER, Président

Entendu, on se reparle après.

Béatrice

Sachant que, le 6, Monsieur HONVAULT avait prévu de participer et qu'il est déjà participant de la CSSCT.

M. RABIER, Président

Oui, qui commence à 9 h 30.

Souhaitez-vous qu'une autre personne de l'UNSA participe, Madame DEBAST ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

On attendra confirmation et on vous donnera notre décision.

**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**

M. RABIER, Président

La parole est à Monsieur le Trésorier, s'il y a quelque chose. Monsieur FOURNIER, m'entendez-vous ? Il semble y avoir un problème technique.

Monsieur KIKOS, je vous propose donc de traiter le sujet de l'expert-comptable avant de revenir après vers Monsieur FOURNIER s'il a des éléments à nous communiquer.

M. KIKOS, Secrétaire

Oui, si vous voulez, Monsieur RABIER.

Comme cela a été échangé lors de l'ordre du jour, il faut un vote du cabinet Émergence en vue de la consultation sur la politique sociale de l'entreprise. De ce fait, il faut désigner le cabinet d'experts aujourd'hui pour la plénière, lesquels feront leur liste à la direction de l'entreprise pour l'ensemble des documents nécessaires à l'étude des travaux concernant la politique sociale sur notre région. Ensuite, nous déciderons et nous verrons comment et dans quelles conditions on tiendra les commissions et à quelle période se passera la présentation des travaux puisqu'on est encore en période d'incertitude. On tiendra donc très probablement un bureau de CSE dans le courant du mois de mai pour échanger sur les suites de ces dossiers et les travaux des commissions concernés.

M. RABIER, Président

Il y a donc une procédure de vote normalement.

M. KIKOS, Secrétaire

S'il n'y a pas d'autre intervention, je vous propose donc de passer au vote pour la désignation du cabinet Émergence.

M. RABIER, Président

Élodie, peux-tu refaire le même exercice, s'il te plaît ?

Mme LAMBERT

Oui, pas de souci.

Appel et vote des participants : 18 pour et 6 abstentions

Résultat : Pour la désignation du cabinet Émergence.

Information de Monsieur le Trésorier

M. RABIER, Président

Merci, Élodie. Je redonne la parole à Monsieur FOURNIER, j'ai l'impression que son micro fonctionne.

M. FOURNIER, Trésorier

Oui, Monsieur le Président, désolé pour ce petit problème technique. Je n'ai pas d'information spécifique concernant la trésorerie du CSE.

Désignation des 21 membres d'une CSSCT mutualisée éventuelle traitant de la crise sanitaire liée au Covid-19

M. RABIER, Président

Merci. On peut donc passer au point 6.

Nous avons envisagé, avec Monsieur le Secrétaire et une représentation de SUD-Rail il y a maintenant quelques semaines, le recours à une CSSCT mutualisée. À l'époque, nous étions début avril et nous n'avions pas encore le « film » de tout ce qui a finalement été décidé après avec les sociétés de maintenance et celles qui font suite. Néanmoins, on s'était dit qu'à un moment donné, à la sortie de cette crise, il serait intéressant d'avoir la possibilité de recourir à ces « outils », à cette possibilité du règlement intérieur d'une CSSCT mutualisée qui n'est ni plus ni moins que l'addition des trois mais avec environ 7 personnes sur 10 ou 65 %, je ne sais plus exactement comment c'est écrit. Cela suppose donc qu'il y ait 21 membres à désigner et c'est vous qui les désignez.

Nous allons faire cette désignation aujourd'hui afin que cet outil soit prêt à être utilisé si on décide à un moment donné, à cette instance ou au CSE de la semaine prochaine de le mettre en place pour telle ou telle chose. C'est peut-être un des points un peu rigide de notre Règlement Intérieur, c'est pourquoi je voudrais prendre les devants, car, par rapport à la situation du Covid-19, l'affaire est loin d'être terminée. Elle est complexe, on voit bien tous les débats de la journée, c'est pourquoi nous avons mis ce point.

Je laisse maintenant la parole à Monsieur le Secrétaire.

M. KIKOS, Secrétaire

On va laisser les organisations syndicales désigner les membres qui y participeront. Je vous propose donc de faire le tour de table habituel, Monsieur le Président.

M. RABIER, Président

Très bien, commençons par votre organisation syndicale : Monsieur ROTOLO ?

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la CGT, nous proposons Laetitia MAHIEUX, Fatima BOUKREDIA, Christelle CORBIN, Delphine BASSEZ, David WARTELE, Nicolas DELISSE et Fabien SMAGHUE.

M. RABIER, Président

Très bien. Pour SUD-Rail ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

À partir du moment où cette CSSCT viendra après les CSSCT par métier, nous désignons Loïc SOUIN, Rémi CORDIER, Maxime LENFANT, Anthony FRANÇOIS, Sébastien MENSUEL, William TABARY.

M. RABIER, Président

Merci, c'est bien noté Élodie ?

Mme LAMBERT

Oui

M. RABIER, Président

Pour l'UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Monsieur Stéphane MIENS, Monsieur Jacky LEMOINE, Madame Agnès COQUERIAUX, Monsieur Philippe HONVAULT et moi-même Pauline DEBAST.

M. RABIER, Président

Merci. C'est bon Élodie ?

Mme LAMBERT

Oui.

M. RABIER, Président

Le problème est que nous n'avons pas la délégation FO. On va donc passer à la délégation de la CFDT.

M. TAILLEZ, CFDT

Pour la CFDT, nous désignons Monsieur Éric FOSSIER et Monsieur Didier PACAULT.

M. RABIER, Président

Nous avons noté les deux noms. Toutes les délégations sont-elles d'accord sur le principe que l'organisation syndicale FO nous remette les noms de deux personnes dans la soirée ou postérieurement ? Cela vous pose-t-il un problème ?

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la délégation CGT, il n'y a pas de souci, si cela ne pose pas de problème juridique.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Pas de problème pour SUD-Rail.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pas d'objection pour l'UNSA.

M. TAILLEZ, CFDT

Pour la CFDT, j'émetts une réserve parce que je considère qu'il y a un respect des instances à avoir.

M. RABIER, Président

Que proposez-vous Monsieur TAILLEZ ?

M. TAILLEZ, CFDT

Si l'OS n'est pas là pour désigner, il n'y a pas de désignation, c'est tout. On a des instances, je pense qu'on se décarcasse tous pour y assister. Je suis peut-être un peu vieux jeu, mais je considère qu'il y a un respect de l'instance à avoir et je ne vois pas pourquoi on lui ferait un cadeau comme ça.

M. RABIER, Président

On refait donc un tour pour avoir vos remarques par rapport à ce que vient de dire la CFDT.

M. ROTOLO, RS CGT

Comme je l'ai dit avant, s'il n'y a pas de problème juridique. Maintenant, comme j'estime que, dans ces conditions, il faut l'unanimité, si cela pose un problème à une organisation syndicale... La position de la CGT est donc que ça ne pose pas de souci ; si ça pose un problème avec une organisation syndicale, tant pis, on suivra.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

La remarque de Julien est juste, il y a un minimum de respect, si vous quittez la séance, vous ne participez pas aux désignations. Maintenant, comme il n'y a pas unanimité pour que FO puisse le faire par la suite, on se pliera au fait qu'il n'y a pas consensus là-dessus.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Je ne pensais pas qu'ils ne seraient pas présents cet après-midi mais, effectivement, du moment que ça pose un souci à une organisation syndicale, je pense que, oui, il y a un respect à avoir, on se démène tous pour être présents aujourd'hui. S'ils ne sont pas là pour désigner, ils ne désignent pas et voilà.

M. RABIER, Président

Merci. Pour le coup, je n'avais pas forcément prévu ça et je partage l'idée qu'on fait tous beaucoup d'efforts, beaucoup de travail pour essayer de tenir ces instances et qu'il y a un travail qui nous attend tous en fonction de nos responsabilités. Je regrette vraiment, et le mot est faible, l'absence de FO. Cela ne me semble pas très correct vis-à-vis de tout le monde finalement.

Je vous propose deux choix :

– soit on arrête les seuls noms et il y aura donc une S-CSSCT mutualisée avec les 19 personnes qui m'ont été indiquées et on vote ;

– soit on reporte ce point, avec l'accord du Secrétaire, au 7 mai puisque nous avons de nouveau un CSE le 7 mai, en espérant que FO sera là le 7 mai, ce qui laisse à FO une chance de nous donner ses noms ; on n'aura pas de CSSCT mutualisée la semaine prochaine, on a donc encore l'opportunité de décaler ce point la semaine prochaine et de faire un rectificatif à l'ordre du jour du 7 mai, Monsieur KIKOS, à l'ordre du jour que l'on a envoyé hier.

Voilà donc les deux options que je vous propose. Je refais un tour des 4 OS. Monsieur ROTOLO ?

M. ROTOLO, RS CGT

Je ne vais pas vous donner mon avis comme ça, ce n'était pas prévu. Je vais essayer de consulter un petit peu et je reviens vers vous.

M. RABIER, Président

On fait une pause de 3 ou 4 minutes et je refais le tour.

M. ROTOLO, RS CGT

Je vous remercie.

Pause

M. RABIER, Président

Est-ce OK pour que vous puissiez donner votre point de vue, Monsieur ROTOLO, pour la CGT ?

M. ROTOLO, RS CGT

La CGT estime que ce n'est pas aux organisations syndicales de décider la modification de l'ordre du jour puisque la convocation de la CSSCT mutualisée est à votre initiative : on vous laisse donc cette charge.

M. RABIER, Président

OK. Pour SUD-Rail ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Pour SUD-Rail, même si c'était effectivement marqué 9 h 30 à 12 h 30, on a tous fait l'effort de rester ici, FO aurait peut-être pu le faire également. Mais s'il est possible de reporter ce point au prochain CSE, cela leur permettra de transmettre le nom de leurs mandatés qui ne sont pour rien dans le comportement des personnes qui siègent en CSE.

M. RABIER, Président

Entendu. Pour l'UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Monsieur Jean-Jacques TOURNAY avait demandé la parole à 10 h 50 et c'était justement pour parler de ça. Je vous avoue d'ailleurs qu'on en avait discuté entre OS quand on avait vu l'ordre du jour ambitieux et on s'était dit qu'entre 9 h 30 et 12 h 30, c'était assez serré, en sachant que le mode de communication n'est pas forcément évident. Oui, effectivement, je rejoins autant David que la position de la CFDT et la position de SUD-Rail : ce n'est pas à nous de modifier l'ordre du jour mais plutôt à vous ; deuxièmement, effectivement, il y avait peut-être d'autres impératifs avec des réunions nationales cet après-midi. Monsieur RABIER, votre décision sera la nôtre.

M. KIKOS, Secrétaire

Pour rebondir, comme ce n'est pas évident de faire les CSE en téléconférence, à l'avenir on peut peut-être adapter l'ordre du jour par rapport au temps. Si on fait un CSE sur 3 heures, il faut adapter l'ordre du jour et, comme le disait Madame DEBAST, il est vrai qu'on peut avoir d'autres téléconférences l'après-midi.

M. RABIER, Président

Oui, j'ai entendu, ça fait partie de notre expérience de la journée. Pour tout vous dire, quand on l'avait imaginée début avril, je ne pensais pas qu'on aurait autant d'éléments sur le plan de transport à communiquer, comme l'a fait Monsieur MARTEL. Cela a quand même pris beaucoup de temps et on a quelque part avancé ce qu'on aura à faire jeudi prochain.

La CFDT s'il vous plaît ?

M. TAILLEZ, CFDT

Au-delà de la technicité de faire l'instance en visioconférence, nous n'avons pas de sujet sur le fait que vous la reportiez le 7. S'ils étaient restés, ils peuvent désigner, il n'y a pas de problème. On n'a pas dit ça dans le but qu'ils ne siègent pas, ce n'était pas le but premier, mais il y avait des votes cet après-midi et ce n'est pas la première fois qu'ils le font, ils sont coutumiers du fait. Leur communication et leur électorat ne sont pas très en phase avec leur attitude, c'était donc juste pour marquer le coup. Mais si vous reportez le 7, qu'ils sont là le 7 et qu'ils désignent, je n'ai pas de problème avec ça.

M. RABIER, Président

Bien. Je décide donc de prendre en compte les 20 personnes qui ont été désignées et de les enregistrer, c'est-à-dire qu'on ne refera pas le tour la semaine prochaine pour recommencer l'exercice, et je demanderai la semaine prochaine à la seule délégation FO, en supposant qu'elle sera bien présente, de désigner son représentant, car il s'agit en fait d'une seule personne, auquel cas nous procéderons au vote si FO est bien là et a donné le nom. Cela ne devrait donc pas durer trop longtemps. On va donc enregistrer les noms et on ne recommencera pas l'exercice jeudi prochain.

M. TAILLEZ, CFDT

Je pense qu'ils sont deux à FO.

M. RABIER, Président

Il faut que je demande à Camille THIBAUT de confirmer.

Mme THIBAUT

Il y a déjà 20 personnes qui ont été désignées sauf si j'ai mal compté. Du coup, on doit désigner 21 personnes au total.

M. TAILLEZ, CFDT

Le découpage que vous nous avez envoyé était : 7 CGT, 6 SUD, 5 UNSA, 2 FO et 2 CFDT.

M. RABIER, Président

Cela veut donc dire qu'une délégation a désigné une personne supplémentaire ?

M. TAILLEZ, CFDT

Je n'ai pas fait le compte des gens mais, sur les papiers que vous nous avez envoyés, c'était 7 CGT, 6 SUD, 5 UNSA, 2 FO et 2 CFDT.

M. RABIER, Président

Ce qui fait 22. Est-ce nous qui avons fait une erreur Élodie ?

M. TAILLEZ, CFDT

N'avez-vous pas compté le référent CSSCT en invité ? Ce doit être 21 plus le référent CSSCT en invité.

M. RABIER, Président

Le référent est à part, on est d'accord.

Mme LAMBERT

Oui, le référent n'a pas été compté.

Décompte et vérification du nombre des désignés

M. RABIER, Président

Cela veut donc dire que c'est nous, dans la configuration initiale, qui n'avons pas calibré, parce que ce n'est pas la première fois qu'on fait une CSSCT mutualisée. Je cherche à comprendre pourquoi on est sur 22 + 1 avec le référent alors qu'on est d'habitude sur 21 + 1 = 22. C'est ça que je cherche à comprendre.

Ce n'est pas très grave puisque je viens de décider de reporter ce point à la semaine prochaine. Cela va donc nous permettre de corriger et de retrouver où est l'« erreur ». FO a deux participants a priori et on recommencera, contrairement à ce que je vous ai dit il y a 10 minutes parce qu'il y a un truc qui ne colle pas quelque part. Pour moi, il y a une OS qui a une personne « en trop » parce qu'on avait fait tout un calcul il y a un an pour avoir un équilibre de représentativité. Il est donc important que l'on reparte sur les mêmes bases que celles du Règlement Intérieur parce que ce n'est pas la première fois qu'on a une CSSCT mutualisée.

On est bien d'accord, Monsieur KIKOS, qu'on rajoute ce point de la désignation avec un rectificatif à l'ordre du jour du 7 ? Vous me donnez votre accord, puisque vous m'aviez laissé le choix de cette option.

M. KIKOS, Secrétaire

Puisque tout le monde s'est exprimé sur ce point et que c'est à votre initiative, on vous laisse modifier ce point. Pour rappel, on a déjà désigné une CSSCT mutualisée en séance plénière, on est en train de regarder et on avait bien effectivement 7, 6, 5, 2 et 2. Peut-être y a-t-il une erreur dans l'intitulé et on ne doit pas désigner 21 membres mais 22, il faudrait vérifier chez vous.

M. RABIER, Président

On va faire ce petit travail.

M. KIKOS, Secrétaire

On a déjà fait une désignation en séance plénière et c'était bien 7, 6, 5, 2 et 2.

M. RABIER, Président

On s'est donc peut-être trompé en mettant 21 à la place de 22 dans l'ordre du jour. On va vérifier ce point-là et on enverra un nouvel ordre du jour pour la semaine prochaine en mettant 22 si on doit mettre 22.

Merci.

M. ROTOLO, RS CGT

Par contre, s'il y avait une erreur, j'espère qu'on n'enlèvera pas de membre. Il ne faudrait pas que les règles d'aujourd'hui changent par rapport à celles de demain, si vous voyez ce que je veux dire. S'il y a eu une erreur en plus, tant pis, il faudra l'assumer.

M. RABIER, Président

J'ai parfaitement entendu le message, Monsieur ROTOLO, et, avant même que vous me le disiez, j'avais bien imaginé le fait que si d'aventure il y avait eu une erreur par rapport à une OS, je n'allais pas pénaliser cette OS. Tant pis pour nous. Pour clôturer ce sujet, je préfère que toutes les organisations syndicales représentatives soient là. Il me semble que cette situation que l'on vit depuis plusieurs semaines et qui va se poursuivre est trop importante pour que l'on « profite » ; en tout cas, ce n'est pas mon état d'esprit.

M. ROTOLO, RS CGT

Je ne voulais pas désigner un nombre aujourd'hui et qu'on nous annonce dans une semaine qu'il n'en fait plus partie, je ne trouverai pas ça très bien.

M. RABIER, Président

Je vais le dire autrement : les membres que vous avez désignés aujourd'hui iront à la CSSCT mutualisée si on décide de la mettre en place, mais je veux comprendre où est l'erreur. Il y a forcément un truc quelque part mais, ce n'est pas grave, pour cette fois-ci on en restera là et on demandera à FO de désigner un ou deux, et, pour les coups suivants, on se remettra d'aplomb si d'aventure il y a une erreur. Si ça se trouve c'est 22.

M. KIKOS, Secrétaire

Par rapport au calcul, par rapport au 65 %, c'est bien 21.

M. RABIER, Président

Ce qui voudrait dire qu'on s'était peut-être déjà trompés la première fois. C'est ce que disait Monsieur ROTOLO.

Ne perdons pas notre temps sur des choses qui sont finalement en marge des vrais sujets sur lesquels on doit travailler. Je vous garantis que les gens que vous avez désignés participeront bien mais je vous indiquerai aussi la semaine prochaine pourquoi il y a eu cette petite erreur. On avait mis 21 parce que ça faisait un compte rond qui permettait de respecter la représentativité quand on a monté le système il y a un an et demi.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Une toute dernière chose, parce que je paraissais peut-être oppressante tout à l'heure sur ma demande de report mais, juste pour votre information, je viens d'avoir en direct la région ORA, donc une région TER, ça a été accepté au CSE de ce matin.

M. RABIER, Président

Merci pour cette information, que je n'ai pas eue de mon collègue d'AURA. Sans doute y a-t-il un motif particulier ou alors une information nationale que je n'ai pas encore eue. Dont acte.

Merci à tous pour les débats et la qualité des échanges malgré la difficulté de vivre une instance dans ces conditions. On a une semaine encore riche et intense devant nous. J'ai encore de mon côté, comme je m'y suis engagé tout à l'heure, un certain nombre de points de calage. On vous envoie ce soir assez tard un premier projet assez élaboré pour le CSE du 7 mai. Vous ferez passer vos questions bien évidemment assez tôt la semaine prochaine pour qu'on puisse vous apporter les éléments et on va essayer, avec les présidents des CSSCT, d'être à la fois proactifs et rigoureux et en même temps très à l'affût de ce qui va éventuellement se décider à l'échelon national. Encore, nous, sur notre région, on a réussi à faire moins avec un petit écart de quelques heures, mais il y a bon nombre de régions qui font déjà leur CSSCT avec des tables rondes après, ce qui est pour moi encore plus compliqué que l'exercice concernant TER Hauts-de-France.

Merci à tous, bonne fin d'après-midi et à la semaine prochaine pour ceux qui seront de nouveau autour de ce point de téléconférence.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Monsieur RABIER, je me permets, étant donné qu'on est bien en CSE, si je ne me trompe pas, les GTTRR avaient été mis dans le RI CSE. Je vous fais la demande de demander rapidement des GTTRR sur le service qui va être mis en place, sur les roulements que nous avons reçus. Étant donné que la CSSCT Traction arrive très vite, il serait bien que les collègues sur place puissent en discuter et puissent faire remonter à la Direction et au CSSCT les remarques qu'ils pourraient faire.

M. TAILLEZ, CFDT

Pour la CFDT, on vous fait la même demande, Monsieur RABIER.

M. RABIER, Président

On l'a effectivement déjà entendu ce matin de la part de Monsieur TAILLEZ. Je vais bien évidemment le redire à Monsieur MARTEL mais on parle d'un service de 3 semaines, du 11 mai au palier de début juin. Je fais part de cette demande juste après, OK.

Merci beaucoup à tous, bonne fin de soirée.

La séance est levée à 15h15.