

# Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

## SÉANCE EXCEPTIONNELLE DU 7 MAI 2020

Présents :

### DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. MARTEL, Direction de production	
M. SHERANI, Département Relations Sociales	
M. TONNERRE, Direction Pôle Prévention	
M. PERCEBOIS, Préventeur	
Mme LAMBERT, Département Relations Sociales	
Mme BULTHE, Département Relations Sociales	
Mme THIEBAUT, Département Relations Sociales	
Dr. VASSEUR, Médecin de Région ( <i>jusqu'à 12h30</i> )	

### ÉLUS DU PERSONNEL

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

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		M. LEMOINE	UNSA Ferroviaire	
M. TOURNAY	UNSA Ferroviaire		Mme DE SOUSSA	UNSA Ferroviaire	
Mme DEDISSE	FO		M. FERTÉ	FO	
M. TAILLEZ	CFDT		Mme MARTIN	CFDT	V
Mme MANIER	CFDT	E	M. FOSSIER	CFDT	

### REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

M. ROTOLO	CGT	Fédération Nationale des Travailleurs, Cadres et Techniciens des chemins de fer
M. GRANDE	Sud Rail	Sud Rail
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 7 mai 2020

<b>1. Présentation et déclarations liminaires .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Plan de transport .....</b>	<b>27</b>
<b>3. Gestion des flux .....</b>	<b>35</b>
<b>4. Prévention et protection des personnels .....</b>	<b>60</b>
<b>4. Sujets périphériques .....</b>	<b>81</b>
<b>5. Synthèse .....</b>	<b>87</b>

*La séance est ouverte à 9 h 31.*

M. RABIER, Président

Bonjour à tous. C'est Raphaël Rabier. J'ai observé que le secrétaire était présent. Je vous propose d'ouvrir ce CSE extraordinaire. Sur les aspects logistiques, comme à l'accoutumée, si vous rencontrez des difficultés de connexion, vous patientez quelques secondes avant de vous reconnecter. Ça peut revenir. Si besoin, vous pouvez utiliser un autre média dans le cas où ça ne fonctionne pas. Il y a un compte de téléconférence téléphonique de secours. Dans les différents échanges et débats que l'on aura, comme les fois précédentes, on fait l'effort de parler lentement et d'être concis, de désactiver le micro lorsqu'on a terminé, de respecter le temps de parole des uns et des autres et de laisser, quand il y a des présentations, terminer la présentation pour ensuite s'inscrire, intervenir et échanger. Essayez d'utiliser le mot « terminé », comme ça, on sait que vous avez terminé votre question ou votre affirmation, ce que vous voulez indiquer. On ne conseille pas l'usage de la caméra pour faciliter la gestion des flux informatiques. Je vous propose de procéder à l'appel. Je donne la parole aux représentants syndicaux pour l'appel. Merci.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur le Président. Pour la CGT, Alexandre KIKOS est remplacé par Xavier WATTEBLED. Daisy DERAINE est remplacée par David WARTELLE.

M. RABIER, Président

Merci.

M. GRANDE, RS SUD-Rail

Bonjour à toutes et à tous. Pour la délégation SUD-Rail, M. PLATEAUX remplacera M. EUDELIN. La délégation est au complet.

M. RABIER, Président

Merci.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour la délégation UNSA Ferroviaire, nous serons au complet, car M. DEBAST Christian a démissionné de son mandat CSE en toute discrétion au dernier CSE. Il sera remplacé en tant que titulaire par M. MIENS Stéphane.

M. RABIER, Président

Merci.

M. FERTÉ, RS FO

La délégation FO est composée de Mme DEDISSE et de moi-même.

M. RABIER, Président

Merci.

M. VÉZARD, RS CFDT

Pour la CFDT, Mme MARTIN remplace Mme MANIER. M. TAILLEZ est présent. Et moi-même.

## 1. Présentation et déclarations liminaires

M. RABIER, Président

Merci. Avant de vous laisser la parole pour vos éventuelles déclarations liminaires, je voulais introduire les sujets, les thèmes sur lesquels nous allons travailler ce jour. Je voudrais en premier lieu remercier tous ceux qui ont contribué aux travaux de ce CSE qui ont été, vous le savez, extrêmement lourds, mais aussi le travail de fond et la mobilisation intense qui a prévalu ces 10 derniers jours. Cela a commencé avant le 30 avril. Mes remerciements concernent bien évidemment les dirigeants régionaux, mais aussi les acteurs de terrain, les DPX, DUO, les différents responsables fonction support impliqués. Pour être concret, j'ai une pensée particulière pour mes collègues du département RS à qui j'ai demandé énormément d'efforts, et bien évidemment vous, les représentants du personnel dans leur ensemble, qu'ils soient membres CSSCT ou CSE, pour tous les travaux d'analyse et d'études que vous avez faits. Je sais que vous n'avez, pour la plupart, pas compté votre temps non plus pour faire face à des délais exceptionnellement contraints. Nous le savions, cela s'est malheureusement vérifié. En termes de dialogue social, on a parfaitement conscience, avec le Directeur de Région et d'autres dirigeants, que cette crise génère de nombreuses tensions, incompréhensions, questions, frustrations chez tout le monde. Vous n'avez pas le monopole des difficultés, des tensions qui peuvent être rencontrées. Cet état de fait, qui se cumule à des réunions qui doivent se tenir obligatoirement à distance, nous impose à tous de dépasser nos ressentiments dans le cadre des responsabilités respectives que l'on peut avoir pour œuvrer dans l'intérêt général des cheminots et de l'entreprise. Depuis le début de la crise, avant même le confinement décidé mi-mars, le Directeur de Région et moi-même avons engagé un processus permanent de concertation sur la gestion de cette crise. Chacun à sa place, nous avons pu collectivement apprécier la qualité, la transparence des échanges, le respect mutuel entre les différents représentants du personnel, les différents dirigeants du TER. Cette méthode a permis à toutes les parties de prendre un peu de hauteur et nous a aidés à traiter avec davantage d'intelligence collective des dossiers extrêmement importants et difficiles.

Comme vous le savez, les pouvoirs publics ont décidé d'une première étape de déconfinement lundi 11 mai. Les récentes déclarations du gouvernement confirment ce déconfinement progressif qui va inviter les citoyens que nous sommes à une forme de responsabilisation pour continuer à prévenir la propagation du virus. Les directives plus opérationnelles, il y en a eu certaines le 28 avril, nous en aurons sans doute cet après-midi, ont été apportées par le gouvernement. L'entreprise publique SNCF a été appelée à faire son devoir dans cette affaire pour rehausser l'offre de transport public. Comme elle a pu le faire au moment du confinement où, en quelques jours, on a dû réduire fortement l'offre et protéger les personnels, le travail qui a été le nôtre ces derniers temps était de reconcevoir une évolution sensible de l'offre pour conforter, renforcer les mesures de protection des personnels et ainsi être au rendez-vous d'une fréquentation plus forte, accrue la semaine prochaine, tout en régulant cette fréquentation. Chacun a parfaitement perçu, compris que cet exercice était difficile et exigeait un engagement de tous, un professionnalisme de haut niveau, et de beaucoup de pragmatisme, vis-à-vis de nos partenaires externes, je pense à l'autorité organisatrice, aux associations d'usagers, à la préfecture avec qui on a beaucoup travaillé. C'est ce qu'on a réussi à démontrer

en travaillant de concert avec eux pour maximiser les conditions de réussite de cette étape de lundi. Cette réussite ne dépendra pas de la seule SNCF, même si on a fait nos meilleurs efforts. Il y a d'autres contributeurs à la réussite. Les forces de l'ordre, bien évidemment, seront nécessaires et mobilisées. On a mobilisé largement là-dessus. Elle est à l'œuvre. Le télétravail est maintenu et massif, durable pour toutes les entreprises. On met en place des trains pour ceux qui ont absolument besoin de prendre des trains pour aller travailler. C'est l'objectif. Les voyageurs ont un rôle à jouer par leur comportement civique.

La SNCF est attendue sur plusieurs points. Un : produire le plan de transport. On doit tripler l'offre à compter de lundi pour les TER Hauts-de-France. C'est un peu moins vrai pour Voyage et un peu supérieur pour Paris, les Transilien. On va prendre en compte une nouvelle composante en matière de sécurité sanitaire pour les voyageurs avec un siège sur deux. Vous avez vu les reportages, les stickers apposés. On va inciter les clients à respecter les gestes barrières, à porter des masques et tout ce qui permettra de prévenir la propagation du virus. Et on va, cela fait débat, on l'a vu dans les tables rondes nationales ou hier encore en CSSCT, réguler les flux dans les gares, informer les voyageurs. Ça va passer par une campagne qui a débuté, une campagne de communication puissante qui va correspondre à un contrat de confiance entre le transporteur que nous sommes et les voyageurs.

En tenant compte des remarques du dernier CSE, j'ai entendu que la conduite des débats était longue, j'ai décidé, et je m'en suis entretenu avec le secrétaire hier, d'organiser et de structurer les échanges d'aujourd'hui autour de 4 thèmes. Le premier, c'est le plan de transport. Nous ne représenterons pas ce que M. MARTEL a déjà présenté la semaine dernière. Vous l'avez vu dans le dossier. Mais il y a encore des questions légitimes liées au plan de transport qui se met en place. Le deuxième sujet, qui est pour moi majeur, c'est la gestion des flux de voyageurs et tout ce qu'il y a autour : les gares, les accueils des embarquements, les coupons d'accès. Vous vous posez des questions, elles sont normales. Les clients en posent aussi. Les autorités organisatrices nous aident et essaient de réguler le sujet. Le troisième sujet majeur concerne les mesures de protection des agents liées à cette nouvelle étape. Nous n'avons pas rien fait depuis mi-mars. Progressivement, nous avons amélioré la doctrine du masque qui a largement évolué. Une nouvelle étape a permis de revisiter par des protocoles, des débats, des actions, vos contributions nombreuses sur le terrain et concrètes, de travailler autrement et de protéger tout en faisant un travail permettant de rehausser le plan de transport. Le quatrième chapitre sera sur les sujets connexes à tout cela. Vous pourriez avoir des questions sur ce que l'on fait pour les télétravailleurs. On y a en partie répondu dans le dossier.

Pour finir, la consultation qu'on a prévue ce jour se fait dans un calendrier imposé par un plan général qui concerne la nation toute entière. Ce n'est pas un sujet purement d'entreprise SNCF. Nous n'avons pas de délai supplémentaire. La date du 11 est fixée depuis 4 semaines maintenant par l'autorité publique. Elle concerne la SNCF comme toutes les entreprises. En tant qu'entreprise, nous allons appliquer les dispositions, comme le télétravail massif. Nous avons même anticipé tout cela, avant que le gouvernement nous le demande, fin avril. Nous avons une obligation d'entreprise publique, qui doit transporter des personnes en veillant à ce qu'il y ait

toujours plus de places que de fréquentation. Nous avons une tutelle, car notre actionnaire est l'État. Pour toutes ces raisons, nous sommes concentrés et nous devons faire nos meilleurs efforts. C'est pourquoi nous avons mis en ligne un dossier il y a une semaine. Nous l'avons complété, illustré, car nous avons dit des choses jeudi soir dernier, j'ai entendu les réactions des uns et des autres. Elles ne sont pas surprenantes. Nous avons tenu, parce que les débats et les travaux ont continué tout au long de la semaine avec les partenaires extérieurs, à illustrer ce qu'on a indiqué jeudi dernier par des annexes complémentaires que vous avez reçues jusqu'à hier soir pour comprendre de quoi il s'agit, les dispositions et comment on les met en œuvre. Je crois que vous avez tous compris que les intenses travaux et études qui ont eu lieu cette semaine ont montré la mobilisation maximum pour définir la meilleure organisation possible. Je fais le vœu que nos échanges de ce jour soient les plus utiles, constructifs pour améliorer encore les dispositifs, il nous reste trois jours, et vous permettre en conscience, en responsabilité, d'exprimer par vos votes votre approbation ou non à ce plan. Je laisse la parole pour les déclarations liminaires. On commence par la CGT.

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

*Monsieur le Président, mesdames, messieurs, sur injonction gouvernementale et par déclinaison de la direction nationale, nous sommes consultés aujourd'hui comme expliqué sur les modalités du processus de sortie de confinement afin de relancer largement la production dès le 11 mai. La CGT considère que la reprise d'activité dictée par le gouvernement et le patronat repose exclusivement sur les intérêts économiques au détriment des mesures sanitaires. Cette reprise d'activité précipitée s'accompagne naturellement d'un nombre important de zones d'ombres quant aux moyens de protection alloués aux cheminots ainsi qu'aux usagers. Les dangers liés au virus et à la menace d'une seconde vague demeurent. Les trop nombreux, trop volumineux documents fournis, pour certains trop tardivement remis par l'entreprise, devraient nous permettre de mesurer les enjeux et les mesures prises afin de protéger les cheminots et les usagers face à cette pandémie. Les études et informations préliminaires tendent à montrer que le coronavirus peut persister sur les surfaces de quelques heures à plusieurs jours. Ceci peut dépendre de différents paramètres. Par exemple, le type de surface, la température, l'humidité ambiante. Selon une étude, le virus peut rester actif jusqu'à 4 heures sur les surfaces en cuivre, 24 heures sur le carton et jusqu'à 3 jours sur les plastiques et aciers inoxydables. Selon les données actuelles, le Covid-19 se transmet essentiellement par inhalation de gouttelettes émises par une personne porteuse du virus, mais rien ne prouve qu'il ne se propage pas dans l'air. En effet, une analyse récente d'un cas survenu en Chine démontre que la climatisation a pu être la source d'une contamination entre personne malade et personne saine. Autant dire que les transports en commun sont une véritable pouponnière pour le Covid-19. Nous le savons, le transport en commun est l'un des premiers facteurs de propagation du virus. C'est un véritable défi qui nous attend. Un défi qui ne peut répondre d'aucune approximation. La santé des cheminots, des travailleurs des entreprises extérieures, des usagers en dépend. Vous consultez donc aujourd'hui, 7 mai 2020, les élus CSE sur ce plan de relance d'activité. Un plan qui nous est parvenu par voie électronique entre le 30 avril et le 6 mai, et qui ne contient pas moins de 90 documents. Alors que nous sommes en confinement depuis presque 2 mois, alors que la date du 11 mai a été annoncée depuis presque 4 semaines, pourquoi les documents relatifs à la*

reprise d'activité nous parviennent-ils si tardivement ? Au vu des enjeux et des risques liés à cette pandémie, comment voulez-vous que nous puissions sérieusement étudier en quelques jours l'ensemble des documents fournis par l'entreprise ? Les nombreuses questions que soulève ce plan auraient pu trouver réponse dans les différentes CSSCT dont nous n'avons toujours pas reçu tous les comptes rendus et ainsi apporté un éclairage à notre CSE. Force est de constater que tel n'est pas le cas. À la sortie des dernières CSSCT, nos représentants constatent qu'à aucun moment ou presque, l'entreprise n'a pris en compte les propositions et remarques présentées par ceux-ci. Pouvez-vous nous expliquer la raison pour laquelle la direction a refusé d'annexer le rapport préventif présenté par le représentant de la CGT en CSSCT Production et Évolution des services ? Les approximations, les supputations, voire les interdictions à l'exemple du secrétaire adjoint de notre CSE interdit de participer à la deuxième réunion de la CSSCT du 23 avril 2020, ne peuvent nous satisfaire. Une fois de plus, l'entreprise démontre que le dialogue social n'est pas sa priorité et que l'enjeu économique passe avant tout. Malgré nos nombreuses alertes, vous ne prenez toujours pas la peine d'aviser les mandatés et vous effectuez des évaluations des risques professionnels de façon unilatérale en non-respect du RH puissance 1. Vous présentez un Document Unique générique, englobant l'ensemble des métiers. Vous ne nous donnez aucune projection de l'organisation du travail par métier, adaptée aux risques spécifiques qui nous intéressent aujourd'hui. Un agent d'escale n'est ni un vendeur ni un ASCT, et vice-versa. Vous ne consultez même pas le CSE sur les EPI. La communication faite par les DPX aux agents est en totale contradiction avec les propos tenus en instance. Par exemple, il a été dit par vos soins et ceux du Président de la CSST Services que seuls le personnel de la SUGE et les forces de l'ordre contrôleraient l'accès aux emprises et le port du masque. Pourtant, des mails ont été envoyés aux ASCT, leur indiquant que dès lundi, il y aurait des filtrages et qu'ils contrôleraient les titres de transport, les tickets d'accès, mais aussi le port du masque. Ceci n'est qu'un exemple parmi tant d'autres. C'est pour toutes ces raisons que la CGT a émis un avis défavorable dans les différentes CSSCT. Redémarrer coûte que coûte, peu importe les conséquences. Pourtant, de nombreux trous subsistent dans la raquette. Et cela, malgré nos diverses interventions. Des réelles questions techniques. Par exemple, quid des ventilations, climatisations dans les bâtiments et les rames ? De quelles ressources disposons-nous dans les établissements pour faire un état hebdomadaire des équipes et des moyens ? Comment analyser les risques à chaque poste de travail avance ce déconfinement ? Comment expliquer une différence de traitement suivant les types de gares ? Comment expliquer qu'à tel endroit, le nettoyage sera effectué quotidiennement et, à d'autres endroits, une fois par semaine ? Comment expliquer la présence des autorités et les filtrages dans certaines gares, et pas dans d'autres ? Y aurait-il différentes classes de cheminots ou d'usagers en fonction de leur lieu de résidence ? N'y aurait-il pas tout simplement un manque de moyens face à l'ambition d'une reprise de trafic surdimensionnée ? Pour la CGT, il n'est pas acceptable de différencier ainsi les niveaux de protection et de prévention. Pour la CGT, la reprise progressive du trafic ne pourra se faire qu'à l'instant où tout sera mis en œuvre pour garantir la santé physique et mentale des cheminots et la protection des usagers. Nos laboratoires et nos cabinets médicaux devaient être un maillon essentiel pour aider à assurer une reprise du travail dans de bonnes conditions. Il est également indispensable qu'une demi-journée de



sensibilisation sur les gestes barrières et les adaptations aux postes de travail soit mise en place pendant cette période, et ceci lors de la première journée de service des agents. Nous demandons la distribution d'un kit sanitaire comprenant des lingettes anti-virucides, du gel hydroalcoolique et des masques à chaque cheminot. Nous demandons la diffusion de la liste des points d'eau où il sera possible de se laver les mains. Nous demandons la mise à disposition de gel hydroalcoolique sur l'ensemble des postes de travail et lieux publics. Nous demandons que le port du masque FFP2, seul masque apte à protéger les personnes contre l'inhalation de gouttelettes et de particules en suspension dans l'air, soit obligatoire partout où la distanciation sociale peut être rompue. Des spécificités de métiers sont également à mettre en place. Par exemple, pas de relève d'ADC ni d'ASCT en cours de route. Nous demandons l'abandon et l'interdiction de l'exploitation des trains EAS, et ceci même sur la ligne Paris-Beauvais. Nous demandons des temps de retournement suffisants pour permettre une désinfection complète des rames et des cabines avant chaque départ d'une gare d'origine. Nous demandons la suppression des RHR et des coupures durant cette période de pandémie. Compte tenu de cela, nous demandons de revoir la composition des journées de service des ASCT. Les postes de travail devront être adaptés pour respecter la distanciation sociale.

Enfin, que dire de l'attitude de notre direction nationale qui estime impossible de répondre à une obligation de résultat qui pourrait être imposée ? Sous-entendu, on va reprendre, mais il ne faut pas s'attendre à des miracles et surtout, en cas de problème, on ne peut être retenu comme responsable. Une direction nationale qui demande aux cheminots de s'investir afin de répondre à ce défi qu'est la reprise d'activité en période de pandémie, une direction qui reconnaît que la situation risque d'être tendue, une direction qui reconnaît qu'elle ne pourra répondre à l'ensemble des préconisations, une direction qui sait que la plupart des mesures de reprise de l'activité sont, dans les faits, inapplicables et qu'il nous faudrait des moyens énormes afin de pouvoir appliquer et qui, dans le même temps, estime que la question des suppressions d'emplois à la SNCF n'est pas un sujet tabou. Nous aurions pu attendre un changement de méthode, de logiciens dans cette période de crise sanitaire. Que nenni. Vous continuez votre marche en avant. Comme nous le disions précédemment, le risque est grand d'une deuxième vague, qui enfoncerait encore plus profondément notre pays dans une crise sanitaire et économique d'ores et déjà sans précédent. Encore une fois, monsieur le Président, vous faites un pari. Le pari que le professionnalisme des cheminots et leur attachement au bon fonctionnement du service public ferroviaire pourra à lui seul résoudre l'ensemble des problèmes posés par cette reprise d'activité dans une période de pandémie. Face à ce virus, personne n'est à l'abri. Personne n'est préparé. Ni vous ni nous. Pas de pari. La situation impose la plus grande prudence et demande l'application stricte des préconisations faites par les vrais experts : les médecins. La crise actuelle modifie en profondeur nos habitudes. Vivre en se protégeant des autres n'est pas une pratique automatique. L'adaptation des pratiques professionnelles et des gestes métiers nécessite du temps et de la formation pour faciliter leur appréhension et une mise en œuvre par tous. Le doute qui, très justement en cette période, subsiste dans la tête de très nombreux cheminots accentue les risques ferroviaires. Trop d'inconnues subsistent sur les nettoyages réguliers des locaux, des matériels roulants, des outils de travail. Trop d'inconnues subsistent à cette heure sur les difficultés de mise en œuvre de barrières réelles efficaces. Pour la

*CGT, cela n'a pas été suffisamment pris en compte. Si les missions de service public qui incombent aux cheminots sont bien d'intérêt majeur pour la nation, jamais elles ne doivent se faire au détriment de la santé. Encore une fois, la CGT le dit : nous ne sommes pas contre la reprise d'activité, mais pas sans conditions. Trop nombreuses sont les questions sans réponses, trop nombreux sont les dossiers rendus trop tardivement. Trop nombreuses sont les situations où le doute persiste. Trop nombreux sont les manquements. Trop nombreuses sont les inconnues dans ce dossier. C'est pour toutes ces raisons que la délégation CGT vous demande, pour ne pas mettre en danger la santé et la vie des usagers et des cheminots, de reporter la consultation de ce jour à une date ultérieure. Je vous remercie.*

M. RABIER, Président

Merci. Je laisse la parole à la délégation Sud.

M. GRANDE, pour la délégation SUD-Rail, procède à la lecture de la déclaration liminaire suivante :

*Monsieur le Président, nous avons fait le choix d'attendre votre présentation de cette plénière de CSE, avec en ordre du jour la consultation sur les modalités du processus de sortie de confinement incluant les aménagements des conditions de santé, de sécurité et de travail, chose que vous avez faite en ouverture de séance. Ce choix était motivé par un dernier espoir d'un dialogue de qualité. Pourquoi cette inquiétude, nous direz-vous ? Simplement qu'à la lecture des documents, bon nombre de nos inquiétudes et remarques concernant la santé, la sécurité et le travail des salariés ne sont pas prises en compte. Nous n'en ferons plus la liste ici, de par sa longueur, de nos nombreuses interventions, et la mauvaise habitude de laisser s'installer le débat dans des problématiques locales et spécifiques dans cette instance, pourtant déjà bien chargée de nombreux dossiers et sujets. L'exemple permet d'illustrer, mais laisser transformer cette instance en expression individuelle et corporatiste n'amène pas, selon nous, à un débat utile et doit faire sans aucun doute partie d'une stratégie de management. Ceci étant dit, vous vous félicitez dans le document de consultation de l'existence du cadre d'un cycle d'échanges nourris avec les représentants du personnel, destiné à poursuivre en qualité et sérieux le travail engagé en commun depuis le début de la crise sanitaire, que ces travaux ont été menés également en parallèle des échanges nationaux réalisés, notamment dans les tables rondes et les groupes de travail nationaux, pour poursuivre que la présente consultation du CSE TER Hauts-de-France sera réalisée dans les conditions qui doivent être fixées par décret. Après avis du CSE, les mesures présentées ci-après seront rapidement mises en œuvre afin de permettre la reprise d'activité demandée par les pouvoirs publics. Elles pourraient être adaptées en fonction des prochaines directives gouvernementales au regard de l'évolution sanitaire sur le territoire national. Voilà le cœur du problème. En utilisant allègrement le terme « l'entreprise », vous dépersonnalisez les responsables légaux et pénaux des conséquences d'une politique, que nous qualifierions de dangereuse et inconsciente. Vous listez les décisions unilatérales, à peine modifiées après nos remarques et interventions. Oui, les représentants Sud-Rail sont intervenus de tout leur poids depuis le début de l'épidémie. Et heureusement, sinon nous pourrions croire qu'aucun agent n'aurait à sa disposition le moindre masque ou gel, vu les premiers discours que nous avons dû entendre. Oui, nous avons œuvré pour assurer la protection des salariés, dont vous faites partie, et des usagers. Oui, nous*

*poursuivrons notre démarche qui n'est pas dans un faux dialogue ni dans une fausse gestion en commun de cette crise. Nous vous rappelons avec force et certitude que vous mettez en danger les usagers et les salariés par des mesures dictées par l'économie et les directives des pouvoirs publics. Vous n'êtes pas un simple représentant de la direction, mais un responsable des mesures prises, et nous vous affirmons aujourd'hui prendre toutes les mesures dès lundi matin pour identifier vos responsabilités dans les situations rencontrées par les agents et les usagers. Vous prenez ces décisions dans l'exercice de vos fonctions en votre âme et conscience, et malgré nos avis. Sud-Rail sera aux côtés des cheminots dès le 11 mai pour déclencher toutes les mesures d'alerte ou de cessation de travail qui nous sembleraient nécessaires à leur sécurité et celle des usagers. Nous appelons tous les cheminots à ne jamais accepter vos directives s'ils venaient à se sentir en danger, et donc exercer leur droit de retrait. Concernant ce dossier, et heureusement que ce gouvernement libéral vous aide dans votre tâche, vous nous faites part de l'application du décret numéro 2020-508 du 2 mai 2020, vous permettant de réduire les délais de consultation. Certes, ce délai tombe à point nommé pour tout néolibéral qui se respecte, mais c'est faire abstraction que ce délai est court pour les consultations émises à compter de la parution du Journal officiel. Notre convocation et celle des marges de consultations ayant pris origine en date du 29 avril 2020 pour l'ordre du jour et du 30 avril pour la mise à disposition des documents, rien ne vous permet légalement de réduire à 8 jours le délai, comme vous le permettrait ce décret. En effet, nous vous conseillons de lire l'article 3 de ce même décret. Rien ne vous permet d'appliquer une relance programmée et légale en date du 11 mai 2020. Notre délégation n'ayant pas validé vos errements dans l'application du Code du travail, nous ne participerons pas à cette consultation illégale, et encore moins à son application. Merci.*

M. RABIER, Président

Merci. Je laisse la parole à la délégation UNSA.

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

*Monsieur le Président, le 28 avril dernier, lors de son discours à l'Assemblée nationale, le Premier ministre a livré les grandes lignes de l'organisation du déconfinement à compter du 11 mai prochain. Il s'agissait d'un cadrage général, mais pour l'UNSA-Ferroviaire, la déclinaison dans les transports engendre beaucoup de questions et d'inquiétudes. Nous savons que ces inquiétudes sont aussi partagées par l'entreprise et nous avons d'ailleurs pris connaissance d'un courrier de l'UTP qui s'inquiète aussi de la possibilité de mettre en œuvre ce déconfinement dans les délais impartis pour les transports en commun. Cette crise sanitaire sans précédent, qui nous frappe de plein fouet, aura en plus du bilan humain un impact économique non négligeable pour notre pays. Une fois de plus, notre entreprise et les « privilégiés de cheminots », désignés par l'État il y a à peine quelques mois sous ce vocable, devront y faire face et apporter leur contribution à « l'effort de guerre ». Mais il convient de ne pas confondre vitesse et précipitation. Pour rappel, les cheminots ont continué à faire partie des salariés en première ligne pour assurer un service au plus proche des besoins de la population, des soignants, des employés de commerces essentiels. Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'annonce de la sortie du confinement fixée au 11 mai ne laisse pas beaucoup de temps pour*

*préparer une reprise sereine de la production et des circulations. Pour l'UNSA-Ferroviaire, un déconfinement précipité et mal anticipé pourrait nous faire revenir à la case départ, réduisant à néant les efforts réalisés par tous ces derniers mois. Cette échéance, tant pour l'entreprise que pour les salariés, ne doit pas être prise à la légère. La protection sanitaire des salariés, et par la même occasion des voyageurs, doit être notre priorité. Monsieur le Président, pour l'UNSA-Ferroviaire, la reprise doit se faire progressivement et en prenant les mesures sanitaires adaptées et recommandées par les différents organismes de santé afin que les agents puissent retourner au travail en toute sécurité et l'esprit serein. L'UNSA-Ferroviaire sera vigilante sur l'approvisionnement des agents en moyen de protection (masques, gel hydroalcoolique, etc.), sur l'application des gestes barrières et sur l'évolution des procédures de travail au bénéfice de la santé des salariés. De manière générale, les consignes et autres documents métiers doivent comprendre des informations claires et précises, appuyées le cas échéant de formations afin de s'assurer que chaque salarié soit en capacité de mettre en œuvre les mesures de prévention décidées. Par exemple, dans les fiches métiers, il est abordé le sujet du retrait temporaire du masque sans préciser les modalités pratiques ou les gestes métiers qui ne déroulent pas l'intégralité des procédures. Nous voyons aussi un défaut d'anomalie dans la procédure du film sur les claviers informatiques. Et j'en passe. Vous l'aurez compris, monsieur Le Président, pour l'UNSA-Ferroviaire, la date du 11 mai 2020 semble ambitieuse, prématurée et précipitée. Nous ne pouvons qu'attirer votre attention encore une fois sur les RPS que génère cette situation, autant pour les salariés, pour les pôles mutualisés, pour la direction et également pour les élus du personnel, vu le nombre conséquent de documents de dernière minute. L'impréparation de la reprise n'est qu'un facteur supplémentaire à ces risques. De plus, les annonces sur les pertes de l'entreprise et les conséquences prévisibles sur l'emploi dans les prochains mois ne font qu'alimenter un climat déjà anxiogène.*

*Aux craintes sur la sécurité s'ajoute une appréhension supplémentaire sur les suppressions de postes et leurs conséquences. Monsieur le Président, l'objectif, tant pour la SNCF que pour ses cheminots, est de réussir cet enjeu du déconfinement et ne pas voir revenir à court terme une seconde vague d'épidémie avec des conséquences désastreuses. L'entreprise doit donc mettre tous les moyens pour assurer à chacun une reprise du travail dans les meilleures conditions. La réussite de ce plan de reprise de l'activité ne pourra être effective que s'il recueille l'adhésion pleine et entière de tous les salariés sur le sujet. À ce stade, pour l'UNSA-Ferroviaire, nous sommes loin d'avoir obtenu toutes les garanties nécessaires à la sécurité des cheminots, mais également celle des usagers. À défaut d'engagements précis, nous ne pourrions que vous alerter sur le risque que les salariés fassent valoir légitimement leur droit de retrait. Nous pourrions également reprendre à notre compte la conclusion du courrier que l'entreprise a adressé au gouvernement par l'intermédiaire de l'UTP et nous considérons aussi de notre devoir de vous informer du risque très élevé de trouble à l'ordre public qui conduirait nécessairement à l'arrêt des transports publics pourtant indispensables à la sortie du confinement et à la reprise de l'activité économique. Je vous remercie de votre attention.*

M. RABIER, Président

Merci. Je laisse la parole à la délégation FO.

M. FERTÉ, RS FO

Pas de déclaration pour la délégation FO, puisqu'on a déposé un droit d'alerte. Cela résume ce qu'on pense de la situation. On est assez d'accord avec ce qui vient d'être dit.

M. RABIER, Président

Très bien. Une intervention de la délégation CFDT pour une déclaration ?

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

*Monsieur le Président, mesdames et messieurs les élus et représentants syndicaux. La mobilisation sans faille des cheminots durant la crise sanitaire n'est plus à démontrer. Malgré des conditions de travail dégradées, elle se manifeste dans le maintien des trains du quotidien nécessaires aux déplacements essentiels, dans la circulation des trains de fret indispensables à l'approvisionnement du pays et dans l'acheminement des maladies les plus graves par TGV sanitaires. Cette crise sanitaire démontre une fois de plus la très grande utilité du service public ferroviaire. Cette mobilisation témoigne aussi de l'attachement indéfectible des cheminots aux valeurs du service public. Pourtant, les mesures spécifiques mises en place par la SNCF, aussi bien sanitaires que sociales, sont loin d'être à la hauteur, et nous allons en débattre lors de ce CSE extraordinaire. Dans ce contexte si particulier, à l'heure de la remise en route, les propos du président Farandou tenus dans la presse sur la situation économique du groupe public, encaissant une perte de 2 milliards d'euros et légitimement une baisse du niveau d'emploi, ne sont clairement pas les bienvenus. Pour la CFDT, il est clair que le monde à construire à l'issue de cette crise doit se baser sur des impératifs de services publics, de transition énergétique, de justice sociale et d'écarter les visions strictement budgétaires. Diminuer le niveau d'emploi serait une erreur impardonnable. Cela reviendrait à appliquer les recettes d'hier pour construire le monde de demain. Cette crise exceptionnelle ne peut être analysée par une grille de lecture classique, mais bien conjoncturelle. L'État doit être en première ligne pour soutenir massivement la SNCF. Laisser entendre qu'on pourrait opérer moins de trains, alors que celui-ci a déjà demandé moins de liaisons aériennes domestiques, ce serait assumer le retour à la voiture individuelle au détriment des transports collectifs. C'est une position intenable et irresponsable à l'heure de la transition écologique. Sur cet état de fait, gardons en mémoire le « quoi qu'il en coûte » du président de la République au sujet du rôle de l'État aux côtés des entreprises comme de leurs concitoyens. Plus particulièrement sur notre périmètre, nous avons aujourd'hui à nous positionner sur le processus de sortie du confinement reprenant les aménagements, les conditions de santé, de sécurité et de travail. Force est de constater que la montagne de travail, mais surtout les délais impartis, n'aide pas. Vous nous avez déjà dit que la date du 11 mai n'a pas été fixée par notre entreprise, mais par l'État, et qu'il fallait faire avec. Cependant, dans le même temps, vous remontez un courrier au gouvernement, cosigné par plusieurs grandes entreprises de transport, pour vous plaindre de la difficulté à faire respecter la distanciation sociale à bord de nos trains. Faites ce que je dis, pas ce que je fais. Monsieur le Président, à la CFDT, nous sommes plutôt bien organisés. Même très bien. Pourtant, en préparant ce CSE hier en interne, nous avons eu du mal à retrouver nos petits entre la quantité de documents envoyés hier soir, les différents*

*expéditeurs, la mise à jour des envois, les retours multiples des CSSCT, la multitude de protocoles locaux changeant du jour au lendemain, les conditions de reprise ne sont pas identifiées selon les périmètres. Nous avons également bien conscience que cette somme de travail a dû être également digérée par nos équipes et nous saluons leur travail, car ils n'ont pas ménagé leurs efforts. Au final, un positionnement de principe pour ou contre n'a pas de sens de manière absolue. En effet, se positionner contre la reprise revient à refuser un retour à une activité, qui est encadré par des dispositions légales et réglementaires et qui sera mis en place par l'entreprise. Se positionner pour dans un contexte d'incertitude très fort pose la question des garanties sanitaires de production qui doivent être apportées. Quoi qu'il en soit, notre avis doit prendre en compte plusieurs aspects locaux : le respect de nos revendications basées sur l'inquiétude des agents, pas de protection, pas de production. Cela implique que les mesures de reprise garantissent l'ensemble des mesures de protection sanitaire, y compris la dotation de masques à usage unique. Sur ce sujet, il y a bien des distensions locales. L'intégration des obligations de sécurité sanitaire dans la conception de la production, là, nous avons des sujets sur certaines garanties de service. L'uniformité de l'application des directives régionales : depuis le début de la crise, nous vous avons montré lors des points Covid la disparité constatée entre contrôleurs et conducteurs, par exemple. Pour la CFDT, l'équité et l'homogénéité sont essentielles. Dernier aspect, et pas des moindres, la consultation porte sur la conception de la reprise. Il faut faire le distinguo entre la conception et la réalisation de la reprise. Nous vous demandons un droit de suite très rapide sur la reprise pour nous assurer de la matérialité et de l'effectivité des mesures décidées. Notre CSSCT mutualisé peut tout à fait prendre en charge ce rôle. Enfin, nous tenons à vous rappeler que pour nous, la reprise aurait dû passer par la négociation des protocoles de continuité d'activité. Or, même si vous avez effectivement fourni ce protocole en annexe de ce CSE, ils sont bien le fruit de décisions unilatérales de votre part. En conclusion, pour la CFDT-Cheminots, la crise ne pourra être dépassée sans une très forte cohésion. Chaque situation doit appeler une réponse. Aucun cheminot, aucune catégorie, aucun métier ne doit être oublié. Merci pour votre écoute.*

M. RABIER, Président

Merci. Nous allons tenter avec Florent MARTEL de répondre à un certain nombre de points. Aucune de vos déclarations, de vos appréciations sur la situation et vos différentes remarques ou indications ne m'apparaissent complètement nouvelles. Ce sont des choses que vous nous faites remonter dans les différentes instances, qu'elles soient nationales ou en CSSCT. On sait déjà les uns et les autres les points de débat importants. Oui, vous l'avez tous dit, on est dans un délai extrêmement contraint qui met le système de dialogue social, quand bien même on fait tous beaucoup d'efforts, sous tension. Il ne faut pas se mentir. Nous avons eu et nous avons encore beaucoup de travail. Vous en avez eu. Je l'ai souligné d'entrée de jeu. L'affaire est loin d'être terminée. Je rebondis sur ce que disait la déclaration CFDT. Il est évident qu'aujourd'hui, ce n'est pas la fin de quelque chose. C'est en réalité le début d'une première étape de rehaussement du plan de transport, avec des choses qui vont encore devoir s'ajuster, comme nous l'avons fait depuis la mi-mars quand nous avons dû nous confiner. Même en enlevant de la charge de travail, et nous l'avons fait en bonne intelligence, un certain nombre de choses ont été remontées. Vous vous souvenez du masque, de nos positions sur les gels... Nous avons sur

notre région, et on peut se réjouir de cela, eu un peu moins de difficultés d'approvisionnement que nos collègues d'autres régions ont pu rencontrer. Il y a eu de l'anticipation sur un certain nombre de commandes, y compris pour les masques. Vous l'aviez d'ailleurs souligné, nous avons été très réactifs quand la doctrine du masque a évolué et qu'on a pu avoir les dotations nécessaires. Je suis humble avec vous. Je ne suis pas devin. Je ne peux pas vous dire et vous garantir à 100 %, dans une opération inédite que l'entreprise n'a jamais vécue, que la nation n'a jamais vécue, que tout va rouler parfaitement, sans aucun couac. Je rappelle que notre préoccupation première, c'est la protection des salariés. Cela a été fait à travers les aménagements. Nous continuons en cela avec des poursuites et du renforcement avec les nouvelles fiches métiers, les protocoles qui ont été travaillés. C'est sans doute imparfait. Nous avons conscience que nous n'avons pas la science infuse. Nous ne pouvons pas tout imaginer. Vous avez apporté un certain nombre de contributions. Maintenant, oui, il y aura un droit de suite. Forcément. La forme que cela prendra, ce sera à nous de la définir. J'entends la CFDT qui fait une proposition. Nous allons tout à l'heure entendre FO, qui nous donnera ses deux membres pour la CSSCT mutualisée. Nous garderons les membres désignés l'autre jour. Nous avons réussi, je fais un aparté, à savoir pourquoi il y a eu une erreur, nous nous en sommes expliqués avec le secrétaire. Il n'y a aucune gravité dans l'affaire. Nous serons à 22, plus un, ce n'est pas grave. On n'en fait pas un point de débat. Nous aurons cet instrument-là. Nous continuerons bien évidemment, avant la semaine prochaine, à enrichir nos points d'actualité dans les réunions en vous donnant les difficultés. Là, on vous donnait des événements de malades... D'abord, le transport a été stabilisé. Bien évidemment, nous allons compléter cela au jour le jour. Nous allons le suivre comme le lait sur le feu. J'imagine qu'un certain nombre d'élus, de représentants que vous êtes, souhaiteront trouver ce point d'équilibre et aller voir sur le terrain, et nous vous fournirons un certain nombre de kits de protection comme c'est prévu, voir comment tout cela tourne. Et il y aura des ajustements. Nous allons avancer en marchant, comme nous l'avons fait depuis le début de cette crise. Derrière cette première étape, une deuxième étape est prévue début juin. Et une troisième étape fin-juin/mi-juin qui nous mène au plan de transport du plein été pour le transport normal de l'été, qui est un plan de transport de 80 % comme nous l'avons déjà expliqué la semaine dernière. Oui, l'exercice est extrêmement difficile. Oui, nous avons en conscience au niveau de l'entreprise, et ce n'est pas incompatible. Ce n'est pas parce que l'on doit agir, protéger et rehausser le plan de transport dans un plan gouvernemental de déconfinement, comme tous les pays l'opèrent, qu'en même temps, nous ne pouvons pas nous, SNCF, intervenir auprès du gouvernement en disant : « Attention, c'est complexe. » C'est normal que nous mettions la pression pour obtenir le maximum de forces de l'ordre pour réussir nos accueils de filtrage. C'est normal que le Directeur de Région passe un temps fou avec le préfet pour essayer de faire comprendre que cet exercice que nous impose la nation est difficile. Nous sommes dans notre rôle, comme vous êtes dans votre rôle de critiquer et de construire le plan de déconfinement. Nous n'avons avec humilité pas toutes les certitudes à ce stade que tout va parfaitement bien se passer. En revanche, et nous l'avons déjà dit et je le redis là, il est évident que si un salarié était amené à ne pas pouvoir disposer des équipements prévus, de ne pas avoir les informations dont il a besoin pour effectuer son travail tel que nous l'avons défini et tenté de le construire avec vous, je comprendrais parfaitement qu'il puisse

exercer son droit de retrait. Il ne serait pas dans les conditions que nous souhaitons. Ça ne fait aucun doute. Nous avons créé, vous n'êtes pas revenus dessus, mais ça me paraît un élément intéressant pour les managers de proximité et pour les agents, et vous aurez le droit de l'utiliser, une hotline de COSEC pendant les 3 semaines qui viennent à partir de lundi. C'est compliqué, tout cela. Vous avez eu un gros travail d'analyse, de lecture. Les choses se sont précisées les jours qui ont précédé cette réunion. Mais c'est aussi compliqué pour les agents, quand bien même nous avons fait déjà un certain nombre d'efforts, cela a été soumis dans vos déclarations, c'est un besoin de bien expliquer aux gens les nouveaux gestes métiers pour ceux qui auraient quitté depuis plusieurs semaines le monde du travail et qui reprendraient là, puisqu'ils étaient en inactivité. Nous savons qu'il peut y avoir des difficultés. Donc cette hotline COSEC permet de savoir ce qui est prévu. Nous la mettons en place sans garantie à 100 %, parce que personne n'a pas beaucoup d'expérience. La CGT a cité les experts médicaux. Je regarde les médias comme vous, la télévision, je lis, j'écoute. Depuis 2 mois, il y a eu différentes appréciations. Nous voyons qu'ils ne sont pas sûrs à 100 % de la deuxième vague. C'est possible, ce n'est pas possible. J'entendais hier soir qu'il faudrait peut-être reconfiner. Personne n'en sait rien. Il faut que nous soyons pragmatiques. On déconfiner à compter du 11. Effectivement, les semaines qui vont suivre vont être riches d'enseignement pour savoir si cette étape supérieure, qui est celle pour nous de début juin, peut s'enclencher dans de bonnes conditions. Les indicateurs que nous allons mettre en place, la qualité des remontées, parce que nous avons remonté en très peu de jours les outils... Nous avons la chance sur cette région d'avoir l'application Top départ qui nous donnait déjà des indications assez fines. Que ce soit la mission Sentinelle, les agents d'escale et les conducteurs de train, on sait qu'ils vont participer à cet effort collectif qui va nous permettre d'apprécier au plus juste les différences de fréquentation et les ajustements. Oui, il y aura un droit de suite. Oui, l'affaire est loin d'être terminée. Je peux entendre que si on avait plus de temps pour répondre à la CGT, on aurait fait sans doute un meilleur travail. Je suis d'accord. Mais nous n'avons pas plus de temps. Lundi, quoi qu'il arrive, les gens vont retravailler pour un certain nombre d'entre eux. Un certain nombre de commerces et d'entreprises rouvrent à partir de lundi. Manifestement, nous avons fait des estimations, il y aura plus de monde dans les trains. Nous n'avons pas d'autre choix pour éviter des difficultés importantes que d'être au rendez-vous avec un plan tel qu'on vous le présente aujourd'hui, et bien évidemment un instrument de régulation et de pilotage au jour le jour de tout cela, avec une transparence sur les éléments et des modifications si nécessaire de telle ou telle disposition. Voilà ce que je peux dire. Le dialogue social, nous ne voulons pas le bâcler. Mais on est dans un principe de réalité qui fait qu'à un moment donné, face aux responsabilités qui sont les nôtres, nous devons enclencher quelque chose dès lundi. Je souhaite que tout le monde puisse s'exprimer. Je peux comprendre qu'il y ait des insatisfactions, des incompréhensions, que ce n'est pas suffisamment, que nous n'avons pas répondu précisément à toutes les questions. Je peux comprendre qu'il y ait un vote contre. Je peux comprendre qu'il y ait un refus de vote. J'ai entendu ça de la part de la délégation SUD-Rail. Mais retenez que, sauf si le Premier ministre l'annonçait ce soir, à 16 h, la date du 11 est la date qui est aujourd'hui décidée par l'autorité de tutelle. Voilà ce que je peux dire. Je laisse la parole à Florent MARTEL.



M. MARTEL, Direction de production

Tu as déjà dit beaucoup de choses, Raphaël. Je ne vais pas trop rallonger. Je peux vous dire qu'en fait, l'analyse de la situation objective du moment, c'est que finalement, on ne pouvait pas continuer avec le plan de transport actuel, puisque la fréquentation à bord de certains de nos trains de pointe est déjà, avant même la date du 11, en train de remonter. J'en ai pour preuve la fréquentation des 848 575 et des trains pour Paris le matin, pour lesquels nous avons déjà dû faire des renforcements de composition, puisqu'on dépassait objectivement la limite de fréquentation à 50 %. Le fait de prolonger le plan de transport actuel, dans un contexte où un déconfinement même partiel aurait été décidé par le gouvernement, aurait rendu la situation opérationnelle totalement ingérable. On avait le choix entre augmenter le plan de transport ou l'arrêter complètement, puisqu'on aurait été totalement hors coup des postures demandées par le gouvernement. Nous rentrerons après dans le détail du plan de transport. J'ai envie de rebondir sur la posture originale de la CFDT concernant l'empreinte carbone. Nous avons effectivement cette préoccupation-là. J'ai observé avec beaucoup d'attention les retours des collègues de PACA sur le déconfinement déjà opéré. Au niveau de l'Italie, de Monaco, le déconfinement a été effectif en début de semaine. Il y a déjà eu des effets observés sur la gare de Nice, qui sont intéressants : le retour immédiat des bouchons sur la route et l'organisation en réaction immédiate de certains points concernant les affluences et l'organisation des files d'attente sur les gares. Ce sont des retours très intéressants. Le souhait qu'on fait, c'est que l'on puisse apporter toutes les réponses nécessaires aux agents. On pense notamment aux trains vers Paris en priorité pour lesquels le recours à la voiture n'est de toute façon pas une solution. C'est impossible de vivre dans la Somme, dans l'Aisne, et pouvoir aller travailler en voiture à Paris. Nous devons apporter absolument une réponse à la population sur ces trains-là. Je pense que le plan de transport que l'on propose le 11 et qui sera le plan de transport stable pendant 3 semaines répondra aux attentes. Je pense qu'on rentrera dans le détail plus avant, notamment sur la construction des journées de roulant. Mais nous avons évidemment constaté les positions qui ont été prises lors de la deuxième table ronde. Nous sommes prêts à travailler à une adaptation complémentaire des JS en ce moment même. Après, je pense que dans les dispositifs, on rentrera dans les détails. Quand on fait la liste de tous les points sur lesquels nous avons apporté des éléments nouveaux dans notre manière de faire, nous sommes sincèrement impressionnés par notre capacité à bouger sur le sujet. Après, nous mettre face à nos responsabilités, évidemment. C'est nous, le transporteur. Nous portons les responsabilités. Mais ne pas bouger et rester dans les starting-blocks, ça mettrait encore plus notre responsabilité à l'épreuve. De toute façon, là-dessus, il faut absolument que nous adaptions notre outil de production.

M. RABIER, Président

Avec les quatre chapitres que j'ai évoqués tout à l'heure, nous allons forcément balayer tous les points qui ont été évoqués. Il y a peut-être un point juridique auquel on peut apporter un élément de réponse. La délégation SUD-Rail indique que l'ordonnance est tombée dimanche. Je n'en fais pas un sujet juridique. Je trouve que c'est une bonne chose. Ça a été décidé la semaine dernière assez tardivement. Nous avons fait un ordre du jour. L'entreprise a souhaité dire que l'on consulte sur cette marche qui est non neutre puisqu'on multiplie par 3 le transport. Quand nous

avons complètement arrêté et qu'on a travaillé ces dernières semaines, on n'a pas consulté comme cela. On a travaillé et fait des choses. Nous aurions pu discuter des modifications, des changements de travail. Ça fait sens de mon point de vue et je m'en réjouis. Cela a mis le système en tension, certes. Mais en même temps, je reprends l'adjectif de Florent MARTEL, ça nous impressionne. Je peux vous dire que cette période extrêmement intense montre que le corps social cheminots, et je le partage avec vous, est plein d'agilité et de ressources. Ça fait presque chaud au cœur de voir la vraie mobilisation qui s'opère. Le niveau d'exigence qui est le vôtre, c'est le même que les managers de terrain, les directeurs d'établissement et directeurs et directrices de ligne. C'est le même que le Président Farandou quand il écrit au Premier ministre. Évidemment que nous sommes exigeants, c'est normal. On ne veut mettre personne en difficulté à partir de lundi. C'est bien pour cela que nous avons fait honnêtement tout ce qui était en notre capacité, et en particulier sur le plan de transport avec cette méthode d'échafaudage très particulier de ce plan de transport, pour vraiment prévenir les choses, et en premier point pour protéger le personnel. La communication faite, nous en avons parlé hier dans la dernière annexe, c'est une communication qui met au cœur du système, pas la seule SNCF, mais aussi un contexte plus global où les voyageurs ont un rôle. Ils participeront à la réussite du défi. C'est un mot utilisé par la CGT, que je reprends. C'est un défi national dans certains coins, comme Paris, comme nos TER les plus empruntés. Personne ne peut parier par avance, ce n'est pas un pari que l'on fait, personne ne peut deviner par avance tout ce qui va se passer. Mais croyez-moi, le maximum, et les gens demeurent visés, puisqu'on n'est pas encore le 11, il y a encore des choses qui vont se faire, des stickers sont en train d'être mis, une communication auprès des clients va continuer 72 heures avant lundi. Nous allons continuer de marteler et d'organiser les choses pour qu'effectivement, on campe le plan de transport tout en dissuadant, vous l'avez compris, c'est particulier, comme exercice... En général, on met des trains en plus en espérant avoir plus de gens. C'est l'esprit de SA 2020 que nous avons largement débattu et présenté l'an dernier. Là, on met des trains en plus en espérant en même temps que plein de gens ne le prendront pas, pour laisser la distanciation physique, pour qu'elle puisse s'opérer dans de bonnes conditions avec une régulation que l'on devra opérer. La vérité, on la verra la semaine prochaine. Un mot sur le droit d'alerte qui a été déposé hier par une élue. Je pense qu'il peut y avoir des situations la semaine prochaine qui présentent des débats. Toutes les délégations l'ont dit. Nous ne laisserons pas et ne cautionnerons pas que les cheminots soient mis en danger. Je le dis en tant que Président du CSE. Le Directeur de Région l'a déjà dit. Bien évidemment, il est hors de question que l'on mette des agents dans des situations à ne pas pouvoir respecter les protections que nous avons élaborées. S'il n'a pas les outils, les masques, bien sûr, il est en droit de ne pas pouvoir faire son service. Il n'y aura pas de débat là-dessus. En revanche, un danger grave et imminent alors qu'on n'est même pas lundi, je trouve ça un peu étonnant. Je peux comprendre sur le principe qu'il y ait un droit d'alerte déposé par tel ou tel élu lundi parce que l'on constate effectivement, et c'est avéré, qu'il se passe quelque chose qui a une différence forte de ce qui est prévu et ce qui se passe réellement, la situation dans laquelle se trouve le salarié. Là, je trouve qu'il est prématuré, ce droit d'alerte, si toutefois il avait un sens. Sur les masques FFP2, nous aurons un CSE ce soir. Mais je redis tout de suite ce que nous allons dire. Ce débat des masques FFP2, nous l'avons eu

plusieurs fois. Il a eu lieu dans différentes instances, y compris nationales comme locales avec des médecins qui le disent, nous n'en avons pas, ils ont été réquisitionnés. D'ailleurs, nous y étions tous en tant que citoyens, responsables de l'entreprise ou syndicaux depuis 2 mois, plutôt en phase avec cette idée que les masques, c'est d'abord pour les soignants. Ça ne me choque pas, cette position, à titre personnel, en tant que citoyen. Nous avons pu en avoir, et tant mieux, des chirurgicaux. C'est très bien. Nous dotons les agents. On généralise le port de ce masque qui, en réalité, n'est pas un EPI, sauf quelques cas précis où la distanciation physique ne peut pas être respectée, parce que les gens vont être très longtemps en contact de moins d'un mètre. Nous avons traité quelques cas comme ça. Mais c'est plutôt une mesure collective. Parce que le principe, si les voyageurs, les cheminots, dans des endroits plutôt fermés et confinés, portent tous le masque, c'est une mesure finalement collective qui permet d'évacuer. Personne ne connaît la venir sur la propagation du virus. Nous ne sommes ni médecins, ni experts, ni virologues. Cela a été dit par la CGT. Croyez-moi, nous avons mouillé le maillot, excusez-moi l'expression, pour que les meilleurs efforts soient faits pour ne pas tomber dans ce piège, comme me l'a rappelé Florent MARTEL, de lundi où on ne ferait rien et manifestement, il y a bien trop de monde dans le train. Ce serait le chaos. Ce n'est pas possible. Nous avons une responsabilité d'entreprise publique. Nous devons protéger nos personnels et rehausser ce plan de transport, vigiler, adapter, partager, et continuer de partager avec vous les différentes évolutions qu'il conviendra de mettre en œuvre pour consolider ce qui marche bien, l'étendre si l'on peut, ou réagir sur ce qui ne marche pas bien. C'est le plan devant nous. Ce n'est pas votre vote, votre absence de votre, ou votre information ou non à ce plan. Ce n'est pas une fin à quoi que ce soit. C'est le début d'un autre travail qui va être devant nous avec une étape importante et d'autres étapes à suivre jusqu'à fin juin.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Nous avons deux demandes de paroles : la délégation Sud et la délégation FO.

M. GRANDE, RS Sud Rail

Toujours assez impressionné de ce que l'on peut en prendre en CSE TER. Mais je vais essayer de faire très court, car le temps est compté pour tout le monde, compté pour assurer la protection des salariés à partir de lundi et compté pour la reprise du trafic voulue par le gouvernement. Vous êtes revenu sur ce qui est mis en place en exprimant vous-même votre inquiétude sur le fait que personne ne savait si cela allait être suffisant. Je reprendrai en exemple votre expression sur les droits de retrait. Mais en tout cas, nous en sommes sûrs, il y a beaucoup de choses qui ne sont pas mises en place, qui relèvent de la logique, de la sécurité du personnel et sur lesquelles nous avons mis un voile et qu'on ne préfère pas regarder. Nous vous avons alertés à de nombreuses reprises, y compris dans cette déclaration que nous avons faite. Pourtant, nous continuons à vouloir mettre en place un plan de reprise pour lundi. Vous n'avez abordé que le droit de retrait sur l'acceptable et si l'agent ne se sentait pas en sécurité, mais à la condition que ça soit par rapport aux mesures que la direction a ordonnées. Nous vous rappelons que ce n'est pas à la direction de justifier si, oui ou non, un droit de retrait est légal et justifié. Ce sera bien accompagné par les élus SUD-Rail quand un salarié pensera qu'il n'est pas en sécurité, et non pas en appliquant uniquement vos textes. J'étais assez choqué personnellement d'entendre la justification d'une reprise du trafic ferroviaire par

rapport à l'empreinte carbone. Aujourd'hui, on s'aperçoit que le chemin de fer ne pollue pas. Mais le groupe SNCF reste le premier transporteur routier. Donc, c'est assez étonnant d'entendre ce genre de propos. De la même façon que les cheminots ont été très étonnés et très choqués d'entendre qu'au niveau SNCF, nous avons assuré la sécurité et qu'on en était au point de mettre bretelles et ceinture pour les agents qui sont sur le terrain. Eux n'ont pas encore de pantalon. Donc, ce n'est pas la peine de mettre des bretelles et une ceinture quand on n'a pas encore de pantalon. Voilà pour la délégation SUD-Rail. Nous avons abordé le point légal de la tenue de ce CSE. Vous pensez que c'est une décision de l'entreprise de consulter les CSE. Non, c'est une obligation légale. Il y a une modification complète des dispositions du travail. Il y a la sécurité du personnel qui est engagée. C'est une obligation légale reprise en Code du travail. Le législateur l'a voulu ainsi. Le décret ne vous permet pas de consulter un CSE aujourd'hui. Maintenant, à vous d'en prendre les mesures et les conséquences. La délégation SUD-Rail écouterait les dernières interventions. Et nous quitterons cette séance qui n'a pas lieu d'être. Merci.

### M. FERTÉ, RS FO

Je vais être court. Je suis un peu surpris des discours que l'on entend. Il y a des choses qui me semblent un peu contradictoires. Monsieur RABIER, vous dites que vous avez conscience du problème, que vous n'avez pas la certitude que les choses vont bien se passer à partir de lundi. J'entends M. MARTEL qui nous dit qu'on est dans l'obligation de faire plus de trains. Je comprends le raisonnement. Parce que d'ores et déjà, nous avons de gros problèmes sur certains trains puisque les règles de distanciation ne sont plus tenables du fait de la fréquentation qui augmente. Dans la foulée, vous nous dites que vous ne comprenez pas le droit d'alerte dans le sens où il est prématuré, pour vous. Je ne vois pas en quoi il est prématuré. Nous avons fait le même constat que vous, il y a trop de monde dans les trains par rapport à nos capacités d'emport. Il y a un gros souci sur les règles de distanciation sociale. À deux reprises, j'ai vu que vous tentiez de cadrer d'autorité l'usage des droits de retrait. Cela ne vous appartient pas, sauf erreur de ma part. Et sur le droit d'alerte aussi. Je me suis exprimé là-dessus. Sur le fait qu'il faille plus de train pour emmener les gens, j'ai envie de vous dire, même si ce n'est pas le débat, tout le monde est d'accord là-dessus, pour dire que l'idéal serait qu'on fasse 100 % du plan de transport, mais le sujet du jour, à notre sens, et le sujet du droit d'alerte, n'est pas là. Le sujet, c'est la protection des salariés et la garantie de leur santé et leur sécurité. C'est le vrai débat. Je vous rappelle que nous avons des règlements qui encadrent des référentiels, les problèmes en cas de pandémie. Vous les connaissez. C'est le RA0280 et le RA0355, qui avaient été établis lors de la pandémie grippale H1N1. Or, à ma connaissance, le virus H1N1 n'était ni plus dangereux ni plus contagieux que le Covid-19. C'est plutôt le contraire, d'après ce qu'on sait. J'ai envie de vous dire, à un moment donné, on ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre. Nous ne pouvons aller bosser qu'avec des mesures de protection. Je vais revenir sur les masques. Arrêtons de parler de masque sans dire ce que c'est. Ce qu'il nous faut pour nous protéger, ce sont des masques FFP2. Pas autre chose. Sur les masques que porteraient les voyageurs, j'aimerais savoir qu'il va aller vérifier quelles sont les normes des masques portés par nos usagers.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Bonjour à tous. Très vite, avant vos dernières réponses, M. RABIER. Tout d'abord, un remerciement au pôle RS et, avec ses remerciements, une inquiétude au vu du travail fourni. Une inquiétude parce que télétravail, ça ne veut pas dire travail tout le temps et en continu, n'importe quand et à n'importe quelle heure. Je pense qu'il faudra être vigilant. Il faut que vous soyez plus vigilant. Ce n'est pas normal qu'on reçoive autant de dossiers en si peu de temps et par les mêmes personnes. Je suis très inquiet sur le fonctionnement. Sur les délais de réflexion et du peu de temps imparti à l'analyse, cette stratégie de submersion des élus ne fait pas grandir le dialogue social. C'est un peu ce que dit tout le monde dans les déclarations. Comme évoqué précédemment, cela fait un mois que l'annonce du 11 a été faite. Et envoyer plus de 90 dossiers 3 ou 4 jours avant, incluant le week-end, c'est très peu de considération pour les élus que nous sommes. Et puis, c'est très peu de considération pour ceux qui produisent ces documents. Voilà mon préambule. Ensuite, dans la déclaration CGT, on vous demande et on réitère la demande de reporter cette consultation pour toutes les raisons évoquées, du délai, du manque d'information, du manque d'éclaircissement des CSSCT. Nous n'avons pas eu tous les comptes rendus de CSSCT, étant donné qu'elles se sont finies hier. C'est un peu logique. Pour finir avant vos réponses et avant les autres interventions, sur le DA, cela nous rappelle votre position lors d'un CSE à Amiens où vous disiez au sujet d'un DA posé par un élu CGT qu'il était plutôt inapproprié. Ce DA était sur le virus, déjà, à l'époque. C'était en janvier. Vous ne changez pas d'avis sur la pose des DDA au vu de ce que vous venez de dire sur le DA posé par la délégation FO.

M. SMAGHUE, CGT

Bonjour à tous. C'est difficile, avec le télétravail. Nous en faisons tous partie. Je voulais simplement ajouter aux propos du Président que j'étais déjà intervenu au dernier CSE pour ce que l'on considérait comme une non-consultation avant la mise en place du protocole Matériel et Direction, en disant qu'on est y travaille en amont, alors que ce n'est pas vrai, puisque le travail se fait depuis le dimanche 3 mai. Je rappelle que nous sommes le 7. J'ai les mêmes propos que Xavier, par rapport aux annonces du 11 mai qui étaient faites il y a bien longtemps. J'irai sur les problèmes techniques, selon le plan que vous avez présenté. Merci.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Pas d'autres demandes de parole.

M. RABIER, Président

Bien. Pour être très au clair sur cette demande de report, il me semblait avoir été plutôt clair, je n'ai pas la possibilité de changer la date du 11, à l'exception d'un scoop ce matin, si le gouvernement m'apprend que ce n'est plus le 11, mais le 25 ou le 2 juin. Ça nous laisserait un délai pour peaufiner le dossier. Ce n'est pas le cas. Sur l'aspect juridique, puisque la délégation SUD revient là-dessus, oui, nous avons lu l'ordonnance. Je considère que l'instance à ce jour est légale. Elle est dans les délais, puisque l'ordonnance du dimanche 3 mai adapte temporairement les délais de consultation prévus par l'employeur. D'ailleurs, nous avons refait l'ordre du jour. Au départ, nous ne l'avons pas fait, car une ordonnance était sortie dimanche. Nous l'avons fait parce que nous voulions désigner les deux membres, c'est ce que nous

avons décidé ensemble jeudi dernier, du groupe FO pour le point que nous avons ajouté. Nous avons refait un ordre du jour. Le compte à rebours est parti juridiquement. Vu l'enjeu de protection des personnes, puisque vous m'interrogez là-dessus, ce que l'on fait aujourd'hui est légal et valable. Je peux comprendre qu'il y ait une absence d'expression ou un vote contre. Bien sûr. J'entends les arguments. Mais je ne peux pas entendre que le CSE d'aujourd'hui et la consultation qu'on y prévoit ne soient pas légaux. Pour être très concret, je n'ai pas cette possibilité de report pour la délégation CGT, parce qu'il y a un principe de réalité qui s'applique, mais en même temps, je dis et je redis, l'affaire ne s'arrête pas ce soir. Dès lundi, nous allons être extrêmement attentifs tous, management et vous aussi, je l'imagine, sur ce qu'il se passe. On sera en capacité, je l'espère, de réagir et de protéger nos personnels, et de trouver des solutions si d'aventure, il se passait des choses qu'on ne souhaite pas. On ne veut pas cadrer d'autorité d'usage du droit de retrait, pour répondre à M. FERTE. J'ai simplement indiqué que le droit de retrait nécessite, non pas un sentiment, mais des faits. « Je suis contrôleur. Je n'ai pas les masques prévus. Je n'ai pas les lingettes que l'on m'a promises. Je ne suis pas en capacité, conformément à ce que la direction, si possible en accord avec les représentants du personnel, a défini comme mesures de protection. Donc je me mets en droit de retrait. » Le contrôleur qui fait son droit de retrait dans ce cadre-là utilise un droit individuel et a complètement raison, puisqu'on a défini une procédure lui permettant de se protéger et de protéger les voyageurs et ses collègues. Si d'aventure, il se met en droit de retrait parce qu'il trouve que ce qui est prévu ne suffit pas, ce n'est pas la même chose. Je ne fais pas un cadrage. J'explique qu'il risque d'y avoir, s'il y a des droits de retrait, des débats dans les enquêtes immédiates sur le terrain entre le droit de retrait, parce qu'il manque quelque chose qui était prévu et que ce n'est pas au rendez-vous, ou alors, le droit de retrait sur un sentiment. Je rappelle que le droit de retrait, c'est le salarié. Ce n'est pas : « Je vois des gens dans la rame qui ne sont pas civiques, qui déconnet, qui se mettent les uns à côté des autres. » Nous en avons déjà malheureusement constaté. Nous le savons bien. Nous avons parfois des populations migrantes que l'on rencontre depuis plusieurs semaines qui ne sont pas complètement en ligne avec les gestes barrières. Mais là, ce n'est pas le droit de retrait du salarié. C'est une alerte. Quand bien même nous aurons de la place pour faire voyager une personne sur deux par rapport à la capacité prévue, ça ne veut pas dire pour autant, c'est pour ça qu'on en appelle au civisme, que tout le monde va être civique. On n'a pas d'autorité sur chacun. Le contrôleur ne pourra pas, à part faire les annonces prévues, jouer un rôle de police dans les trains. Il ne mettra pas plus d'amendes sur les gens qui n'auraient pas de droit de voyager au-delà des 100 km, comme le gouvernement l'a prévu. On restera dans nos missions. On restera dans nos devoirs de vérifier que tout cela se passe comme on le souhaite. On essaiera d'aménager en fonction de la situation. Voilà comment se prépare cette affaire.

M. HOUEL, CGT

Bonjour à tous. M. RABIER, vous venez de dire que vous n'avez pas la possibilité de décaler la date du 11 mai, car c'est imposé par le gouvernement. Dans le même temps, quelques minutes auparavant, vous dites que vous êtes conscient que dès lundi, il y aura peut-être des loupés et des risques. Vous vous asseyez donc sur les risques et les loupés qu'il risque d'y avoir, sous prétexte que la date est imposée par le gouvernement. En tant qu'employeur, le Code du travail vous impose des

obligations, notamment préserver la santé physique et mentale de vos salariés. À un moment, c'est à vous de faire remonter à vos supérieurs que ce que le gouvernement veut nous imposer risque de mettre en danger un bon nombre de cheminots.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Christophe m'a un peu devancée. Je partage à 100 % ce qu'il vient de dire. C'était à quelques mots près exactement ce sur quoi j'allais intervenir. J'allais apporter un élément à cela. Vous n'êtes pas 100 % sûr, on peut le comprendre. Nous également, vu toutes les questions qui restent en suspens. Hier soir, tardivement, Christophe avait réagi là-dessus, nous avons reçu une dernière annexe qui reprend la brève de la CSSCT, car ce n'est pas un compte rendu, et où nous avons listé les points demandés par les membres de CSSCT. Mais nous avons encore trop de questions pratiques, logistiques, de gestion, qui ne sont pas aujourd'hui tranchées ou mises en place. Sincèrement, je peux comprendre que vous ne soyez pas à l'aise à 100 %. Nous ne le sommes pas. Comment voulez-vous que les salariés qui vont devoir reprendre leur mission, même si on ne leur demandera que de faire leur mission, mais rien que faire leur mission sera presque une chose impossible dans certains contextes, certains lieux, avec ce qu'il risque de se passer lundi. Effectivement, j'ai du mal à comprendre. J'ai l'impression qu'on va tête baissée parce que la date du 11 est imposée. Sauf qu'à un moment donné, et ce n'est pas la première fois qu'on vous le dit, la délégation UNSA-Ferroviaire ou toutes les autres, si on ne sait pas faire, on ne fait pas. Ça s'arrête là. Si on ne peut pas garantir à 100 %, on ne fait pas. C'est ce qu'on nous apprend depuis qu'on est enfant. Si on ne sait pas faire, on ne fait pas. Là, on ne peut pas mettre en danger la vie des salariés, des usagers et de tout ce que cela va impliquer. Dans la déclaration, cela a été annoncé, nous n'avons pas envie de cette deuxième vague et on ne mettra pas en danger les salariés de la SNCF et tous les salariés, les usagers qui vont prendre le train pour se rendre sur le lieu de travail.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Merci. M. HOUEL reprendra la parole plus tard. La délégation SUD quitte la séance.

*La délégation SUD quitte la séance à 10 h 48.*

M. RABIER, Président

Bien. Je ne peux que regretter que la délégation SUD quitte la séance. Je continue de dire, et je le dis souvent dans cette instance, que je préfère des débats longs, difficiles, que l'absence de débat par rapport à des sujets complexes dans lesquels nous sommes. M. HOUEL et Mme DEBAST, vous l'avez dit dans vos déclarations, vous croyez que l'entreprise à son plus haut niveau ne fait rien. Mais elle passe son temps à essayer de concilier cette exigence. Il y a un principe de réalité. Si on ne fait rien, c'est impossible. Autant fermer complètement le service public ferroviaire. Ce n'est pas du tout ce que souhaite le gouvernement, ni vous, ni personne. On doit faire quelque chose dans des délais. Pourquoi tout cela a mis un peu de temps ? C'est vrai que le président de la République l'a annoncé mi-avril. Il y a aussi le temps que tout cela se décide, s'organise. On a eu la déclaration du Premier ministre fin avril. Derrière cette date, croyez-moi, je partage d'ailleurs ce qu'a dit M. WATTEBLED sur le fait que je mets à rude épreuve, je l'ai mis dans ma

déclaration initiale, un certain nombre de mes collaborateurs. J'en prends bonne note. Je vais essayer d'être plus vigilant. Mais on est entré dans une semaine que je n'avais jamais vécue en termes d'intensité. Notre stratégie n'a pas été de vous donner plein de choses pour vous assommer. C'est pour vous montrer, et nous l'avions annoncé la semaine dernière, que l'on avance et qu'on vous donne les éléments, les précisions qu'on avait avant ce débat, ces échanges de ce matin. Je ne voulais surtout pas que vous puissiez dire : « Nous n'avons pas d'informations. » Là, vous n'avez pas les réponses à toutes vos questions. C'est vrai. Il faut remonter un certain nombre de questions pour ceux et celles qui ont participé à une table ronde nationale. Vous en être sortis en disant que vous n'aviez pas eu toutes les réponses à vos questions. C'est normal, car nous ne les avons pas encore toutes précisément. Nous avons le plan, les grandes lignes, tout ce que nous mettons en œuvre. Mais nous n'avons pas toutes les réponses concrètes et précises. Ça ne veut pas dire qu'on n'y travaille pas. Ça ne veut pas dire qu'on s'en moque ou qu'on les a balayées. Pas du tout. On va les traiter de manière pragmatique. Nous sommes en train de les traiter. Aujourd'hui, les gens continuent de travailler, un certain nombre de délégués qui ne sont pas là continuent de travailler. Il y a une mobilisation extraordinaire qui s'opère dans l'entreprise. Il n'y a pas d'autre issue que de nous mobiliser et de faire avec notre professionnalisme. Je l'ai dit tout à l'heure. Ce professionnalisme est reconnu. Pour une fois, on voit la SNCF d'un autre œil. Quand je discute avec mes proches, les reportages qui sont faits nous mettent en avant, nous valorisent. Nous n'avons pas toujours eu cela par le passé. Le SNCF-bashing, vous l'aviez vous-même fortement critiqué avec beaucoup de débats. Il y a eu beaucoup de débats ces derniers mois là-dessus. Je voudrais dire notre niveau d'expertise, notre professionnalisme face à un exercice, que ni vous ni nous n'avons jamais exercé par le passé. Nous n'avons pas d'expérience sur cette affaire. C'est pour ça qu'on n'est pas complètement à l'aise à l'instant T sur toutes les questions du comportement des voyageurs. C'est pour cela que l'on met le maximum de choses en place. Les travaux qui sont menés avec la SUGE sont très importants. On se bat pour que le décret dise bien l'obligation du masque pour les voyageurs. Ce n'est pas simplement dans les trains, mais également dans les gares. Comme cela, c'est plus simple. Vous contrôlez, comme on l'a fait depuis un certain nombre de semaines, une grande gare comme Lille-Flandres à l'entrée de la gare, comme cela s'est fait dans les premiers week-ends dès fin mars à l'entrée des gares parisiennes, croyez-moi, ça change la donne. Tu as ton masque, ton autorisation pour aller loin, le coupon d'accès. Toutes ces mesures qui visent à réguler et à inciter ceux qui n'ont pas à voyager de rester chez eux, nous les mettons en place. Mais le comportement citoyen, le civisme, j'espère que le peuple français et ceux qui prennent le train seront au rendez-vous. C'est le contrat de confiance qui est passé dans la communication que nous faisons avec les voyageurs, les associations d'usagers. Ils ont plutôt apprécié notre manière d'aborder le sujet et, comme vous, disent que ce sujet est compliqué. Je ne suis pas en train de vous dire qu'on se moque de vos remarques. On avance avec détermination, pragmatisme et nous allons encore travailler. Cette date d'aujourd'hui, cet avis sur l'évolution, car on change les modalités de travail avec les mesures de protection supplémentaires, en conscience que vous donnerez, nous permet d'avancer et de ne rien louper. C'est comme cela que ça fonctionne. Je vous propose, s'il n'y a plus personne à part M. HOUEL, d'attaquer le premier chapitre.



## M. HOUEL, CGT

En réponse à mon intervention, quand vous dites qu'il ne faut pas que je m'inquiète, que les hauts dirigeants de l'entreprise signalent leur inquiétude auprès du gouvernement et de notre président Macron, notamment à travers une tribune que M. FARANDOU a cosignée et qui est parue dans Le Point, il faut comprendre cette tribune. Ce n'est pas que M. FARANDOU s'inquiète pour notre santé. Il veut faire circuler des trains, mais il veut surtout un assouplissement des gestes barrières dans les transports en commun, car il sait que ça ne sera pas possible à appliquer. Il ne s'inquiète pas forcément de la santé des salariés. C'est comme ça qu'il faut comprendre cette tribune qui est au nom de l'UTP, rappelons-le.

## M. WATTEBLED, Secrétaire

M. RABIER, dans la déclaration CGT, je ne parlerai pas pour les autres déclarations, nous n'avons pas dit qu'il ne fallait pas de reprise catégoriquement. Ce n'est pas binaire, le choix. Ce n'est pas soit on reprend, soit on ne reprend pas. Jamais la CGT n'a dit qu'on ne reprendrait pas. Elle a dit : « On reprendra, mais pas coûte que coûte. » C'est la nuance. Il ne faut pas caricaturer les propos de la CGT. On explique que pour reprendre, il y a certains préalables. On ne peut pas mettre en danger la vie des salariés, leur santé et la vie et la santé des usagers. On le dit depuis le confinement. On le redira et on continuera de le dire après le confinement, après le déconfinement. On ne dit pas autre chose. Nous avons émis des recommandations qui n'ont pas été prises en compte. Je ne vais pas vous faire le procès de dire que c'est parce que vous n'avez pas envie de les prendre en compte. Je partirais plutôt sur le fait que vous n'avez pas les moyens de les prendre en compte. C'est ce qu'on explique. Dès lors qu'on ne peut pas prendre en compte le minimum pour protéger les salariés, on décale. C'est tout simple. Pauline le disait. Je la rejoins tout à fait. Dès lors qu'on ne peut pas mettre en place, on ne met pas en place. On ne joue pas avec la santé des salariés. Nous avons compris que l'injonction de M. Macron, du président de la République, de reprendre le 11 il y a un mois et de M. FARANDOU qui vous pousse à reprendre vous met dans une position inconfortable. Au final, vous êtes responsable. En cette qualité, c'est vous qui aurez l'obligation de résultats sur la santé au travail. C'est tout ce qu'on vous dit. Ce n'est pas une position facile non plus pour l'organisation syndicale que de faire cela. Il y a un travail d'analyse, de compréhension. Il y a aussi un travail de persuasion. Ne nous faites pas le procès de dire : « Vous ne voulez pas reprendre le boulot. Vous ne voulez pas de plan de reprise. » Ce n'est pas ce qu'on dit. On veut bien reprendre, mais pas coûte que coûte et pas n'importe comment.

## M. RABIER, Président

Je ne fais aucun procès. Votre déclaration était très claire. Vous êtes pour une reprise contrôlée et dans les meilleures conditions possible pour les salariés et les voyageurs. C'est très clair. Vous n'êtes pas le seul à le dire. Les autres déclarations disent plus ou moins la même chose. Ça a été dit pour le manque de protection. On est tous en ligne. On dit aussi qu'il faut protéger les salariés. Nous sommes en responsabilité là-dessus, vous l'avez rappelé. Nous sommes les représentants de l'employeur. Chacun est à sa place. Nous avons une situation qui n'est pas simple. Elle est difficile. Elle n'est pas simple non plus pour vous. J'en ai conscience. On vous demande de vous exprimer sur quelque chose qui, à ce stade, en tout état de

cause, peut apparaître imparfait et incertain, certains utilisent le mot « pari ». Je partage volontiers que l'exercice est extrêmement complexe. Mais ça ne peut pas et ne doit pas nous empêcher de travailler et de mettre en place des instruments de régulation, avec un retour immédiat d'expérience que nous devons faire. Je suis assez logique. Je continue de penser que sans doute, il y aura des petites choses dès lundi qui vont apparaître qui devront être améliorées. Si ça concerne la sécurité sanitaire des salariés, ce sera immédiat. Si ça concerne des postures de clients, il faudra que nous réagissions avec agilité, en confortant telle ou telle gare. Nous nous sommes battus avec la gare de Dunkerque pour que l'on puisse avoir des agents SUGE en plus. Nous l'avons obtenu. En même temps, vous devez le savoir, les forces de l'ordre ne font pas que les transports. Donc, nous sommes face à une épreuve nouvelle dans ce début de déconfinement, qui met tout le monde en vigilance permanente et en obligation de faire attention à ce que tout ce qu'on a pu faire marche comme c'est prévu. Même si ça peut apparaître comme pas complètement suffisant ou certain. Je veux bien l'entendre. Moi aussi, je réfléchis et je m'interroge. Ce que vous me dites me parle. Je ne suis pas insensible à tous vos arguments. L'exercice qui est le nôtre n'est pas facile. Je le concède volontiers. L'entreprise, s'il n'y avait pas eu cette obligation de distanciation physique, l'aurait préféré. C'est ce qu'avait souhaité l'entreprise, en imposant le masque aux voyageurs, mais en n'imposant pas la distanciation physique. Ça aurait été une autre façon de reprendre le transport. Ça n'aurait pas empêché certains de penser, y compris les représentants du personnel ou de la direction, que c'était potentiellement dangereux en termes de propagation du virus. Ce n'est pas un risque que nous sommes habitués à gérer. Nous gérons des risques ferroviaires, de sécurité au travail classiques. Être heurté par un train, se couper une main en atelier du matériel. Nous n'avons pas l'habitude, et heureusement, de gérer des risques sanitaires à cause desquels la moitié du monde est embarrassée, le mot est faible. Nous avançons comme d'autres pays, à notre rythme et avec la logique et les évolutions qui avancent. Nous verrons comment la propagation du virus est contenue ou pas. Cela fait partie des indicateurs suivis par le gouvernement sur la crise sanitaire et dans l'entreprise par rapport à la fréquentation. Je vous propose maintenant qu'on attaque le premier chapitre sur le plan de transport. Florent, en 3 minutes, donne les grandes lignes de ce qui a changé depuis la semaine dernière, sans présentation. Le dossier a repris toutes les présentations. Ensuite, on laisse le débat pour être au clair sur ce chapitre plan de transport.

## 2. Plan de transport

M. MARTEL, Direction de production

Je reviendrai sur les débats qu'on a eus, qui consistaient à dire qu'on n'était pas prêts. Je ne partage pas cette posture. Je crois que si on regarde l'ensemble des chapitres qui ont été activés, l'ensemble des process mis en place et les engagements qu'on a pu avoir, on a une organisation. Une organisation 100 % étanche, ça n'existe nulle part, même en sécurité nucléaire. Évidemment qu'il y aura des aléas à partir du 11 mai. Mais notre manière de produire à partir du 11 mai offrira un niveau de garantie très supérieur à ce qu'on a l'habitude de faire. Ce sont des choses que nous avons réussies à construire dans un délai ultra court. On peut légitimement en être fiers. Sur le montage du plan de transport, je ne vais pas vous faire le détail de l'ensemble des 560 TER qui vont rouler à partir du 11 mai. Retenez que nous avons une offre qui tourne toute la journée, qui est un peu hétérogène puisque nous avons cherché à maximiser les dessertes sur les lignes radiales où il y a les fréquentations les plus importantes, mais en garantissant une ouverture de 100 % des lignes, y compris sur les dessertes fines du territoire. Tout le monde a un train, même si pour certaines petites lignes, ça pourra être compliqué d'organiser les déplacements aller-retour dans les horaires voulus. Sur les grosses radiales, avec des enjeux très importants sur les emports et la distanciation, nous avons une offre qui permet, même si ça ne fait que 43 % du volume total des TER, de garantir en moyenne au moins 55 % des emports sur les pointes, ce qui est raccord avec les prévisions de fréquentation. Un point particulier. Il y aura le 11 mai 15 TGV et TGV accès TER dans l'offre, auxquels viendront se rajouter deux allers-retours en milieu de journée sur les trains du littoral, c'est qui montera à 19 le nombre de ces trains. Par ailleurs, sur les lignes transfrontalières, c'est desserte normale pour les trains assurés en Nonante-six, c'est-à-dire 54 trains sur les 64. Nous avons un niveau de desserte sur le transfrontalier Courtrai et Tournai qui est de l'ordre de 80 %. Ce seront nos lignes, avec le Paris-Beauvais, sur lesquelles il y aura le plus d'offres. Nous activerons l'aller-retour Maubeuge-Paris à partir du 18 mai. Il viendra en complément de ce qui est fait déjà sur le « Y » Picard, mais qui permettra de combler un trou d'offre à 18 h 30 entre Paris et Saint-Quentin, sachant que la desserte de Compiègne est quasi normale pour le 11 mai. Voilà sur la stricte partie Plan de transport.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

M. HOUEL voulait réintervenir.

M. HOUEL, CGT

Je vais attendre qu'on entame le deuxième point.

M. RABIER, Président

Sur ce chapitre, sur le montage, sur ce qu'on a expliqué la semaine dernière, sur comment ça a été calculé, vous êtes suffisamment informés pour qu'on attaque le deuxième point ? M. TAILLEZ, avant d'aborder le deuxième chapitre, qui fait plus débat à mon sens.

### M. TAILLEZ, CFDT

Bonjour à tous. J'aurais voulu que vous reveniez sur les propositions faites en CSSCT, savoir où ça en est. Beaucoup de questions sont restées en suspens en CSSCT sur les journées, les demandes d'aménagement des journées. Je ne sais pas si vous avez un retour là-dessus. En CSSCT, ils attendent encore des réponses à leurs questions. Sans rentrer dans le détail, nous avons noté une divergence. Au dernier CSE, en toute modestie, vous nous dites que s'il y a des journées qui posent problème, on n'hésitera pas à les casser. On ne vous demandera pas de casser toutes les journées. Mais à ce jour, sur ces journées qui posent problème, nous n'avons toujours pas de réponse. Nous aurions voulu savoir où ça en était et si vous aviez des informations. Merci.

### M. MARTEL, Direction de production

Comme nous avons décomposé l'ordre du jour, je pensais vous en parler sur les mesures de protection. Ça me semblait plus logique. Sinon, je peux vous réciter les huit points de construction. Nous y reviendrons en synthèse. On le traitera peut-être après, cela. En tout cas, sur les mesures Traction, il y a eu la deuxième table ronde au niveau national avec des postures prises pour le temps de désinfection. Là-dessus, j'ai cadré le sujet et on a réparti les rôles entre les établissements et la direction des opérations. Nous avons demandé aux établissements de procéder à l'adaptation des journées de service. Il y a plusieurs cas de figure. La journée de service permet à l'agent d'effectuer facilement, tranquillement lui-même la désinfection via les nouvelles lingettes virucides, qu'on leur a fournies. Ensuite, les temps sont ajustés, TT23, il n'y a pas le temps, mais si on peut ajouter du temps à la prise de service, on le fait. Si, en revanche, il n'y a pas le temps parce que la journée est montée dans un crochet de rames et que l'agent passe d'une rame à l'autre, là, ce sont des mesures de port de masque obligatoire avec un point de rendez-vous sur une désinfection à venir. J'ai demandé qu'on identifie les journées qui seraient dans le troisième paquet. Pour moi, il n'y en a pas. Nous sommes sur un suivi de la rame par les agents. On ne devrait pas être dans ce cas de figure. C'est une force du SA. Mais on est en train de les détecter. Cette partie de complément sur les gestes doit être assurée par les GM des UP Traction. Sur les demandes de JS qui seraient hors cadre désinfection, parce que les journées ne plaisent pas, là-dessus, j'ai passé les messages. C'est encore en cours aujourd'hui pour les modifications de journée. Ça pourra l'être après le 11. Cela ne s'arrête pas à partir du 11. Le plan de transport dure trois semaines, jusqu'au 2 juin. S'il y a des journées qui sont mal perçues et mal vécues, et qu'on peut faire d'autres montages qui ne compliquent pas le plan de transport, qui n'impliquent pas de réengager des rames ou des trains supplémentaires qui ont été supprimés avec les BH de réseau, nous allons essayer de le faire. Je n'ai pas de liste de JS et de motifs de mécontentement. Mais les consignes ont été passées. On va continuer à travailler au quotidien au niveau des bureaux de commande.

### M. TAILLEZ, CFDT

Actuellement, il y a des journées où les temps forfaitaires normaux ne sont pas bons.

M. MARTEL, Direction de production

On me l'a dit. Effectivement.

M. TAILLEZ, CFDT

La démarche que l'on a eue, ce n'était pas que les journées ne nous plaisaient pas. La première approche, c'était l'application des nouveaux gestes sur ces journées de service. Sur une journée qui n'est pas bonne en TT23, ajouter en plus le nettoyage de la cabine, ce n'était pas possible. Nous avons un souci. Nous en avons parlé en Conseil régional. Je pense que sur certaines journées, on va avoir des soucis. Si je prends le Compiègne, les horaires des trains ont été avancés, il y a 6 minutes de changement de bord entre chaque train. Sur celle-là, nous aurons du mal à trouver la solution. Ce n'est qu'un exemple.

M. MARTEL, Direction de production

L'erreur vient du fait que les problématiques ont été tirées par les sujets de désinfection. On est repartis des roulements de rames. C'est là-dessus qu'il y a eu des coquilles dans les montages de JS Traction. Cela va être corrigé. Si nous sommes en dessous des temps de la TT23, il faut le corriger. Il n'y a pas de sujet là-dessus. Après, le plan de transport dure 3 semaines. On va essayer d'aller vite et de faire disparaître ces coquilles dans la version évoluée de l'après-2 mai.

M. TAILLEZ, CFDT

Je suis d'accord avec vous, cela dure trois semaines. Mais il y aura une nouvelle adaptation après. Je voudrais qu'on ne retombe pas dans les travers. Les agents sont très inquiets pour le service d'été. Nous n'avons toujours pas, même si ce n'est pas la période, négocié le service d'été. On souhaitait revenir pour le service d'été à des questions sociales normales, c'est-à-dire pouvoir avoir les roulements comme c'était prévu. Même si je reconnais qu'on anticipe, les agents ont peur que, comme à l'Assemblée nationale, vous passiez tout en force et que l'on ne puisse pas avoir notre mot à dire.

M. MARTEL, Direction de production

Sur le montage des journées de roulant, on peut prétendre vouloir repartir sur le normal. Ça veut dire remettre en place l'organisation telle qu'elle était avant. Elle fait une large part au RHR. Je ne sais même pas vous dire aujourd'hui si, dans le deuxième volet, on va remettre un peu, beaucoup de RHR dans le sujet. Je ne sais pas comment ce sujet va évoluer pour le 2 juin. Je ne le sais pas non plus pour les mois de juillet et août. Si on est sur la continuité de la limitation quasi à zéro des RHR, le palier du 2 juin va vite être réglé. On ne va pas remettre beaucoup de trains. À un moment, notre système de montage a une limite. On n'arrive plus à faire mieux que ça.

M. TAILLEZ, CFDT

J'ai du mal à comprendre une chose. Sur les débats qui ont eu lieu en CSSCT, on sentait que sur certaines journées, vous avez prévu des RHR. Mais en fait, les SAS ou les dépôts n'avaient même pas contacté l'hôtel. De notre côté, nous avons essayé de le contacter pour savoir si c'était ouvert. Nous n'avons pas eu de réponse. Pour l'instant, l'hôtel est fermé. Ça nous a semblé bizarre de prévoir des RHR sans appeler les hôtels.

M. MARTEL, Direction de production

Vous parlez d'un RHR, celui de Lens sachant que les deux autres, à Amiens et Paris, c'est ouvert. Là, il y a une journée avec un RHR qui est concernée par le problème. On ne peut pas généraliser.

M. TAILLEZ, CFDT

C'est quand même aberrant de prévoir un RHR. Je ne comprends pas comment vous fonctionnez. Dès l'instant où c'est du hors Orfea, on est tributaire de l'ouverture de l'hôtelier.

M. MARTEL, Direction de production

La construction du plan de transport, nous l'avons faite en partant des emports, donc tous les produits de sortie. Par exemple, quand on a jouté Londres, à un moment, il y avait des trous d'offre sur lesquels nous avons des alertes par rapport à la fréquentation estimée. Nous avons fait des montages alors qu'au début, on voulait faire un plan de transport plutôt sans RHR pour être tranquille le 11 mai. Quand on est arrivé au bout du bout avec un RHR obligatoire à Lens, c'est parce que nous n'avons pas pu valider les étapes d'avant pour ne pas monter la journée avec un RHR. Le sujet est apparu à la fin. De votre point de vue, ça peut apparaître comme un manque d'anticipation. Mais toutes les étapes de protection que nous voulions mettre pour éviter ce cas de figure, nous n'avons pas réussi à les valider. C'est toujours arrivé à la fin. C'est pour ça que vous avez ce sentiment. C'est un bout de chaîne. Si l'hôtel est fermé, nous ne le ferons pas. On ne le fera pas si nous n'avons pas toutes les garanties au niveau des principes de désinfection pour lesquels nous avons un bon niveau d'engagement. On va corriger les coquilles TT23, on a mis le premier niveau. On regarde objectivement JS par JS le temps de désinfection pour l'agent à la prise de service. On vérifie qu'il reste sur la même rame. S'il y a deux cabines à traiter, on augmente le temps nécessaire. S'il y a des JS avec passage d'un train à l'autre, on regarde où est positionnée l'opération de désinfection. On va regarder si on peut l'indiquer ou si c'est une information que l'on peut transmettre ou garder à disposition de l'agent de conduite au niveau du COP. Ce sont les consignes d'hier soir. Nous travaillons déjà dessus ce matin.

M. TAILLEZ, CFDT

Je vous remercie.

M. MARTEL, Direction de production

On passe peut-être à la gestion des flux.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Il y avait des demandes de parole. Raphaël, je ne sais pas si tu désires continuer. Il y a deux demandes de parole.

M. RABIER, Président

J'imagine que ça concerne le premier chapitre. Nous les traitons.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Merci, M. RABIER, de nous laisser la parole. Je ne vais pas trop parler du plan de transport que nous avons déjà largement évoqué au dernier CSE. Par contre, sur la

remarque en préambule de M. MARTEL, je n'ai pas entendu quelqu'un contester le travail énorme réalisé en si peu de temps pour monter le plan de transport. Cependant, quand vous dites que vous ne partagez pas le fait que nous ne sommes pas prêts, que vous êtes fier de ce qu'on a fait, et cetera, je ne partage pas votre analyse. Contrairement à ce que vous avez annoncé sur TF1 avant-hier, vous êtes loin d'avoir mis les ceintures et bretelles, comme vous l'avez dit à la télévision, en matière de prévention et du manque de moyens mis à disposition. Vous n'êtes pas avec les ceintures et les bretelles par rapport au manque de moyens. Il manque les FFP2, les tests sérologiques, les effectifs en gare, les effectifs SUGE, le nettoyage en gare et en cabine, dans les ateliers. Il y a énormément de trous dans la raclette. En matière de prévention, c'est inadmissible. Dans le Code du travail, il existe les neuf principes généraux de prévention que vous devez appliquer. On entend que c'est une injonction. Nous l'avons compris. Vous faites du mieux que vous pouvez, forcément. On ne remet pas en cause le travail fourni. Loin de là. Par contre, avant de remettre en œuvre une circulation, on s'assure que les neuf principes généraux de prévention sont appliqués. C'est un constat. C'est dans nos prérogatives d'élus que de vérifier cela. C'est de nos prérogatives de vous le signifier. Chacun après prend ses responsabilités.

Mme MAHIEUX, CGT

Bonjour à tous. J'ai une question pour M.MARTEL. À partir du 11 mai, quelle adaptation ou quel levier aurez-vous sur le PTA si les trains sont en suroccupation et notamment sur les grandes radiales parisiennes ?

M. MARTEL, Direction de production

Pour le reportage TF1, vous êtes interviewé une demi-heure, et 10 secondes restent au montage, donc on lâche dans le feu de l'action une formule malheureuse et ça revient en boomerang. Ça fait partie du jeu. Je prends acte. C'est compliqué de laisser le naturel au vestiaire pendant une demi-heure. Le débat que l'on a depuis ce matin tourne autour des mesures de protection vis-à-vis des salariés et sur lesquelles, M. ROTOLO l'avait fait lors de la déclaration liminaire de la CGT, vous avez un niveau d'exigence très élevé. On ne va pas relancer le débat sur les masques. Vous êtes sur un positionnement de masques FFP2. Quand je regarde le 20 h le soir, je ne vois même pas les médecins dans les hôpitaux, dans les services de réanimation avec des malades du Covid, en porter. A fortiori, il n'y en a pas dans les entreprises, puisque les soignants n'en sont pas équipés. C'est tout. L'expression que j'ai quand je parle au 20 h est exclusivement adressée aux clients qui se posent des questions et sont inquiets à l'idée de revenir dans les trains. Ma posture est basée là-dessus. C'est pour cela que vous avez le sentiment, eu égard à votre niveau d'exigence, qu'on n'est pas à la hauteur. En attendant, tout ce qu'on met en place pour le 11 mai répond en bonne partie aux exigences de l'exécutif. C'est lui le patron dans l'organisation du transport public, avec le Conseil Régional. Je pourrais vous les résumer, les têtes de chapitre. Je les ai sous les yeux. On pourra le faire en résumé de tout ce que l'on s'est dit. Je pense qu'on coche un certain nombre de cases, les plus essentielles en termes de sécurité, c'est ce qui est important. Après, je n'y reviens pas. Nous ferons dans la suite des débats sur la gestion des flux et des mesures de protection.

Pour Mme MAHIEUX, la question est très importante. Elle pose la question de la dynamique de la fréquentation. Ça peut bien se passer le 11, le 12 et le 13 mai, et commencer à devenir compliqué à partir du 14 et être l'enfer la semaine du 18. On a choisi un plan de transport qui va être relativement figé jusqu'au 2 juin, sauf l'injonction de la rame Corail supplémentaire pour faire l'aller-retour Maubeuge-Paris et qui comble un trou le matin et le soir dans l'offre entre Saint-Quentin et Paris-Nord. Ce qu'on fait pour la surveillance de la fréquentation, c'est très vraisemblablement sur les lignes vers Paris que nous aurons le sujet. Sans doute pas sur le Paris-Lens et sur le Paris-Beauvais sur lesquels nous avons un niveau de dessertes assez proche du normal sur les pointes. Mais sans doute plus sur le « Y » Picard sur lequel nous avons un niveau de fréquentation très important. On est sur 45 000 clients en temps normal. C'est en termes de volumes notre ligne la plus importante. Nous avons mis en place le dispositif Top départ au niveau de nos ASCT. On fonctionne déjà là-dessus aujourd'hui. Ces trois derniers jours, nous avons eu des alertes sur le 848-575, de 17 h 3, Paris-Nord pour Amiens. On nous disait qu'on commençait à dépasser les 350 personnes à bord où il y a 360 places assises. Nous étions en train d'arriver à la limite de 50 %. Cette rame a circulé hier en unité multiple et non plus en US pour permettre de respecter la distanciation alors qu'on n'est pas déconfinés. Ce qu'on va faire avec Top départ, c'est dès la semaine prochaine synthétiser toutes les remontées de toutes les ASCT via Top départ. Nous avons déjà monté un cœur informatique via un Power BI qui nous permet d'aller logger les informations remontées par les ASCT dans un tableau. Après, on va dresser dans le tableau des 550 TER une première estimation de fréquentation. Comme ça, nous aurons un process opérationnel au niveau du COP qui permettra d'identifier en cas d'aléas opérationnels, pour une réduction de composition, si on est dans le cas de figure de se trouver face à une suroccupation à bord. Un exemple du train de radiale soumis à Pont d'accès. La rame est montée en UM, donc normalement, tout va bien. On vend jusqu'à 50 % des places à bord. Après, on s'arrête. Il ne faudrait pas se retrouver dans le cas de figure d'avoir des clients qui ont le coupon d'accès pour monter et à qui on refuse l'accès à bord parce que le process opérationnel a dysfonctionné et on a dû faire descendre la rame en US. Ça nous est arrivé avant le 15 mars. Ça va vraisemblablement arriver à nouveau. Il faut que nous arrivions à le traiter. Il faut déjà avoir l'outil qui permet de détecter dans quel cas de figure cela va poser un problème sur l'emport. Ce sont des choses que nous allons mettre en place.

Mme MAHIEUX, CGT

Vous nous dites que l'application Top départ, qui est à la main des ASCT, va faire remonter les informations sur l'occupation des trains. Quid de Paris-Beauvais où il n'y a pas d'ASCT ? Comment allez-vous faire dans ce cas de figure ?

M. MARTEL, Direction de production

Il n'y a pas que les ASCT qui sont dotés de Top départ. Il y a aussi des agents au sol et d'escale qui observent et qui font des comptages. Les remontées sont tous azimuts. À bord, comme il y a la dynamique avec la desserte, il y a le sujet. Sur le Paris-Beauvais, je rappelle qu'on couvre 90 % des emports sur la pointe du Paris-Beauvais. Le niveau de retour des clients est estimé à 30 %. Pour nous, sur le Paris-Beauvais, il n'y aura pas de sujet d'emport. On est quasiment à offre normale.



Nous allons le surveiller, c'est un des points névralgiques à Beauvais, à Persan, à Paris. Mais nous avons peu d'inquiétude sur le Paris-Beauvais.

M. ESPINOUSE, CGT

La ligne était déjà saturée avant même le confinement. Le matériel était largement en sous-capacité. Aujourd'hui, vous n'avez pas plus de matériel pour pouvoir acheminer. Nous avons des trains comme le 6 h 13 qui sont déjà saturés habituellement. Là, non seulement vous allez faire du filtrage pour les voyageurs, mais derrière, il y a des gares comme Méru ou Chambly où il y a des montées phénoménales. Avec un agent de guichet, ce n'est pas lui qui va utiliser l'application Top départ.

M. MARTEL, Direction de production

Vous vous mettez dans le cas de figure où le 11 mai, on serait avec un niveau de fréquentation qui serait celui que l'on avait avant le 15 mars. Ce n'est pas ce qu'il va se passer. Je vous rappelle qu'il y a déjà, dans la plupart des grandes entreprises, pour les gens qui ont un travail de bureau, la consigne de continuer le télétravail. Il y aura une partie des clients habituels qui ne viendront pas. Nous n'avons pas les étudiants du supérieur, car ils sont déjà en «vacances». Les consignes gouvernementales font qu'en principe, les occasionnels devraient être à portion extrêmement réduite à bord. Nous avons fait une estimation qu'il y aurait un tiers des clients qui reviendraient dans le Paris-Beauvais. Quand vous faites les simulations par rapport à la desserte mise en place, le taux d'occupation à bord du Paris-Beauvais serait inférieur à 40 %.

M. ESPINOUSE, CGT

C'était l'occasion de remettre temporairement un ASCT pour assurer cette opération avec l'application Top départ et avoir des mesures réelles et concrètes, et non pas des a priori.

M. MARTEL, Direction de production

On va voir ce qu'on peut faire avec les EA sur le Paris-Beauvais en particulier. Mais si la question est d'être inquiet sur la gestion des emports sur le Paris-Beauvais, la réponse est non. Si vous voulez rouvrir le débat de l'ANS sur le Paris-Beauvais, c'est un autre sujet.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Nous avons deux autres demandes de prise de parole.

M. MARTEL, Direction de production

Pour finir, je n'ai pas fini de répondre à Mme MAHIEUX.

Mme MAHIEUX, CGT

Je veux savoir, si on s'est complètement planté au niveau des estimations, ce qu'on a comme levier pour intervenir sur le plan de transport pour éviter que les gestes barrières soient respectés.

M. MARTEL, Direction de production

Nous allons avoir une Regio 2N en réserve de montée positionnée à Amiens, qui pourra s'injecter dans le plan de transport, soit en cas de défaillance d'une rame, soit s'il s'avère qu'il y a un phénomène ponctuel. Si on se loupe sur les coupons à 0 € pour comptage des places à bord, sur les accueils filtrage et qu'on se retrouve avec des situations de suroccupations, on peut injecter du matériel en plus dans le plan de transport. Ayez en tête que sur les radiales parisiennes spécifiquement, nous engageons 21 des 23 26500 dès le 11 mai dans le plan de transport, et 6 des 7 Regio 2N XL, ainsi que 4 lignes de V2Z sur 6. On est déjà, en termes d'emport, sur quelque chose qui pèse 80 % du matériel. Ce qui manque dans le plan de transport du 11 mai, ce sont les rames Corail. Nous sommes en train de travailler pour les sortir de confinement. En cas de souci, c'est le réengagement de rames Corail dans le plan de transport qui nous permettrait de pallier. Pour répondre à votre question précisément, s'il s'avère que sur les radiales parisiennes, on est vite en difficulté, on ne va pas attendre le seuil du 2 juin pour remettre en route des circulations. En adaptation, l'idée est de répondre très vite, soit en complétant les positions, mais vous comprenez que nous n'avons pas beaucoup de latitude pour en réinjecter. Si on reprend une Regio 2N, on sera déjà au taquet maximum. Les deux 26500 qui manquent sont appelés sur des grosses opérations de maintenance et ne sont pas disponibles tout de suite. Le renforcement en capacité sera difficile avec les automotrices. Ce sera sans doute par l'injection de rames Corail en plus dans le plan de transport. On se prépare à le faire. Par exemple, l'aller-retour Maubeuge prévu le 18 mai, s'il s'avère qu'on est en difficulté dès le 12, on pourrait l'activer plus tôt. Ce sont des choses que l'on peut faire en adaptation de plan de transport. Tous les jours, nous allons éplucher les retours Top départ, vérifier les emports et prendre des décisions d'adaptation, pas sur le plan de transport. Il y aura comme ça, dans les 5 minutes de production, une analyse systématique des emports de la veille. On ne rentrera plus dans du sujet de production par la régularité, la suppression comme avant, mais surtout par l'emport à partir du 11 mai. Là aussi, c'est une nouvelle façon de faire les check-up production quotidiens.

M. FERTÉ, RS FO

Une réaction parce que M. MARTEL aime bien glisser de temps en temps des petites provocations dans ses propos. Sur l'histoire du masque FFP2, on ne s'est pas réveillé un matin en se disant que c'est ce qu'il fallait comme masque. Nous ne sommes pas totalement hallucinés. Ils sont prévus dans nos référentiels internes RA0280 et 0355. C'est exactement le type de masque qui est déclaré comme protecteur par le Code du travail. Pour l'histoire des soignants au 20 h, je ne sais pas si on en parle au 20 h, car ce n'est pas le canal par lequel je m'informe, mais il y a des centaines de plaintes de personnels soignants contre le gouvernement. Ça a peut-être un rapport avec le fait qu'on travaille sans masque.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Raphaël, nous allons peut-être reprendre le cours du débat.

### 3. Gestion des flux

M. RABIER, Président

Très bien. Je vous propose de passer au chapitre 2 qui est évoqué dans les déclarations de nos débats généraux, qui est le sujet de la gestion des flux. En plus des évaluations qui ont été faites, du plan de transport et de la capacité d'adaptation qu'on se donne comme levier, comment on gère l'entrée dans les gares et les trains. Là-dessus, nous avons développé un certain nombre d'explications. Vous dire que bien évidemment, je l'ai dit d'entrée de jeu, nous avons une écoute attentive du préfet. C'est un levier important pour la mobilisation des forces de l'ordre générales, régaliennes. Il y a aussi les forces de l'ordre municipales. Nous sommes aidés par l'autorité organisatrice qui s'est mobilisée, en lien avec les maires des grandes municipalités. Nous avons notre police ferroviaire qui est extrêmement précieuse, elle ne l'a jamais été aussi qu'en ces temps de crises sanitaires. Elle va nous aider à monter ces opérations. En réalité, nous avons monté une organisation qui s'appuie sur 14-15 gares le matin, les gares où les flux maximums vont vers Lille ou Paris, car c'est là que ça se joue, avec les coupons d'accès qui naturellement régulent pour 0 €. C'est de la réservation obligatoire gratuite qui régule la fréquentation. C'est un instrument qui permet de dire si j'ai 500 places dans le train, j'en vends 250 coupons. On part du principe d'un siège sur deux. On vend les 250 coupons via le système Internet ou l'application SNCF. Si le 251<sup>e</sup> voyageur se présente, on lui dit que le train est complet. C'est le système. On contingente pour les trains les plus empruntés.

Le deuxième outil, en arrivant à la gare, les décrets vont sortir, il faudra porter un masque et on demandera pour tel ou tel train le coupon et le titre de transport. C'est le coupon qui est important pour cette histoire de fréquentation. On demande le coupon et on vérifie le masque. Ensuite, on accède au quai et au train. Cette vigie, avec cette application, qui est très précieuse dans notre dispositif, ce qu'on a fait pour le SA 2020 nous est fort utile pour la gestion de cette crise. Avec la contribution d'un maximum d'agents, qu'ils soient roulants ou sédentaires. Nous avons indiqué cette semaine que nous avons mis en place la contribution de l'équipe Sentinelle qu'on mobilise sur les gares intéressantes pour évaluer que tout se passe comme on le projette. Ces accueils embarquement seront plutôt sur 14 ou 15 gares le matin, et plutôt concentrés sur 3 gares le soir, car les gens partent de Paris, Lille et Amiens. C'est là qu'on va monopoliser nos accueils embarquement du soir pour vérifier que ce ne sont que ceux du matin qui rentrent le soir avec le coupon d'accès, et non pas d'autres voyageurs qui viendraient gonfler anormalement une fréquentation que l'on cherche à réguler. Voilà le montage.

Ce coupon d'accès a fait l'objet de beaucoup de débats. Toutes les régions ne sont pas parties là-dedans. Certaines, oui. Pas d'autres. Nous n'avons pas tous les mêmes configurations. Sur Normandie, ils ont des ex-Intercités qui avaient déjà la possibilité d'être réservés par le passé. Ils réactivent cela. Il y a différentes manières de réguler les flux et de ne pas se faire déborder sur les trains les plus empruntés. Nous sommes partis là-dessus. Ça représente 291 trains, c'est quasiment 1 sur 2. Ce n'est pas rien. C'est un système qui va faciliter le contrôle d'accès d'entrée des gares avec les accueils embarquement. Florent, avant que l'on passe aux questions. Je pense qu'elles sont nombreuses.

M. MARTEL, Direction de production

Sur les flux, il y a plusieurs parties sur cet aspect. D'abord, le titre contingenté, payé. En fait, son mode de fonctionnement, c'est un titre sur lequel on préconise une distribution sur les canaux Internet. Il sera possible ensuite de le faire sur le téléphone et au guichet. Par contre, la technique ne permet pas de le déployer sur les DBR. Le titre a été travaillé sur les neuf principales radiales du territoire. Cela représente 291 trains sur les 552 qu'il y a dans le plan de transport du 11 mai. Les neuf radiales : Paris-Beauvais, Paris-Lens, Paris-Saint-Quentin, Paris-Amiens, Paris-Hazebrouck, Lille-Hazebrouck avec les prolongations Calais-Dunkerque, Lille-Béthune, Lille-Lens par Ostricourt, Lille-Douai prolongation Saint-Quentin-Amiens, Lille-Valenciennes prolongation Hirson-Jeumont. Tous les trains de ces neuf radiales sont soumis au coupon de réservation. Les autres ne l'étant pas, car ils ressortent assez bas au niveau des taux de fréquentation estimés, en dessous des 50 %. Ça nous est apparu non-nécessaire. C'est quand même une contrainte importante qui sera exercée sur les clients. Un client abonné pouvait prendre n'importe quel train de la ligne pour circuler. Il devra demain éditer chaque jour un coupon qui lui permet de prendre un train. Pour les personnes ratant leur train, nous ferons preuve de bienveillance. Le coupon va s'exercer comme cela. Il ne sera disponible, c'est une autre contrainte technique, que pour les 3 jours à venir. Le coupon sera disponible à mesure que l'on pousse le plan de transport adapté techniquement dans le groupe d'offres Octopus. Ça n'est que jusque J+3 que vous aurez le coupon. Si on est lundi, vous ne pourrez pas prendre votre coupon à 0 € pour le vendredi.

Ensuite, vous avez pour la gestion des flux, je vais vous montrer quelques photos pour illustrer le propos, un gros travail mené par Gares et Connexions pour effectuer des marquages au sol qui formalisent la distanciation sociale. J'attends que vous l'ayez à l'écran. Voici la une de La Voix du Nord de ce matin. Vous voyez les quais 7 et 8 de la gare de Lille-Flandres. Vous voyez les ronds au sol qui symbolisent les zones où l'on peut attendre en étant espacés suffisamment les uns des autres. Après, les flèches, les couloirs de circulation sur les quais. C'est le travail sur Gares et Connexions. Vous avez la même chose au niveau des guichets et des DBR. À bord, il va y avoir pour la gestion des flux la pose d'autocollants à bord des rames, avec le détail d'un siège sur deux. Il y a un autocollant vert ou rouge pour le respect à bord. Vous avez dans un graphique dos à dos, alignés, tous les fauteuils où l'autocollant a été posé sur la tablette. Vous avez un club 4. Ça a été posé au niveau de la fenêtre pour expliquer quels sièges peuvent être occupés. Les autocollants sont posés en quinconce. Vous avez le siège qui peut être occupé dans le couloir, et après, celui de la fenêtre. Cela avance comme cela dans la rame. C'est pour le positionnement des flux à bord.

Ensuite, il y a le sujet de l'accueil embarquement. Nous avons un certain nombre de gares sur lesquelles il y aura des accueils embarquement systématiques montés à partir du 11 mai. Ce sera à Lille, Arras, Douai, Valenciennes, Dunkerque, Hazebrouck, Lens, Calais, Amiens, Creil, Compiègne, Beauvais. Il y a d'autres gares sur lesquelles nous sommes en vigilance et sur lesquelles nous pourrions, avec l'appui des forces de l'ordre, monter des opérations de filtrage ponctuelles, mais où nous n'avons pas réussi à monter des dispositifs complets pour le 11. Ce sont les gares de Chantilly, Béthune, Saint-Omer, Libercourt, Armentières et Orry-la-Ville. Ce

sont les gares sur lesquelles nous sommes en surveillance. Si cela devient compliqué, nous avons eu des engagements du préfet, on a un très bon contact avec le préfet de région, qui ne nous met pas à disposition des forces de police, car elles sont occupées, mais qui ponctuellement nous garantit de pouvoir venir aider l'entreprise publique. Parce que nous n'avons pas de pouvoir de police au sein de l'entreprise, y compris pour la SUGE. En cas de souci, c'est avec les forces de l'ordre qu'il faut travailler. Ce n'est pas le rôle de la SNCF.

Au niveau des accueils embarquement, reprenez que nous avons préparé pour les agents qui vont travailler dans ces équipes d'accueil embarquement des fichiers pratiques qui leur permettent d'organiser. Je me suis placé sur la gare de Douai. Vous voyez l'ensemble des trains qui vont circuler à la gare de Douai, en passant par la gare de Douai, avec en colonne G le numéro de la segmentation et en colonne I si c'est un train à coupon d'accès ou pas. Pour le Douai-Lille de 6 h 21, c'est un coupon d'accès. En revanche, le Douai-Arras de 6 h 22 ne l'est pas. Je vous donne un autre exemple en gare de Creil. C'est une gare de passage. Nous avons, pour faciliter le travail des gens à quai, ajouté une colonne H où vous avez l'heure de passage du train à Creil. Ici, vous avez le 847-804 qui est particulièrement suivi, puisque c'est notre train le plus chargé aujourd'hui et en temps normal sur l'ensemble des Hauts-de-France. Le Compiègne 847-804. C'est un train à coupon d'accès. On précise en colonne H l'heure de passage en gare de Creil pour pouvoir avoir, dans le cas où on a des dispositifs qui se déplacent d'un quai à l'autre, même si ce n'est pas le cas à Creil, l'heure de passage exacte en gare pour organiser le filtrage. Un exemple du filtrage à Creil. Ce sera une équipe de 12 personnes renforcée de deux équipes SUGE de 6, plus de 2 équipes de Promévil de 4 personnes. Un dispositif de filtrage qui sera composé au final de 22 personnes. Ça ne sera pas aussi bien dimensionné partout. Mais la gare de Creil est sans doute l'enjeu numéro 1 en Hauts-de-France au niveau de l'accueil filtrage. Nous avons eu le débat tout à l'heure sur la radiale de Paris. C'est principalement là que cela va se passer à partir du 11.

Enfin, je termine avec les flux. Nous allons produire une information voyageurs sur le site Internet en deux parties. Une première partie où l'on donne à lire les fiches horaires valables sur 3 semaines. Dans une deuxième partie, un affichage sur les lignes qui précisera si la ligne est soumise à coupon d'accès ou pas, et quels sont les trains qu'il vaut mieux éviter parce que ce sera des trains sur lesquels il y aura un niveau de fréquentation important. Même si on respecte le 50 % à bord, certains clients seront peut-être un peu angoissés à l'idée de voir un taux de remplissage à 50 % et qui préfèrent voyager avec plus d'espace à bord. On leur donnera la possibilité de le faire. Typiquement, le 847-804 Compiègne 7 h 7, Paris-Nord 8 h 15, c'est un train sur lequel on donnera une indication de privilégier plutôt le train suivant, comme le 7 h 18 ou les trains précédents, comme le 6 h 38 avec arrivée à 7 h 42. Ce sont des trains de pointe aussi, mais un peu moins chargés que le 7 h 7. Voilà au niveau du filtrage ce qui va être mis en place. Je ne redis pas tout ce que j'ai dit en réponse à Mme MAHIEUX sur le REX jour par jour qui sera fait sur l'estimation de la fréquentation. Je suis optimiste, parce que les collègues ASCT qui roulent aujourd'hui nous font des remontées dans Top départ d'un niveau de précision qui est très qualitatif. Nous avons des comptages aux unités près. Certains poussent le luxe jusqu'à nous indiquer les gares de montée. Nous avons des choses très bien sur Top départ. Il faut juste se dire que là où on a une trentaine de

remontées par jour aujourd'hui avec le plan de transport à 140 trains, il faudra multiplier par 5, 6 ou 7 le volume de remontée pour arriver à quelque chose qui nous permettra d'avoir suffisamment de chiffres pour avoir quelque chose d'objectif. On s'attend à traiter chaque jour entre 150 et 250 remontées de comptage qui nous viendraient principalement des ASCT, mais aussi des équipes au sol. C'est tout pour moi sur cette partie gestion des flux.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Nous avons plusieurs demandes de paroles.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Nous voilà arrivés à la gestion des flux. Pour commencer, sur les contremarques, au départ, nous avons compris que tous les trains étaient soumis à contremarque. A priori, non. Deuxièmement, d'après le dossier que vous nous avez fourni, ils étaient disponibles aux guichets et sur le site TER. Par contre, si on lit La Voix du Nord de ce matin, ce n'est disponible que sur le site TER. Est-ce qu'il y a une évolution par rapport au dossier qu'on aurait reçu et par rapport à la distribution des contremarques ? Ensuite, c'est là où ça pose de gros soucis sur la reprise du travail. Vous différenciez les gares les unes des autres. Suivant la taille de la gare, vous les avez catégorisées en trois catégories, la gare 1 où il y aura des contrôles, la gare de catégorie 2, moins, et la catégorie 3 où il n'y en aura pas. Suivant qu'on est usager ou cheminot, d'une gare à l'autre, on n'a pas les mêmes moyens de protection. Ça nous pose problème. Le filtrage sur les principales gares, comment cela s'organise-t-il ? Vous êtes toujours en arbitrage dans le dossier. Il n'y a rien de concret sur la sûreté. La présence à quai avant départ, là où il y aura des cheminots. Là où il n'y en a pas, comment ça se passe ? Le contrôle à bord à l'appréciation du contrôleur : il contrôle le billet ? La contremarque ? Le masque ? Qui va contrôler les usagers à bord en entrée de gare ? Comment on refoule ces personnes s'il n'y a pas de masque ? Sur les PMR, il y avait un souci. Ça reste très aléatoire sur la gestion des flux en PMR, sur la distance physique, le nettoyage du fauteuil ou du monte-charge. Je reprendrai la parole plus tard. Merci.

M. TAILLEZ, CFDT

J'avais une question concernant le coupon. Beaucoup de cheminots ont remonté être utilisateurs du train pour venir travailler. J'aurais voulu savoir comment vous alliez faire pour ces agents si les coupons sont contingentés et qu'il n'y a pas assez de coupons pour les faire monter.

Mme MAHIEUX, CGT

Plusieurs choses. Hier, nous n'avons pas eu toutes les réponses à nos questions. Vos marquages au sol et sur les sièges, magnifiques. Mais je vous rappelle qu'on a des marquages depuis des années, notamment sur les traversées de voies et on ne compte plus le nombre de morts. Il y a des affiches dans les trains qui disent que chaque voyageur doit être muni d'un titre de transport. Tout le monde autour de la table connaît le taux de fraude de nos lignes. Les usagers ne respectent pas forcément ce qui est marqué. J'ai une question pour M. RABIER. J'aimerais savoir quelle mesure vous comptez prendre, et des mesures immédiates, en temps réel sur le train s'il est en suroccupation pour protéger le personnel de bord. J'aimerais que vous m'expliquiez comment s'est organisée la mise en place de vos filtrages, ne

serait-ce que sur la radiale Saint-Quentin–Paris. Je ne la comprends pas. Ce n'est pas très cohérent quand on connaît la ligne, notamment les points de desserte principaux : Saint-Quentin, Tergnier-Chauny, Noyon, Compiègne, Creil, Pont et Paris. Comment vous expliquez que le premier filtrage va être organisé en gare de Compiègne ? Pourquoi Saint-Quentin n'est pas filtré au même titre que les autres gares ? Je pense que ça doit dépasser ma compétence. Sur les accueils embarquement, vous n'avez pas cité Paris-Nord. Hier encore, Paris-Nord devait être filtré. Je voulais savoir où en était. Je vous rappelle la position de la CGT sur les filtrages. Nous demandons à ce que le dictionnaire des filières soit respecté. Les filtrages appartiennent aux AAS, aux agents de sol, et pas aux agents de bord. C'est une première constatation. Je refais la remarque que j'ai faite hier avec moins de véhémence. Si l'entreprise devait mettre en place une organisation du travail comme vous avez l'air de le projeter, avec des ASCT qui sont seuls à bord des trains, et non pas des EA, des vendeurs ou des agents d'escale qui ne sont pas formés pour les filtrages et qui n'en ont aucunement les prérogatives, la CGT sera là et vous allez nous avoir en travers de votre chemin. J'ai des questions qui n'ont peut-être rien à faire en CSE, mais je n'ai pas eu les réponses hier. Sur les gestes métiers, car nous sommes là pour parler de l'organisation du travail et de comment on adapte le travail à l'homme demain. Il va falloir avoir des réponses là-dessus. Comment est considéré un voyageur qui sera muni d'un abonnement de travail, mais qui n'aura pas de réservation à bord ? Quels sont les gestes métiers ? Comment contrôler cette personne-là ? Comment on redresse ? Est-ce que l'IDT est valable ? L'IAT est valable en cas de suroccupation du train au départ ? Il y a beaucoup de trous dans la raquette qui sont de vrais gestes métiers et où nous avons besoin, dans vos 90 documents fournis, de cette organisation du travail pour les agents et de la prévention qui va avec, autour de cette organisation du travail. Nous n'avons toujours pas de réponse non plus sur les acheminements des EA sur les 10 filtrages. Ce serait bien qu'on le sache. Demain, si vous voulez acheminer les EA de Saint-Quentin sur le dispositif de Compiègne, il va falloir les emmener. J'ai compris qu'ils seraient quatre à partir sur un filtrage. Si nos trains sont déjà à réservation en flux tendu, il va falloir m'expliquer où les quatre EA vont se mettre dans le train pour se rendre sur le filtrage. M. MARTEL, je n'ai qu'un regret, vous nous dites que l'application Top départ fonctionne parfaitement et que les ASCT font très bien leur boulot et remontent les choses de façon correcte. Je vous invite à mettre un onglet « angoisse », parce que l'application Top départ ne montre pas la colère et l'angoisse des ASCT qui sont en train de faire des comptages dans les trains et qui se rendent compte que les gestes barrières ne peuvent pas être appliqués et qu'il y a des gens dans ces trains qui n'ont rien à y faire.

M. MARTEL, Direction de production

Nous allons peut-être prendre quelques réponses avant de continuer. Il y a encore du monde dans la liste d'attente ?

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Encore trois personnes. Mais on peut faire une pause.

M. MARTEL, Direction de production

Je vais faire une première batterie de réponse. Peut-être que ça répondra aux questions, si les quatre veulent bien patienter. Sinon, j'ai peur qu'on perde le fil. La

contremarque à 0 €, je vérifierai, car je n'ai pas une absolue certitude. Mais pour moi, c'est vendable au guichet. Il faut avoir en tête qu'on ne cherche pas à promouvoir ce mode de distribution pour éviter les phénomènes de files d'attente sur les quais qu'il pourrait y avoir en gare. Nous avons plutôt communiqué autour de la vente à distance plutôt que la vente au guichet. C'est pour ça que ça ne ressort pas dans l'article de presse. Nous ne cherchons pas spécialement à communiquer là-dessus. Sur le montage des accueils embarquement, toutes les gares que j'ai citées sont des gares sur lesquelles il y a une présence SUGE garantie. Nous avons monté nos filtrages en préventif quotidien uniquement sur cette base-là. Cela répond à la question de Mme MAHIEUX par rapport à la gare de Saint-Quentin. Si on n'a pas monté l'accueil filtrage de Saint-Quentin, c'est qu'on n'arrivait pas à faire l'ensemble des sites sur cette branche du « Y » en y incluant Saint-Quentin. Mais le dispositif peut être dynamique si on estime que ça induit un trou au niveau de Saint-Quentin. Il faudrait éventuellement se repositionner. Et pour Paris-Nord, c'est un oubli. On filtre le matin et le soir, comme Lille. Il faut avoir en tête que sont des gares où on filtre le matin. Les gares où l'on filtre le soir, c'est très différent. Les flux de clients sont différents sur la pointe du matin. C'est disséminé sur l'ensemble des gares d'une ligne. Le soir, c'est massé sur les grandes gares de départ Paris, Lille et Amiens. Les dispositifs seront concentrés sur ces gares-là le soir.

Pour les agents SNCF, ceux qui sont engagés dans la production opérationnelle peuvent prendre le train avec le pass Carmillon sans avoir besoin de prendre le coupon à 0 €. Il faut juste, le cas échéant, qu'ils montrent qu'ils ont une commande pour un service opérationnel, soit au travers du Sirius soit parce qu'ils doivent prendre les 3-8. Je pense par exemple à un permanent du COP sur lequel l'ASCT pourrait poser la question. Ensuite, je comprends les questions qui sont posées autour des gestes métier des ASCT. Vous comprenez que les opérations de filtrage sont sans précédent dans ce qu'on a fait. Mais il y a des gares qu'on ne filtre pas. Cela veut dire que notre dispositif aujourd'hui est positionné sur les points cardinaux des flux clients. Il y a la baisse de la fréquentation, le surpositionnement sur les trains importants de la pointe, la mise en œuvre du contingentement et des accueils filtrages. Nous pensons que c'est de nature à garantir avec un très fort taux de réussite la distanciation à bord. Après, je ne prétends pas que le dispositif est 100 % étanche. Oui, par exemple, Libercourt est une gare où il y a beaucoup de montées. On ne sera pas en mesure de monter un dispositif fixe d'accueil embarquement en gare de Libercourt. On a parlé de Saint-Quentin juste avant. Selon nos prévisions, qui pourront être battues en brèche, ce n'est pas une science exacte, la prévision de la fréquentation à bord. Si c'est le cas, on réajustera les dispositifs en cours de route.

Par rapport aux commandes des EA, on va avoir un dialogue entre les équipes marketing et la direction des opérations. Quand un train ressort avec l'ensemble des contremarques qui auront été mises à distribution, ce sera un train mis en alerte fréquentation, car il pourrait y avoir des clients qui se présentent sans contremarque. On serait sur des risques de dépasser la distanciation. Tous les trains sur lesquels il y aura la vente complète des contremarques seront signalés. A fortiori, ça peut vouloir dire que les autres ont de la place à bord, y compris quand il n'y a qu'un fauteuil sur deux disponible. Dans la commande opérationnelle des agents, on va essayer de circulariser l'information assez vite, y compris au niveau des bureaux de commande, pour qu'ils sachent, comme les clients, qu'il y a des trains qu'il vaut



mieux prendre que d'autres. Voilà ce que je pouvais répondre. Est-ce que cela répond aux questions des quatre autres ou est-ce qu'on leur donne la parole pour la suite des questions ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Moi, je veux la parole. Pour revenir sur les mesures de suroccupation, lors des haltes, il va forcément y avoir des gens qui vont monter. Il n'est pas possible de mettre un dispositif de filtrage. S'ils montent sans contremarque, ce qui risque d'arriver à 60 % des cas, qu'est-ce qui sera fait à la gare suivante ? On interdit les gens de monter ? On demandera aux gens sans contremarques de descendre ? Pour les filtrages, je voulais que l'on soit d'accord. Vous avez montré un document pour la gare de Douai. S'il n'y a pas de police ou de SUGE, il n'y a pas de filtrage ? Je voudrais que l'on mette ça au clair.

M. MARTEL, Direction de production

Oui. Toutes les gares que j'ai citées avec des dispositifs, c'est avec la SUGE.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

D'accord. Parce que vous parlez de Douai, mais dans le dispositif Sûreté qu'on nous a remis pour le CSE d'aujourd'hui, j'ai le dossier de consultation devant les yeux, je ne vois pas la gare de Douai.

M. MARTEL, Direction de production

C'est normal. Entre le moment où vous avez reçu les documents et aujourd'hui, nous avons continué à travailler. Nous avons identifié que monter un dispositif de filtrage sans la gare de Douai, alors qu'il y a 24 trains entre Lille et Douai qui vont circuler avec des emports très importants au moment du 11 mai, ce n'était pas pertinent. Nous avons dit dans un premier temps que nous prenions le dispositif d'Arras où il n'y a que cinq Chrono qui vont être engagés sur Arras-Lille. Et nous allons le mettre à Douai. Après, on s'est dit qu'il y avait aussi les TER-GV Arras. La SUGE nous a apporté la réponse en disant : « Puisque c'est ça, nous faisons les deux. » Il y avait également la gare de Dunkerque qui ne devait pas être dans les documents que vous avez reçus. On s'est dit que Dunkerque était un point d'entrée assez important sur les flux de réfugiés et migrants qui circulent dans nos trains. Il serait compliqué de ne pas filtrer au départ de Dunkerque, ce serait sans doute ce qui serait arrivé. 40 migrants qui montent sans titre de transport, sans respecter une place sur deux à Dunkerque, est un point de blocage et de crispation important au niveau d'Armentières. Là-dessus la SUGE a complété son dispositif en filtrant également Dunkerque. C'est pour ça qu'il y a des différences entre la liste que j'ai dressée et ce que vous avez sur les documents.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Je veux bien l'entendre, il n'y a pas de difficultés là-dessus, pour la gare de Dunkerque. C'était précisé qu'il y avait un recours de police et de gendarmerie demandé. Aujourd'hui, je ne suis pas fâchée, car je pense que je suis tellement fatiguée que je n'arrive plus à me fâcher, mais sincèrement, je l'ai demandé hier en CSSCT. J'ai été appuyée par mes collègues présents. Comment voulez-vous qu'on soit rassurés, quand vous dites qu'il n'y a pas forcément d'inquiétude à avoir, alors qu'on a un dossier de consultation CSE qui n'est pas complet et qu'on n'a pas eu de

complément de lignes ? M. HOUEL écrit en commentaire que c'est le dossier 98 que je recevrai peut-être demain. Je refais la demande aujourd'hui, comme j'ai pu la faire hier. Je veux qu'il nous soit remis une liste complète de la procédure qui sera engagée pour effectuer le filtrage avec les lieux, la date, les heures de filtrage, par qui, quels seront les agents mis sur ces dispositifs de filtrage, la procédure complète. Je vous demande que l'on ait les documents que l'on a habituellement quand il y a des filtrages antifraude qui sont effectués dans les gares. Je veux qu'on ait des documents complets. Aujourd'hui, malgré le travail fourni et que je reconnais par les équipes de managers, le pôle RS, je ne dis pas qu'il n'y a pas de travail, mais aujourd'hui, j'ai l'impression qu'on est dans un dossier qui n'est pas abouti et on doit dire à nos collègues de ne pas s'inquiéter, qu'ils vont reprendre le travail lundi, mais que tout est géré. Je n'arrive pas à le comprendre. Je suis fatiguée de tout ça.

Mme BASSEZ, CGT

Bonjour à tous. Ce que vient de dire Pauline fait le lien avec ce que j'allais dire. En CSSCT Services hier, nous avons demandé la liste des filtrages qui devait nous être envoyée hier soir. Nous ne l'avons pas. Par contre, nous avons des remontées du terrain. Nous apprenons aujourd'hui que tous les trains ne seront pas contingentés. Hier, en CSSCT Services, en 7 h 30 de téléconférence, nous n'avons pas eu cette information. Est-ce que ça a changé depuis hier ? Est-ce que c'était un manquement hier ? Je voulais avoir des précisions. Dans ce que vous nous dites et dans le document de présentation du CSE d'aujourd'hui, je ne retrouve pas Douai ou Aulnoye. Par contre, j'ai confirmation qu'il n'y avait pas eu d'appel aux forces de l'ordre pour Aulnoye. Pourtant, nous avons des agents qui sont commandés lundi, des ASCT, pour faire un accueil filtrage de 6 h à 10 h. Idem mardi. J'ai même entendu parler d'un accueil filtrage à Aulnoye l'après-midi, dans la soirée, en contradiction avec ce que vous nous avez dit. Est-ce qu'il s'agit d'un accueil filtrage prévu dans ce dispositif ? Ou est-ce une liberté de l'UO d'organiser des accueils filtrages au moment où, normalement, nous ne contrôlons plus les titres de transport ? On a un indicateur là-dessus. On a les communications des DPX qui, juste après les engagements de M. GREBAUX en CSSCT sur le fait que les ASCT et les agents de la relation clients ne soient pas là pour contrôler les masques. Dans le même temps, les ASCT reçoivent des mails de leur DPX leur disant que des accueils filtrages sont organisés pour contrôler les titres de transport, les tickets d'accès aux contremarques et les masques. Je reviendrai sur la situation de Douai pur vous informer qu'à l'heure de ce matin, le dispositif SUGE n'était pas du tout assuré. Bien au contraire. Par contre, les agents sont déjà commandés en gare de Douai, les ASCT, pour faire du filtrage. J'aurais voulu avoir vos lumières sur le sujet. Au niveau des journées de service des ASCT, nous aurions aimé avoir une vision. Pour le Paris-Maubeuge, même si on peut se féliciter que la ligne ouvre, nous aimerions avoir une vision de ces journées qui sont pour certaines montées en RHR. Potentiellement, ouverture le 18 de cette ligne, si problème d'engorgement Saint-Quentin-Paris, on ouvrirait le 12. Nous n'avons aucun élément à ce jour. C'est dans 5 jours. Merci.

M. ESPINOUSE, CGT

Ce que j'aurais voulu savoir, c'est que vous avez parlé tout à l'heure du filtrage à Creil, vous avez dit qu'il allait être exceptionnel avec 22 personnes. Vous avez une

obligation de distanciation. J'aimerais savoir comment va se passer réellement un filtrage. Nous n'avons pas d'infos. Expliquez-nous comment se passe un filtrage. Vous avez fait un marquage au sol avec des ronds. Les gens doivent se caler dedans. Dans la salle des pas-perdus de Creil, c'est 15 personnes maximum. Comment va se passer un filtrage ? Est-ce que les usagers vont attendre dehors de pouvoir entrer dans la gare, de s'amonceler et faire une file indienne ? On parle d'une centaine de voyageurs. Comment ça va fonctionner ? Vous avez expliqué que si un voyageur ratait son train, on n'allait pas le laisser à la porte. Mais ça veut dire qu'encore une fois, on tolère de la surcapacité. Expliquez-nous comment cela va se passer.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Il est encore deux autres demandes d'intervention. On termine.

Mme MARTIN, CFDT

Bonjour à tous. J'ai une question. Vous ne mettez pas les coupons sur tous les trains, je peux le concevoir. Mais la ligne, le « Y » qui part de Creil, vous avez des coupons sur les Amiens, les Saint-Quentin. Pourquoi pas de coupon sur le Creil-Paris ? Vous allez reporter les voyageurs sur tous ces trains-là. J'aimerais comprendre comment ça se fait qu'il n'y ait pas de coupon non plus sur ce train-là.

M. MARTEL, Direction de production

Si, il y a des coupons sur Creil-Paris. Il n'y a pas de ligne Creil-Paris en tant que segment, quand vous regardez l'offre.

Mme MARTIN, CFDT

Quand je regarde très clairement, 847-713, vous avez un train sans coupon. Je ne comprends pas comment ça se fait.

M. MARTEL, Direction de production

C'est Creil-Beauvais. C'est une clientèle de scolaires. Nos estimations montrent que sur le Creil-Beauvais, on sera en dessous de 25 % de fréquentation.

Mme MARTIN, CFDT

Et Creil-Amiens, c'est pareil ?

M. MARTEL, Direction de production

Ça dépend lesquels.

Mme MARTIN, CFDT

Je vois du Creil-Amiens sur les simples. Ce n'est pas Paris-Amiens.

M. MARTEL, Direction de production

Sur tous les numéros de segmentation, C10, K10, C13, K14, K13, C11, il y aura des coupons d'accès.

Mme MARTIN, CFDT

Le 847-707 n'a pas de coupon.

M. MARTEL, Direction de production

C'est un Creil-Beauvais.

Mme MARTIN, CFDT

C'est un Creil-Amiens.

M. MARTEL, Direction de production

C'est un Creil-Beauvais.

Mme MARTIN, CFDT

Il y a une erreur. J'ai une capture d'écran de vos mesures. C'est ce que vous nous avez montré tout à l'heure.

M. MARTEL, Direction de production

C'est un Proxi, c'est un train qui est monté en 847707. Je me rends compte qu'il y a 2 fois le même numéro. Il y a une coquille dans le fichier. Il est également donné sur le Creil-Beauvais de 7 h 21. C'est un Proxi qui fait toutes gares entre Creil et Amiens sur lequel il y a des flux très faibles, eu égard aux autres trains.

Mme MARTIN, CFDT

Si vous arrivez jusqu'à Saint-Just et que vous repartez à Breteuil, Ailly-sur-Noye, quand vous partez de Creil, effectivement, il n'y aura plus de grand monde. Mais si vous prenez Creil-Clermont de l'Oise, il y a du flux.

M. MARTEL, Direction de production

J'ai le niveau de fréquentation de tous ces trains. Cela a été construit comme cela. Le choix était fait sur 291 trains.

Mme MARTIN, CFDT

Le problème, c'est que vous avez la fréquentation habituelle de ces trains. Mais vous avez mis des coupons sur les autres trains, pas sur ceux-là. Au final, les gens qui n'auront pas eu de coupon sur les trains qu'ils vont habituellement prendre, ils vont se reporter sur ces trains-là.

M. MARTEL, Direction de production

La majorité des flux seront sur les OD à Paris. Ils seront obligés de prendre un train à coupon pour faire Paris-Creil. Ils ne pourront pas y accéder autrement. Ils ne pourront pas remonter à Creil en sauts de puce pour ensuite prendre un train pour lequel il n'y aurait pas de coupons

Mme MARTIN, CFDT

Tout le monde ne part pas de Paris.

M. MARTEL, Direction de production

Dans le sens des flux, l'immense majorité des descentes se font le matin à Paris, et les montées, le soir..

Mme MARTIN, CFDT

Nous ne devons pas avoir les mêmes flux. J'ai l'habitude de Paris. J'ai l'impression que vous prenez la liste des gens qui partent d'Amiens et ceux qui partent de Paris. Mais vous ne faites pas les flux entre les deux.

M. MARTEL, Direction de production

Le P10, le Proxi entre Creil et Amiens qui doit avoir une fréquence de 9 allers-retours par jour, nous le connaissons. Il est opéré en AGC. Sur cette ligne, c'est la V2N qui est de rigueur. 160 places versus 1 323 sur les autres. On est sur des niveaux de fréquentation faibles. On estime qu'on devrait se retrouver avec au maximum une cinquantaine de personnes à bord. Après, ces trains vont être surveillés aussi. S'il y a un souci, on les injectera après. On pousse de 3 jours en 3 jours le sujet. Ça fera partie des REX.

Mme MARTIN, CFDT

Vous me parlez d'Orry-la-Ville. Chantilly-Gouvieux, ce n'est pas un point de filtrage non plus.

M. MARTEL, Direction de production

Si. C'est une gare sur laquelle on a été en contact avec le préfet, Chantilly. Nous allons y faire une surveillance.

Mme MARTIN, CFDT

Orry-la-Ville, oui.

M. MARTEL, Direction de production

Ce sont des gares jumelles. Si on dit Orry-la-Ville, Chantilly va avec.

Mme MARTIN, CFDT

Il faut le préciser.

M. MARTEL, Direction de production

C'est un oubli de ma part. Je vous prie de m'excuser.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

M. SMAGHUE a retiré sa demande de parole. Je propose qu'on prenne la demande de M. WATTEBLED et qu'on fasse un moment de réponse.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Il y a tellement de choses à dire qu'on ne sait plus quoi dire. Sur ce que vous venez de dire, ça me pose un problème. C'est ce qu'on avait évoqué dans la déclaration liminaire. Ça me permet de réitérer la demande qu'on avait faite de changer la date de cette consultation et de la faire plus tard. Ce qui nous pose problème maintenant, c'est que dans le dossier de consultation, on a des infos. En fait, ce n'est plus les mêmes infos par rapport à ce qu'il va se passer lundi. On est jeudi. On va se prononcer sur un dossier qui évolue encore entre la date de réception et la mise en place lundi. Pour info, à Douai, vous évoquez un accueil filtrage. D'après nos infos, ni la police, ni la SUGE, ni les guichets ne seront ouverts. Qui va faire le contrôle là-bas ? Il y a d'énormes interrogations quant à cette gestion des flux, quant à cette

préservation de la santé des agents et des usagers par rapport à ce que vous voulez mettre en place. Je vous mets en garde sur comment vous allez mettre en place quelque chose qui risque de mal se passer lundi. C'est dans quelques jours. 4 ou 5 jours. Si on enlève le week-end et le 8 mai. Très grosse inquiétude de se prononcer sur quelque chose qui évolue encore.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Nous avons d'autres demandes, mais je pense que nous allons faire un moment de réponse.

M. MARTEL, Direction de production

Je laisserai Raphaël répondre sur cette partie, avec la dynamique des documents. Si ça évolue, ça évolue en mieux, car ce sont des ajouts dans le dispositif plutôt que des retraits. Mais je comprends votre difficulté par rapport au volume des documents. Les questions de Mme BASSEZ qui portaient de manière plus précise sur la ligne du Hainaut. J'ai en effet Aulnoye dans le dispositif, mais qui n'est pas sur un filtrage par les types de transport. C'est plutôt un dispositif d'observation par rapport au port du masque. Ce serait un point de mesure d'observation et non pas un filtrage bloquant pour les clients. C'est ce que j'ai dans mes tablettes.

Mme BASSEZ, CGT

Nous n'avons jamais entendu parler d'un truc pareil. Je m'excuse de vous interrompre. Je ne comprends pas. Si vous pouviez développer un peu plus. Nous n'avons jamais entendu parler de filtrages d'observation. Pour moi, ce sont des agents commandés en lutte antifraude.

M. MARTEL, Direction de production

Il y a beaucoup de choses nouvelles dans la crise que l'on traverse. Le fait d'aller vérifier que les clients portent des masques n'a jamais existé à la SNCF.

Mme BASSEZ, CGT

Ce n'est pas aux ASCT de le faire, vous l'avez répété dans les instances. M. RABIER l'a redit.

M. MARTEL, Direction de production

Nous avons dit que ça n'était pas aux ASCT de procéder à des injonctions de descente ou de verbaliser du fait du non-port du masque. En revanche, en tant qu'opérateur, on peut superviser ce qu'il se passe à bord et faire des remontées. Dans l'appli Top départ, on peut faire des remontées sur le pourcentage de clients qui ne seraient pas équipés de masques. Ce sont des données opérationnelles intéressantes. Ça nous permettrait d'aller rebondir sur une interpellation de la préfecture.

Mme BASSEZ, CGT

Vous allez exposer des ASCT pour aller faire des statistiques sur le port de masque en gare d'Aulnoye alors qu'il y a encore un peu de personnel en gare d'Aulnoye et qu'il y a des ASCT dans le train.

M. MARTEL, Direction de production

Je ne connais pas exactement le contenu. Aujourd'hui, il n'y a pas de dispositif équipé sans SUGE. J'ai une information en pointillé en expliquant qu'on pourrait être amené à faire une observation du port du masque. Ça veut dire pas de contrôle de titre de transport et pas de filtrage bloquant.

Mme BASSEZ, CGT

Je pense que le mail envoyé à tous les agents d'Aulnoye est sur le sujet du contrôle du titre de transport, du contrôle du ticket d'accès ou de la contremarque et du contrôle du port de masque.

M. MARTEL, Direction de production

Dans ce cas-là, ça mérite clarification. Je vais m'en occuper avec le DU.

Mme BASSEZ, CGT

Je ne pense pas qu'Aulnoye soit la seule gare concernée.

M. MARTEL, Direction de production

Sur la ligne, le point de filtrage s'effectuera en gare de Valenciennes.

Mme BASSEZ, CGT

Vous vous rendez compte qu'on est à 5 jours de la mise en place, que des agents sont commandés, qu'ils nous demandent des explications, qu'il y a des mails contradictoires qui leur sont envoyés. Ils disent des choses complètement hors cadre légal. Vous vous rendez compte de la cacophonie et du fait que, potentiellement, vous allez exposer les agents ?

M. MARTEL, Direction de production

À partir du moment où vous n'allez pas au contact et que vous êtes en observation, vous n'êtes pas exposé. Après, le fait de se déplacer peut être considéré comme une exposition.

Mme BASSEZ, CGT

Ce qui est écrit dans le mail à destination des agents, c'est cela.

M. MARTEL, Direction de production

Nous allons boucler le point particulier sur Aulnoye. Je vais regarder. Je m'y engage.

Mme BASSEZ, CGT

Vous pouvez vérifier dans toutes les gares.

M. MARTEL, Direction de production

Dans le document de travail, car j'ai monté les téléconférences sur l'organisation des filtrages en gares, j'avais Aulnoye qui était en pointillé, Lille-Europe sur lequel on attendait une réponse, sachant que c'est traité par les équipes de Voyages. Pour moi, il n'y en a pas d'autres. Les autres gares citées en observation surveillance : Béthune, Armentières, Orchies, Saint-Omer, Libercourt, Orry et Chantilly côté Sud, ainsi que Saint-Quentin.

Mme BASSEZ, CGT

Sur la question de Douai, je vous en avais parlé, j'avais fait remonter le problème. J'aimerais une réponse.

M. MARTEL, Direction de production

Il y a un dispositif d'accueil filtrage qui sera monté, équipé avec la SUGE. J'ai eu la confirmation hier.

Mme BASSEZ, CGT

Ce matin, on a eu des informations contradictoires, qu'il n'y aurait pas de SUGE à Douai.

M. MARTEL, Direction de production

D'où vient votre information ?

Mme BASSEZ, CGT

Ce sont les informations du terrain. Je ne vais pas révéler mes sources. C'est une information sérieuse comme quoi la SUGE ne serait pas là.

M. MARTEL, Direction de production

Ça montre que les gens se posent des questions et qu'il y a des rumeurs qui courent sur le terrain. Nous sommes d'accord. J'ai un engagement du patron de la SUGE nous disant qu'il y a un dispositif à Douai. Je n'ai pas de raison d'en douter. Ce sera en place. Il y aura un dispositif en place à Douai.

Mme BASSEZ, CGT

Nous verrons lundi matin.

M. MARTEL, Direction de production

Nous allons le reboucler aussi, à ce moment-là. Jeudi matin, par rapport à un engagement confirmé la veille au soir, il y a encore un problème. C'est étonnant. Nous allons le vérifier également.

Mme BASSEZ, CGT

Personnellement, ça ne m'étonne plus, vu la façon dont ce dossier est ficelé à la hâte. À mon avis, il y aura encore des changements d'ici lundi. C'est bien ce qu'on dénonce. La précipitation fait qu'il y a des incohérences. Vous avez des mails contradictoires envoyés aux agents. C'est le flou artistique total.

M. MARTEL, Direction de production

Vous avez des formules à l'emporte-pièce.

Mme BASSEZ, CGT

Nous n'allons pas entrer dans ce genre de choses. Je ne savais pas que vous étiez expert en gestion hospitalière. Au niveau abus de langage, vous n'êtes pas mal non plus.



M. MARTEL, Direction de production

J'en prends note. Je surveillerai à l'avenir. Concernant les questions sur comment va se passer le filtrage, et si on a des effets de groupement, ce qu'il va se passer. Je ne vais pas vous répondre précisément, mais c'est un réel problème. J'ai pu m'intéresser au REX qui a été fait en gare de Nice. Nous avons eu des premiers retours de train assez fréquentés côté collègues de PACA dès cette semaine avec le déconfinement italien et monégasque. Il y a eu des organisations de file d'attente devant la gare qui ont été faites par les agents SNCF et qui se sont plutôt bien passées. C'était impressionnant de voir des files de 200 m de long à l'entrée des gares. Je pense qu'on va dans cette direction-là. N'ayant pas de précisions sur l'opérationnel, je ne peux pas vous répondre dans le détail. Mais je pense que quand il y a 150 personnes qui sont là, s'il y a des barrières, des tables, des marquages au sol qui permettent de filtrer, des gens en amont qui demandent aux gens de se mettre les uns derrière les autres avec une distance, en la respectant, tous ces éléments-là, en effet, je pense qu'il faut les écrire dans le process. Je pensais que ça aurait été présenté en CSSCT. Je comprends que ça n'a pas été le cas.

M. ESPINOUSE, CGT

Exactement.

M. MARTEL, Direction de production

Effectivement, dans une gare comme Creil, il peut y avoir un peu d'indiscipline. Effectivement, il faut que le process soit bien rodé.

M. ESPINOUSE, CGT

Il sera rodé lundi ?

M. MARTEL, Direction de production

Nous allons décrire par écrit comment on doit organiser le filtrage à partir de lundi.

M. ESPINOUSE, CGT

Je reviens à la salle des pas-perdus à Creil. C'est 15 personnes, dedans. Avec 22 agents. Ce sont les documents que vous avez envoyés. Nombre de personnes dans la salle des pas-perdus : 15. Avec 22 personnels pour faire du filtrage.

M. MARTEL, Direction de production

Dans les personnels, il y en a qui sont positionnés sur les quais. Il y en a deux qui seront dans le dispositif et deux autres sur les quais. Je pense que c'est le cas également pour les deux équipes SUGE. Ça marche par 3. Il y en aura une dans le dispositif en gare et l'autre, sur les quais. Vous allez me dire, 22 moins 5, ça fait toujours 17. C'est toujours supérieur à 15. La question, c'est de savoir si le dispositif est dans la salle des pas-perdus ou sur le parvis de la gare.

M. ESPINOUSE, CGT

Au-delà de ça, comment fonctionne le dispositif ? Est-ce qu'il va y avoir des files de voyageurs qui vont faire la queue jusque sur la place du marché pour prendre le train ?

M. MARTEL, Direction de production

Ce niveau de détail, je ne l'ai pas. Je préfère ne pas vous répondre. Vu l'importance de Creil, c'est la gare numéro un au niveau du filtrage sur les Hauts-de-France. Il faut que l'on s'y penche avec beaucoup de détails. Je prends votre question et je vais la travailler avec Philippe HAMELLE qui est à la manœuvre sur ce dossier.

M. ESPINOUSE, CGT

Très bien.

M. MARTEL, Direction de production

Mme MARTIN, nous avons dialogué ensemble. Nous avons donné une liste avec les 291 trains répartis sur les 9 lignes radiales. Ils ont la liste très précise. Ce fichier, je pourrai vous le passer. Concernant la question de M. WATTEBLED, Raphaël, tu veux peut-être y répondre.

M. RABIER, Président

Je vais apporter quelques éléments de réponse. Je pense qu'on va devoir faire une coupure. Nous avons tous besoin de respirer un moment. J'ai répondu à M. WATTEBLED. Nous sommes conscients qu'il y a encore du travail. Le dossier, quand il fait l'objet de compléments, ce qu'on a fait toute la semaine et ce qui va continuer de se faire, avec encore des précisions, des modes opératoires, il est en dynamique. Il faut qu'on arrive à sortir, et c'est difficile, je veux bien le reconnaître, de la logique qu'on a habituellement d'un dossier relativement ficelé, précis, et des dates de mise en œuvre choisies par l'entreprise dans les organisations. C'est ce qu'on fait depuis des années. Là, on est dans un dispositif à mettre en place, le meilleur possible. Vous l'avez reconnu, l'entreprise a fait ses meilleurs efforts avec encore des points à traiter, bien évidemment. Et nous allons continuer à les traiter. Quand la SUGE dit qu'elle peut être là à Douai, je fais confiance aux collègues dirigeants de la SUGE comme ils nous font confiance quand ils nous demandent quelque chose. Comme je vous crois quand vous me dites que vous avez un doute. On vérifie. On n'est pas dans des débats politiques. Ce sont des débats extrêmement concrets. Un vote va s'exprimer. Je ne m'attends pas à une approbation totale, vu les débats que nous avons depuis ce matin de la part des organisations syndicales et élus que vous êtes. SUD est même parti. C'est d'ailleurs ce qu'il se passe dans les autres régions, si vous n'avez pas ce fil conducteur avec vos collègues des autres régions. Dans tous les CSE qui remontent, le vote est négatif. Ça ne nous empêchera pas d'améliorer le dossier et ça ne vous empêchera pas de continuer de nous alerter. Vous faites votre travail. Vous dites aujourd'hui que vous ne sentez pas la chose satisfaisante sur un certain nombre de points. Je n'ai pas toutes les réponses. Ce n'est pas encore comme vous le voudriez. Nous en sommes conscients. Nous avons acté le fait que le sujet continue d'être travaillé. Il va continuer d'être travaillé la semaine prochaine et les semaines d'après. Le 11, c'est une nouvelle étape qui sera suivie d'autres étapes. Qu'est-ce que va se dire cet après-midi le Premier ministre ? Qu'est-ce qu'il va décider dans une semaine ? On sera amené à le partager. On décidera ensemble de quelle méthode de travail, de nouvelles concertations on doit faire pour réajuster le tir. Il faut qu'on soit assez conscients que l'exercice est délicat. Tout le monde en a conscience. Ça s'appuie sur une forme de civisme. Est-ce que des agents vont se mettre en danger ? On

espère que non. On aura ce rôle de vigie. Est-ce qu'ils ont la capacité à avoir tous les équipements nécessaires prévus ? On espère que oui. Il serait légitime de dire qu'on ne peut pas travailler dans les conditions prévues. Est-ce que nos voyageurs vont être complètement dociles, faire ce qui est prévu, prendre les tickets, y compris quand ils sont dans des gares intermédiaires ? Ce sont des questions qui valent. Il n'y a que la réalité et l'expérience qui nous montreront si c'est vrai ou faux. On ne peut pas tous, même avec nos croyances, notre expérience, être extrêmement précis et vous dire de ne pas vous inquiéter. On a fait le maximum. Vous le savez. Nous avons des travaux techniques, d'ajustement, des logiques qui existent. Il y a un certain nombre de questions. : Si un agent est dans un train où il y a trop de monde, où les gens ne mettent pas le masque ? Il faut se protéger. C'est la réponse que je vous donne. Évidemment qu'on ne va pas demander à l'agent d'aller exprès dans les endroits où il va se retrouver dans des zones où il sera à moins d'un mètre. Bien évidemment. C'est la règle de base des gestes barrières qu'on explique depuis maintenant plusieurs mois. Les gens sont responsables d'une façon générale. Ils ne vont pas faire exprès de se mettre dans des situations où ils sont en danger. C'est le discours que nous tenons et que vous tenez à juste titre. Nous allons suivre le sujet. Nous allons être réactifs et agir. Vous nous ferez remonter les choses. Nous avons nous aussi des outils pour suivre la situation. On concentrera les choses. À part le passé, ces dernières semaines, il y a eu des remontées sur tel ou tel point qui était insatisfait. Nous les avons pris en charge, nous avons donné des réponses. Nous allons continuer dans cette même dynamique d'appréciation au jour le jour et de réactivité pour satisfaire les règles en partant du principe, c'est le contrat que nous passons avec les voyageurs, et nous allons marteler ce message très important, que les voyageurs feront aussi leur part du travail pour qu'au fond, les voyageurs et les cheminots arrivent à voyager et à faire ce qu'ils ont à faire, leur travail dans les conditions sanitaires qui sont prévues aujourd'hui par les autorités sanitaires et le gouvernement. Je vous propose qu'on fasse une pause. Il est 12 h 40. Je pose la question au secrétaire. On reprend à 13 h 30 ?

M. WATTEBLED, Secrétaire

Si personne n'y voit pas d'inconvénient, il n'y a pas de souci pour moi.

M. HOUEL, CGT

Avant d'aller manger, je voudrais revoir la photo avec le marquage en gare de Lille entre les voies 7 et 8 pour essayer de comprendre un peu mieux. Merci.

M. RABIER, Président

On pourra vous montrer la photo. Mais on ne va pas refaire le débat. Je peux vous envoyer la photo. Il n'y a pas de problème. Est-ce qu'il y a un problème pour une délégation si on fait une coupure de trois quarts d'heure ?

M. ROTOLO, RS CGT

Pas de souci pour la délégation CGT. J'avais demandé la parole, mais je la redemanderai cet après-midi.

M. RABIER, Président

Les débats auront lieu. Chacun pourra s'exprimer. Je vous remercie, même si on sent quelques frustrations. Je l'ai dit d'entrée de jeu. C'est complexe, ce que l'on vit

à nos places respectives. C'est un exercice qu'on n'a jamais vécu. On le fait du mieux possible. Pour l'UNSA, FO, CFDT, OK pour 13 h 30 ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pas d'objection pour UNSA. J'ai également demandé la parole, mais j'ai pris des notes. Je reprendrai la parole après la pause.

M. FERTÉ, RS FO

Pour FO, pas de souci. J'ai fait un petit chronomètre ce matin. La direction en temps de parole : 1 h 44 sur 3 h de CSE. Il va falloir qu'on essaie de répartir un peu mieux, si vous le voulez bien.

M. VEZARD, RS CFDT

Pas d'objection pour la CFDT.

M. SMAGHUE, CGT

Il y a pas mal de questions techniques cet après-midi, notamment sur les EPI. Je viens de lire que le docteur ne serait pas présent. Est-ce qu'un docteur sera présent cet après-midi ?

M. RABIER, Président

Pas à ma connaissance.

Dr VASSEUR, Médecin de Région

J'avais noté 9 h – 12 h 30. Donc cet après-midi, j'ai d'autres téléconférences et des visites médicales de reprise, donc je n'avais prévu personne d'autre. J'avais vu qu'il y avait une question sur le service médical. J'avais transmis des documents à Camille. Je suis à la disposition pour répondre à toutes questions qui pourraient se poser.

M. SMAGHUE, CGT

C'est peut-être une raison pour reporter.

M. RABIER, Président

Merci. Je vous souhaite un bon appétit. On se retrouve sur le même pont à 13 h 30, dans 45 minutes. Merci à tous.

*Interruption de séance de 12 h 30 à 13 h 30.*

M. RABIER, Président

Rebonjour à tous. Il est 13 h 30. Je vous propose de reprendre le débat de notre CSE extraordinaire. J'ai vu que le secrétaire était connecté. Je n'ai pas vu si M. MARTEL était connecté.

M. ROTOLO, RS CGT

J'avais demandé la parole, mais comme il y a eu une interruption, ça ne va pas suivre le cours des interventions. Donc je ne prendrai pas la parole.

M. RABIER, Président

Si tout le monde est d'accord, on va reprendre le cours, c'est-à-dire qu'on redemande, on repart à zéro sur les demandes de parole, si vous le voulez bien.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Nous pouvons peut-être commencer, Raphaël. Florent va nous rejoindre prochainement.

M. RABIER, Président

Nous commençons, c'est au tour de Mme DEBAST.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Je pense que M. MARTEL aurait dû répondre à ma question. J'espère qu'il va arriver rapidement. Il a évoqué un document qu'il avait l'air de lire avant la coupure, où il disait que sur certains lieux, c'était des observations et pas un filtrage. Il avait l'air de lire un document. Je demande à le recevoir en plus du document filtrage demandé. Après, j'entends ce que vous nous dites, qu'il y a encore pas mal de choses à mettre en place, d'où le fait que le dossier de consultation a évolué et a été modifié depuis qu'il nous avait été transmis jeudi soir. Cependant, j'aimerais savoir quand cela va être fait et par qui, car nous sommes déjà jeudi. Demain, je pense que c'est un jour férié. Il y a samedi et dimanche derrière. Je voulais savoir qui allait travailler là-dessus, sous quelles conditions, car, comme cela avait été évoqué par mon camarade Xavier, le télétravail n'est pas de 6 h du matin à 23 h 40 comme les mails que nous avons pu recevoir, mais bien sur des journées de travail connues. Je voulais vous alerter sur le fait qu'il y avait toujours un droit d'alerte sur les RPS sur notre périmètre, qui concerne les agents du périmètre, autant les gens qui seront sur le terrain à partir de lundi, mais également les équipes de managers, les équipes RS, également les élus et les mandatés. Sincèrement, je suis redescendue pendant la coupure, mais je n'étais pas très bien ce matin. Je commence à très mal vivre cette situation. Une question plus technique. J'aurais voulu savoir comment est évalué le nombre de personnes dans les salles des pas-perdus que l'on peut accueillir. Je sais que sur le document de travail fourni par le gouvernement, on a le nombre de personnes que l'on peut accueillir dans les magasins, les bureaux de vente. Je voulais savoir ce qu'il en était sur notre salle d'accueil. Et un point sur les formations. Je pense qu'on avait évoqué que toutes les formations non-obligatoires seraient suspendues. J'apprends que des gens seraient réformés à différents postes et qui, de ce fait, seraient obligés d'avoir un contact rapproché. Je voulais savoir ce qu'il en était. Je vous remercie.

Mme MAHIEUX, CGT

Je voudrais revenir sur le commencement, c'est-à-dire que pour mettre une organisation du travail en place, on doit partir d'une analyse a priori des risques, visiblement ce qui a été fait, car j'ai vérifié le Document Unique. Je souligne au passage encore une fois que le RH puissance 5 n'a pas été respecté. Normalement, les membres CSSCT participent à l'ensemble du processus dans l'évaluation des risques professionnels. Cela fait partie de nos prérogatives en la matière. J'ai regardé le Document Unique. Moi, les cotations... Pour autant, la CGT n'est pas pour les cotations au niveau des risques professionnels. Mais j'ai pris la peine de m'y attarder. Je suis un peu dubitative parce qu'on arrive sur des cotations, ne

serait-ce que pour les personnels en relation clientèle, dans des zones non-ouvertes au public sur des cotations à 80, à 160 sur des zones ouvertes au public. Mes camarades ADC m'ont dit ce matin qu'ils avaient vu des cotations dans leur unité, qui étaient cotées à 250, ce qui veut dire que si on analyse le Document Unique, le risque n'est pas maîtrisé. Il y a de possibles conséquences mortelles. Les gens peuvent décéder de ce virus. Nous l'avons assez vu comme cela à la télévision. Pour autant, ce qui m'interroge, c'est que, que vous ayez un risque coté à 80 ou à 160, les mesures de prévention en face de ces risques sont sensiblement les mêmes. Je m'attendais à avoir sur un risque à 160 ou à 250 des mesures de prévention qui soient bien plus fortes, ou en tout cas différentes. Quand on a essayé de faire cela comme ça, une fois que c'est coté, on va essayer de mettre l'organisation du travail en place. Pour cela, il y a des textes législatifs. Ce sont les neuf principes de prévention, comme le disait Xavier ce matin. Quand je vous entends mettre votre organisation du travail en place, j'ai la sensation qu'on occulte les conséquences de ce virus qui peuvent être mortelles pour les agents. On est en train de parler de filtrages à 22 personnes sur les quais. Je vous rappelle le premier principe de prévention, même si vous le connaissez, qui est d'éviter le risque. Comment on se dit que quand on veut éviter le risque, on va aller, non pas exposer, mais surexposer le personnel sans masque FFP2 ? Je vais vous expliquer pourquoi. J'ai l'impression que vous faites les choses à l'envers. Il fallait vraiment partir des risques pour pouvoir mettre l'organisation du travail en place. Or, vous faites l'inverse. Vous mettez l'organisation du travail en place, et ensuite, vous parlez de prévention. C'est mon sentiment le plus profond. Hier, lors de la CSST Services, nous avons interrogé les médecins qui étaient présents. Je leur ai demandé un comparatif sur la contagion entre le coronavirus et la grippe H1N1. Le médecin nous a expliqué que le risque de contamination est sensiblement le même, voire que le coronavirus était plus contagieux que la grippe H1N1, que ses conséquences étaient bien plus dramatiques parce que les décès du Covid-19 peuvent toucher toutes les tranches d'âge, en particulier les jeunes, avec des conséquences et des séquelles qui sont pour certains graves, alors que la grippe H1N1 ou la grippe saisonnière ne touchaient que les personnes âgées en termes de décès. Or, ce que je disais hier, là où je ne vous rejoins pas quand vous dites que les masques chirurgicaux sont suffisants, c'est que j'ai sorti la circulaire DGT 2007-18, qui est un document CGT signé de la main de Xavier BERTRAND. C'est la circulaire sur les pandémiques grippales H1N1, qui est applicable de droit, puisque le gouvernement ne l'a toujours pas abrogé. À l'intérieur, il est dit explicitement, je vous invite à le lire, que les personnels qui sont surexposés, comme les soignants ou les guichets et les caisses de vente, tous les salariés en lien avec le public sont surexposés au risque de contamination. En annexe 11, on parle des masques de protection. Ils font le distinguo entre le masque chirurgical, qui vise à protéger l'entourage de la personne malade, et le masque des ARP, des appareils respiratoires, qui sont faits pour protéger la personne qui le porte. Je sais que l'État a réquisitionné vos stocks de FFP2, mais je me disais que si la grande distribution aujourd'hui est capable de commander 400 millions de masques, je ne vois pas pourquoi nous ne serions pas en mesure d'exiger d'avoir des FFP2 et de pouvoir protéger correctement nos salariés. J'aimerais avoir des réponses sur la cotation du DU et je me demande aussi comment on va alimenter le DU puisque, normalement, une fois que vous avez des risques identifiés, comme les accidents du travail, vous venez l'alimenter et

faire baisser ou monter la cotation. Or, au dernier CSE, M. RABIER, vous avez annoncé, à moins que ça ait changé, que les malades du Covid-19 ne seraient pas repris en accident de travail puisque la caisse de prévoyance l'avait refusé. J'aimerais avoir un peu d'explication sur comment on va alimenter le DU, comment on va tenter de faire passer. J'aimerais que dans l'organisation du travail, on n'oublie pas que dans le document unique de l'évaluation des risques professionnels, les conséquences de ce virus peuvent être mortelles pour les cheminots.

Mme BOUKREDIA, CGT

Bonjour à tous. J'ai besoin d'une précision technique par rapport au filtrage. Si je prends l'exemple de la gare de Creil, où vous allez mettre 22 personnes pour faire un filtrage, je pense que la question va se poser dans les gares où il y aura le même dispositif, Mme MARQUET en CSSCT a confirmé hier que le coupon pourra être délivré par le guichet. M. MARTEL, tout à l'heure, l'a aussi confirmé. Je voulais savoir à partir de quand c'était possible, puisqu'aujourd'hui, ce n'est pas possible d'aller sur le site TER via un poste Mosaïque et d'aller dans le compte utilisateur de l'usager et d'imprimer ces documents, puisque nos droits Internet sont réduits au guichet. Ma question plus précise sur le filtrage, c'est de savoir qui décide lors du filtrage que tel ou tel usager peut aller au guichet récupérer son coupon. Est-ce que ça ne va pas inciter ceux qui ne veulent ou ne peuvent pas de se présenter dans les gares, sachant qu'ils pourront récupérer les coupons au guichet ?

M. RABIER, Président

Merci. En termes de méthode, puisqu'il y a à clôturer ce chapitre sur la gestion des flux et accueils filtrage, et un début de questionnement encore. Effectivement, il y a un document récapitulatif qu'on pourra vous donner volontiers et qu'on vous lira. Je suis d'accord pour qu'on vous l'envoie en fin de séance, après le vote. On va clôturer sur les dernières questions. Bon nombre de questions ensuite sont sur le chapitre Protection. Elles sont importantes. J'ai noté le sujet du télétravail et des APS. On y a réfléchi également. On va clôturer ce chapitre Flux, et on attaque, puisque les questions sont déjà posées, sur le chapitre Protection.

M. MARTEL, Direction de production

À la pause, puisque la question de M. ESPINOUSE m'a interpellé, j'ai demandé à avoir des détails extrêmement précis sur la mise en œuvre de l'accueil filtrage de Creil. Parce que quelque part, comme ça va être la gare la plus dimensionnante pour les Hauts-de-France, je pense que ça vaut le coup d'aller loin dans le détail. Mme BOUKREDIA se place dans la même ligne de question en se demandant si la personne qui arrive avec son abonnement, mais sans sa contremarque à 0 €, pourrait passer le filtrage pour aller au guichet récupérer ce titre et accéder au train, ou si, sans contremarque, c'est simple, on ne passe pas. Ces éléments doivent être écrits avant. Ça ne va pas se faire dans l'improvisation à partir de lundi 11. J'attends un certain nombre de réponses là-dessus. Je crois que ça vaut le coup, y compris l'organisation des files d'attente à l'extérieur de la gare, comment on organise sur les trottoirs, est-ce qu'il y a des gens en amont, est-ce qu'on a des barrières, des tables, etc. Il faut que tout cela soit précisé. Ils sont en train de me le préparer. Je pense que ça vaut le coup qu'on se le partage. Sur les éléments de distribution qui viendraient se coller sur le dispositif de filtrage, cela pose la question. Pour votre information, on avait réfléchi à la possibilité de faire des filtrages à deux niveaux. Un

premier filtrage autour de la gare : ne rentreraient dans la gare que ceux qui sont équipés de masques, pour ensuite, éventuellement, aller accéder à de la distribution. On ne peut pas le faire puisqu'il y a une problématique de moyens. D'ailleurs, on pense que faire des vérifications sur les parvis de gares, c'est plutôt du domaine régalien. Ça posait la question de la compétence de police là-dessus. Le préfet a fait des demandes dans les grandes villes pour que les polices municipales puissent venir éventuellement prêter main-forte là-dessus si les situations devenaient compliquées dans les gares. On va préciser le dispositif de Creil. Concernant le récapitulatif, est-ce qu'on le fait maintenant ou en fin de séance ?

M. RABIER, Président

Si ça concerne le chapitre des flux, on peut donner des éléments.

M. MARTEL, Direction de production

C'est sur l'ensemble.

M. RABIER, Président

Alors en fin de séance.

Mme BOUKREDIA, CGT

M. MARTEL, les précisions, ce n'est pas que pour la gare de Creil.

M. MARTEL, Direction de production

Oui, mais comme c'est la gare la plus difficile, ça vaut le coup d'aller loin dans le détail, sachant que ça servira pour toutes les autres.

Mme BOUKREDIA, CGT

On aura ces informations avant la fin de séance de ce CSE ou vous allez nous les communiquer après ? Ça veut dire que les agents ne les auront pas avant lundi matin.

M. MARTEL, Direction de production

Je ne sais pas si ça a été transmis. Si vous voulez qu'on soit clair là-dessus, c'est une surprise pour Raphaël et moi d'avoir des questions qui vont si loin dans le détail des dispositifs. Ce sont plutôt des questions habituellement traitées en CSSCT. En CSE, on est davantage sur les contours, les enjeux, la stratégie, l'économique. Vu la période, vous avez posé une question. Sincèrement, je pensais que ces éléments auraient été précisés en CSSCT. C'est pour ça que je vous ai posé la question. Vous m'avez dit que non. Comme j'estime que c'est important, j'ai posé la question à la poste pour avoir un retour d'éléments.

Mme BOUKREDIA, CGT

Aucun détail ne nous a été donné. C'est aujourd'hui que nous apprenons le nombre de personnes qui sont disposées à Creil. On n'a pas les éléments pour les autres gares. C'est aujourd'hui que vous nous indiquez le nombre de gares qui vont être dotées de ce dispositif. Hier, nous n'avons pas eu plus de détails que ça. C'est pour ça qu'aujourd'hui, on prend autant de temps et qu'on vous pose autant de questions sur le filtrage.



M. MARTEL, Direction de production

J'ai demandé les éléments. Ils sont en train de les assembler. J'espère que je pourrai vous les communiquer d'ici la fin de la séance. Sinon, on vous les transmet dès qu'on les a.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Excusez-moi, M. MARTEL, je voulais rebondir. Je suis désolé auprès de tout le monde, car je coupe peut-être la parole à quelqu'un. Vous venez de dire qu'il n'était logiquement pas possible de faire des contrôles en extérieur pour le port du masque. Si j'ai mal compris, hier, c'est ce qu'on nous a dit. Le port du masque est obligatoire dans la gare, parce que la SUGE et la police feraient ce contrôle avant l'accès aux quais et avant tout contact de filtrage par des agents.

M. MARTEL, Direction de production

Nous ne parlons pas de la même chose. Nous avons réfléchi à un moment pour les grandes gares, Paris, Lille, Amiens, à faire des filtres âge à deux niveaux. Un premier filtrage à l'entrée dans la gare : ne rentrent dans la gare que ceux qui sont équipés de masques. Et ensuite, un filtrage de deuxième niveau aux quais, où il y a le sujet de la vérification du titre à 0 €. Nous n'avons pas pu le faire pour des questions de moyens. Doubler les dispositifs d'accueil embarquement dans les gares sachant qu'on ne couvre pas l'intégralité des gares du territoire, ce n'était pas possible. Mais cela ne remet pas en cause le fait que le port du masque, c'est la règle dans la gare. Là-dessus, si on constate qu'il y a des dérives, c'est pour ça que j'ai parlé de régalien, on a eu un engagement du préfet qui pourrait faire appel à la police ou solliciter l'appui des polices municipales pour faire respecter le port du masque à l'intérieur des gares. C'est ce que je voulais dire.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

M. MARTEL, je crois que vous êtes au courant plus que moi. Quand l'État a décidé de supprimer les CHSCT et de remplacer par des commissions, il faut savoir que la CSSCT est une commission et non un comité. Elle n'a en aucun cas pouvoir de décision, d'où l'importance de nos questions aujourd'hui, je pense. Je vous remercie.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Merci, Pauline. Raphaël, avant que l'on commence à répondre, il y a une intervention de M. WATTEBLED.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Merci. L'occasion était trop belle pour moi pour ne pas rebondir sur ce qui vient d'être dit. Effectivement, on n'est plus en DP ou en CHSCT qu'en CSE. Ce n'est pas de notre faute. C'est un peu de la vôtre. Et c'est surtout de la faute des ordonnances Macron qui ont pulvérisé les CHSCT et les DP. Je pense que le débat aurait été un peu plus clair en CSE si on avait encore ces instances. L'ordonnance n'a pas interdit à l'entreprise de mettre en place ce qu'elle a envie de mettre en place. Je pense qu'à un moment, il faudra se revoir pour refaire fonctionner un peu mieux les instances représentatives du personnel, auquel cas on aura des CSE qui traiteront des DP, des CHSCT et de l'économique. J'avais posé des questions ce matin concernant la gestion des flux. Je n'ai pas encore eu les réponses. Concernant la différence de traitement suivant les endroits, les gares, les guichets. En termes de

filtrage, certaines gares auront des filtrages, d'autres pas. Certaines gares seront nettoyées, d'autres pas. Certaines gares auront du marquage au sol, d'autres pas. Certaines gares auront des réouvertures de guichet et d'autres pas. En termes d'équité sur le territoire, ça pose un souci. Ça pose un souci en termes de sûreté. Ça pose un souci par rapport à cette gestion de flux, étant donné que s'il n'y a pas de filtrage dans une gare intermédiaire, il y aura peut-être un afflux plus précis ou un peu plus nombreux d'usagers à la montée n'ayant pas de masque, pas de contremarque. Cela peut poser d'énormes problèmes à bord. En termes de voyage, si la personne n'a pas de masque, pas de contremarque, ça peut poser d'énormes soucis entre voyageurs et avec le personnel qui resterait à bord.

M. RABIER, Président

Merci. Oui, il y a des situations différentes en fonction de toutes les analyses, des flux habituels qui sont recalculés pour la période à venir dans l'ensemble des gares de halte. On a fait des focus. D'ailleurs, Gares et Connexions a fait pareil pour ses principales gares du fait du marquage. Pour les autres gares, il y aura à tout le moins des affichages qui seront apposés. Pour les plus grandes gares, on a vu ce matin avec la photo de Flandres qu'on aura dans les principales gares des positionnements indiquant aux gens où il faut qu'ils se mettent pour bien respecter cette règle de distanciation sociale. Au fond, le sujet le plus complexe qui nous est imposé et qui faisait débat il y a encore 10 jours, cette règle de distanciation sociale imposée pour les voyageurs, qui suppose qu'ils soient civiques, nécessite de la part de l'entreprise dans les plus grandes gares qu'on mette des marquages supplémentaires, comme on le fera dans les trains avec des stickers. C'est un « jeu » où il y a plusieurs acteurs. Ce n'est pas un jeu, en réalité. C'est une formule. En tout cas, c'est un exercice où tout le monde a un rôle à jouer. Nous, entreprise, nous avons nos responsabilités, ne serait-ce que d'organiser le plan de transport à la hauteur des flux estimés. Mais j'ai envie de vous dire l'État, les forces de l'ordre, les voyageurs, le Conseil Régional, les entreprises d'une façon générale aussi. J'attends aujourd'hui un courrier de la préfecture invitant les DRH comme moi à laisser ses salariés si cela est possible en télétravail. Cette décision a été prise par M. FARANDOU bien avant que le Premier ministre ne s'exprime fin avril. Toutes ces mesures vont participer au fait que cette adéquation entre le plan de transport, les flux et le respect des gestes barrières pour les voyageurs, avec la distance physique minimum, fonctionnent. C'est quelque chose où on en a cette impression qu'on ne peut pas tout régler d'avance. Ce n'est pas complètement faux, puisqu'il y a des choses qui vont dépendre d'autres acteurs, ne serait-ce que les voyageurs, les forces de l'ordre. Nous allons jouer dans notre domaine de responsabilités, excusez-moi pour le verbe « jouer ». Cela veut dire qu'on va maximiser tous nos efforts, toutes les solutions. On va suivre tout cela de très près avec le retour d'expérience quotidien. Il faudra que les autres fassent pareil. On verra. Si on observe ce qu'il se passe dans d'autres pays, l'Italie est aussi un pays latin, l'Espagne aussi, depuis le confinement, j'ai été en tant que citoyen agréablement surpris de voir que très rapidement, au marché, à la boulangerie, tout le monde faisait des queues de 100 m pour aller acheter son pain en se distançant. Ça s'est fait finalement très rapidement et naturellement. Pourquoi ça se passerait différemment dans nos gares ? Nous avons déjà de par le confinement, avec une restriction de sortie qu'on vit depuis presque 2 mois, pris des habitudes en tant que citoyens. Je ne pense pas que nos voyageurs, ceux qui vont venir, même s'il y en a plus la semaine prochaine, soient

complètement surpris. Ce qu'il se passe pour accéder aux gares se passe déjà pour accéder à d'autres commerces. Vous allez faire vos courses au supermarché, vous patientez. J'ai fait la queue 40 minutes au Leclerc. Personne ne peste. On a compris que c'est dans l'intérêt de chacun. On peut légitimement penser avec toutes les mesures qu'on a prises pour les principales gares et les accueils... Après, dans le détail du détail de comment ça va se faire, on va faire notre possible pour que les fiches métiers et les procédures concrètes gare par gare, avec ce que vous avez évoqué, soient bien précisées pour les agents les premiers jours, que tout le monde ait bien compris comment on fait, comment on se répartit les rôles, comment tout cela s'opère. Je pense qu'il faudra quelques calages. On va pouvoir avoir le bon processus, la bonne procédure. C'est tout de même différent, les accueils filtrage des embarquements que l'on faisait avant, où nous avions le temps de les organiser. Là, on est dans quelque chose de complètement nouveau. On le fait avec les connaissances que nous avons des flux, notre bon sens, la gestion de certaines gares où c'est plus facile que d'autres par rapport aux points d'entrée et de sortie. Je fais confiance au local. On a des gens sur le terrain qui sont loin d'être incompetents. On va trouver des solutions. Après, l'attitude, le comportement, le civisme des voyageurs sera un élément. Cela fait partie de la charte qui est proposée en termes de communication. C'est un élément fondamental dans le dispositif général dans lequel nous devons œuvrer.

#### 4. Prévention et protection des personnels

M. RABIER, Président

J'ai envie de passer, parce que les questions sont nombreuses, sur le sujet de la prévention et de la protection de nos personnels, sujet qui nous accapare depuis le début de cette crise. En termes de conséquences, c'est une maladie grave, mortelle. On ne ferme pas la France et la moitié du monde pendant deux mois si ce n'était pas grave, avec les conséquences économiques qui ont déjà débuté. C'est clair que c'est grave, on le sait tous. On a depuis le début de cette crise monté en gamme les protections. Dans un premier temps, la doctrine du masque était assez différente. Le médecin de région, qui n'a pas pu être là avec nous cet après-midi, expliquait, comme les autorités sanitaires, l'État, que ce n'était pas tant ça le sujet, c'était déjà les gestes barrières, la distance. Au fur et à mesure du temps et des semaines qui ont passé, on a aussi en France observé ce qui s'est fait dans d'autres pays, si vous regardez la Corée et les pays notamment asiatiques où le port du masque est extrêmement courant... Pour nous, ce n'est pas culturel. Il a fallu que chacun l'imagine. On voit maintenant des gens, y compris les dirigeants d'entreprise qui passent à la télé avec des masques, on ne sait même pas qui c'est. On a dû appréhender cela et évoluer. Finalement, on est tous d'accord, je me souviens du débat qu'on avait eu avec le Directeur de Région, où il y avait une revendication forte de l'ensemble des représentants pour passer à la génération du masque. On y est et c'est plutôt une bonne chose. Je n'ai pas compris Mme MAHIEUX, je crois que vous avez posé la question tout à l'heure du masque pour le grand public. Pour les voyageurs, ce sera un masque chirurgical. Je pense qu'il sera demandé de se couvrir le nez et la bouche. Vous avez tout un tas de démarches personnelles ou de certaines entreprises qui fabriquent des masques en tissu selon une norme.

Mme MAHIEUX, CGT

Je peux vous interpeller ?

M. RABIER, Président

Je finis et je vous redonne la parole. On a ce sujet qui a évolué. Pour cette évolution du plan de transport et donc plus de monde dans les trains, car c'est ce qu'il va se passer et c'est une obligation d'être au rendez-vous, sinon, ce sera pire que tout. Ne rien faire n'est pas une option. Ne pas augmenter le plan de transport n'est pas possible, puisqu'il y a des gens qui vont vouloir emprunter les gares. Les petites difficultés, qu'on rencontre déjà ici ou là, vont forcément augmenter si on ne fait rien. Le Document Unique, l'évaluation des risques, les mesures de protection ajustées, ce qui a pu être fait dans les ateliers, un énorme boulot qui a été reconnu, même s'il y avait des écarts sur la nature des masques, la distance, on voulait plus qu'un mètre, plus de masques, etc., mais tout le monde avait reconnu les travaux en CSSCT. Maintenant, c'était un travail de fond sur le terrain. Tout cela, on l'a fait. Il y a eu une évaluation des risques. Qu'est-ce qui va se passer ? On a eu un temps où on a déjà mis à jour le Document Unique, mais pour la situation actuelle. On l'avait échafaudé au fur et à mesure des semaines. Là, avec tous ces protocoles et ces documents en en-tête qui alimentent le DU révisé pour le 11, on complète, on améliore et on renchérit les mesures de protection. On rend obligatoires un certain nombre de choses. Pour le masque, Mme MAHIEUX, vous disiez que vous n'étiez pas consultés sur les EPI. Si, vous êtes consultés sur un ensemble de prérogatives,

dont celles d'apprécier les bonnes mesures de protection. Là-dedans, il y a les masques et d'autres mesures. Les masques chirurgicaux, d'ailleurs, car on n'en a pas d'autres. On ne va pas refaire le débat. On a eu plusieurs expressions de médecins au niveau des tables rondes nationales, y compris dans celle de la Traction pour ceux qui y étaient, qui disaient : « Si tout le monde met un masque chirurgical au niveau des cheminots, c'est déjà super. Ça nous protège collectivement. » Les FFP2, j'ai envie de vous dire, si on n'avait que ça à donner aux cheminots, on les donnerait. Nous ne les avons pas. C'est un principe de réalité. On a en revanche des masques chirurgicaux. J'ai noté hier qu'on pourrait en avoir plus dans une des directives de l'entreprise pour les agents en relation client qui seraient en difficulté. Il y a eu des débats là-dessus en CSSCT Traction. On va ajuster pour chaque cas, c'est un élément fondamental dans les mesures de protection, pour qu'on puisse avoir les équipements, notamment le masque. On va le mettre à jour. Je vais laisser la parole à Pascal TONNERRE sur ce dispositif d'appréciation et de cotation. Mais ce risque est clair. C'est un risque grave. Nous demandons aux agents, qu'ils soient contrôleurs ou agents de maintenance, de porter les équipements prévus, même s'ils ne sont pas repérés comme EPI puisque c'est finalement la multiplication des masques pour tous les agents qui en fait une mesure collective. Ce n'est pas un EPI en tant que tel, à l'exception des cas où vous êtes obligé de travailler durablement à côté de quelqu'un. Vous portez des pièces lourdes, ça dure un moment, là, on l'impose. Là, on impose en mesure collective, par qualité d'EPI au sens strict de ce qu'on appelle un EPI. Je laisse Pascal expliquer pourquoi il y a des différences de cotation. Je suis preneur des informations plus complètes là-dessus.

M. TONNERRE, Direction cellule Retour d'Expérience

Bonjour à tous. On a donné les explications hier en CSSCT. Je vous ai entendus sur le fait que vous n'y avez pas été pas associés. Ce n'est pas une volonté délibérée de vous exclure de la cotation et de l'évaluation des risques. C'est le fait, comme le disait Raphaël ce matin, qu'on est pris par le temps. On a travaillé sur les protocoles avec les ERC. On a travaillé sur les mises à jour du Document Unique. Pour le document unique, on a aussi une directive et un Document Unique qui émane du national. On se cale par le générique fait par le national. Donc, ce qu'on a fait au niveau du Document Unique, pour continuer dans la ligne et évoluer par rapport au protocole, c'est qu'on a refait un document générique. Comme vous l'avez dit, on a différencié la partie zone de travail non-ouverte au public, qui est cotée à 80, et les zones de travail ouvertes au public où on a mis une cotation de 160. Le fait est qu'on a repris les fiches métiers. Avec les fiches métiers, sur des offres non-ouvertes au public, typiquement, dans les bureaux où les règles de distanciation sont possibles, le port du masque n'est pas obligatoire. Il est conseillé. Il est laissé à la diligence de l'agent. Par contre, dans les autres, on a mis une cotation de 80, une gravité de 16 à une fréquence permanente et une maîtrise du risque de très peu probable. On a mis au niveau des horaires ouverts au public une cotation à 160, parce qu'il y a plus de risque de croiser des gens et d'utiliser certains dispositifs, de prendre de la monnaie ou un titre de transport, des cartes Bleues... Donc on a élevé la cotation. C'est pour ça qu'il y a une cotation de 80 sur des zones non-ouvertes au public et de 160 sur les zones ouvertes au public. Voilà cette différence de cotation.

Mme MAHIEUX, CGT

Pouvez-vous nous préciser si les ADC ont une cotation à 250 et si oui, ce qu'elle veut dire.

M. TONNERRE, Direction cellule Retour d'Expérience

Je n'ai pas la cotation des ADC. Je vais regarder. Peut-être qu'ils ont coté à 250.

Mme MAHIEUX, CGT

Pouvez-vous expliquer au comité ce que veut dire une cotation à 250 ?

M. TONNERRE, Direction cellule Retour d'Expérience

Ça veut dire qu'il y a des mesures. On doit mettre en place des mesures de prévention qui sont à même de faire baisser ce chiffre, pour que l'on revienne sur un chiffre qui soit concevable. Il y a des mesures de prévention à mettre en place. Il y a deux types de cotation. Il y a une cotation brute qui peut être élevée et une cotation que l'on revoit en fonction des dispositifs de prévention qu'on a mis en place.

Mme MAHIEUX, CGT

Dites-moi si je me trompe. Pour moi, un risque une cotation supérieure à 250 voulait dire que le risque est non-maîtrisable.

M. TONNERRE, Direction cellule Retour d'Expérience

Oui, il faudra mettre en place des mesures de prévention pour faire baisser cette cotation.

Mme MAHIEUX, CGT

Donc d'habitude, en temps ordinaire, il me semble que vous me l'avez dit hier, les accidents du travail viennent alimenter le DU et jouent sur les cotations globales.

M. TONNERRE, Direction cellule Retour d'Expérience

Oui.

Mme MAHIEUX, CGT

Étant donné que la caisse de prévoyance refuse de prendre les malades du Covid-19 en accident du travail, comment va-t-on alimenter le DU et avoir un risque qui correspond à la réalité de ce qui se passe sur le terrain, si les AT ne sont pas comptabilisés ? Demain, si on a une centaine d'agents malades du Covid-19, il faudra qu'on puisse alimenter le DU. Pourtant, ils ne seront pas reconnus en accident du travail, donc ils n'auront aucune influence sur le document unique. Comment le Document Unique va-t-il refléter la réalité de ce qui se passe sur le terrain ?

M. TONNERRE, Direction cellule Retour d'Expérience

J'ai des coupures. Pouvez-vous répéter, s'il vous plaît ?

Mme MAHIEUX, CGT

Je vais parler plus doucement. Les accidents du travail viennent alimenter le document unique et jouent sur la cotation du Document Unique. Demain, la caisse de prévoyance nous a annoncé qu'elle ne reconnaîtrait pas les malades du Covid-

19 en accident du travail. Si demain, on a 100 ou 150 agents malades du Covid-19 qui ne seront pas repris en accident du travail, comment on alimente le Document Unique pour qu'il corresponde à la réalité du terrain ? C'est-à-dire qu'on a des agents malades, mais qui ne déclareront pas d'accidents du travail et qui n'alimenteront pas le Document Unique.

M. TONNERRE, Direction cellule Retour d'Expérience

Comme ça, je ne peux pas répondre. Je ne sais pas.

Mme MAHIEUX, CGT

On risque d'avoir un Document Unique qui ne correspond pas à la réalité du risque et des conséquences sur les agents.

M. TONNERRE, Direction cellule Retour d'Expérience

Là, je ne peux pas vous répondre. Je n'ai pas d'arguments pour vous répondre sur le fait que les accidents ne seront pas reconnus. Effectivement, le Document Unique ne sera pas remis à jour avec les accidents-là.

Mme MAHIEUX, CGT

Et les maladies professionnelles alimentent le document unique, je suppose.

M. TONNERRE, Direction cellule Retour d'Expérience

Je vais poser la question à Christian PERCEBOIS, s'il peut m'aider sur le sujet des maladies professionnelles.

M. PERCEBOIS, Pôle Sécurité

Bonjour à tous. Je rappelle que le Document Unique est à la main du manager. Si le manager a connaissance des accidents du travail, il va le mettre à jour et augmenter la cotation. S'il a aussi connaissance de cas avérés d'infection, de contamination, il a à remettre à jour son Document Unique à travers sa cotation. Les maladies professionnelles aussi alimentent le document unique.

Mme MAHIEUX, CGT

On n'avait pas la réponse de savoir si le Covid-19 pouvait être reconnu comme une maladie professionnelle. Est-ce qu'on a des éléments nouveaux sur le sujet ?

M. PERCEBOIS, Pôle Sécurité

Au niveau de la caisse de prévoyance, on n'a pas d'éléments. C'est des discussions qui se passent au niveau du ministère du Travail.

Mme MAHIEUX, CGT

Donc on risque d'avoir un Document Unique qui ne correspond pas à la réalité des choses.

M. PERCEBOIS, Pôle Sécurité

Il correspondra à la réalité des choses, car il sera mis à jour par les managers.

Mme MAHIEUX, CGT

Pas forcément. Si vous ne déclarez pas un accident du travail de façon systématique pour le Covid-19, le secret médical s'applique, les agents n'ont pas la nécessité de déclarer le Covid-19 à l'employeur.

M. PERCEBOIS, Pôle Sécurité

Si, ça fait partie de la procédure de déclarer lorsqu'on est absent pour Covid-19. On fait remonter l'information auprès de son manager qui doit signaler les personnes contacts avec cette personne contaminée.

Mme MAHIEUX, CGT

Vous, vous pouvez peut-être nous confirmer la cote ADC à 250.

M. PERCEBOIS, Pôle Sécurité

Je viens de regarder, je ne l'ai pas trouvée.

M. RABIER, Président

Ce débat est technique, mais il est intéressant et il faut que l'on sache tous que les agents aujourd'hui depuis mars qui sont malades et arrêtés, même si ce n'est pas une maladie liée au Covid, parce qu'il y a une partie de secret professionnel, on n'a pas normalement, nous, employeur, à savoir pourquoi une personne est arrêtée, ce qu'elle a... Donc, on a considéré, et c'est une mesure qui va dans le bon sens, parce qu'on ne sait pas distinguer ce qui est un malade du Covid ou pas, que tous les arrêts étaient liés au Covid. C'est la situation actuelle. On enregistre, et vous le savez, on fait remonter les chiffres au niveau de la DRH, on les donne plusieurs fois par semaine au niveau régional, et on est sur une stabilité. On a constaté une baisse, tant mieux. On avait eu quelques cas difficiles avec des gens hospitalisés, dont un ancien collègue du CSE, ça s'est plutôt bien terminé. On enregistre surtout cela. Après, Christian PERCEBOIS a raison de dire qu'il y a des alertes et de l'accidentologie du travail où les maladies professionnelles sont des indicateurs extrêmement importants. Il y a des alertes qui nous poussent à réévaluer, rediscuter, retravailler l'appréciation et le Document Unique pour retravailler les mesures pour parer le risque s'il augmente. Il n'y a pas que ça. En fin de compte, ce qui est très important, c'est la responsabilité managériale d'apprécier les situations et de trouver les bonnes mesures. C'est ce qu'on fait avec votre concours. Et tous les protocoles le montrent. C'est un des moyens utiles, l'accidentologie du travail. Vous avez raison de pointer cela. En même temps, ce n'est surtout pas le seul et unique moyen, comme l'a rappelé Christian PERCEBOIS. Si d'aventure, on doit modifier encore le Document Unique et améliorer le protocole, si ça devait être fait, on le ferait. Quelque part, l'aspect administratif, AT ou pas, avec toutes les discussions nationales, ce n'est pas cela qui doit nous empêcher de mettre à jour nos protocoles, si d'aventure, ils devaient être mis à jour. Il faut distinguer la responsabilité qui est la nôtre et votre concours pour ajuster les mesures de prévention avec les aspects plus administratifs. Ce n'est pas qu'ils ne sont pas importants. C'est que ce ne sont pas les seuls critères qui permettent et qui doivent nous permettre de retravailler les sujets. C'est un point important, car on se focalise sur ces sujets. Mais ils ne sont qu'une façon de nous alerter sur l'appréciation nouvelle, la réévaluation du Document Unique. On en a un peu parlé tout à l'heure.



Je voulais terminer et répondre à Mme DEBAST. Les risques psychosociaux existent. Durant cette période, il existe pour ceux qui bossent depuis le début, même s'ils bossent un peu moins, car il y avait des tours de rôle. Ils existent pour ceux qui sont dans des situations compliquées en télétravail. Autour de la table, on en fait partie, avec des situations familiales difficiles, des inquiétudes sur l'école. On n'est pas tous égaux. Il y a aussi une rupture avec le lien social habituel qu'on peut avoir lorsqu'on est en prolongation de télétravail. Ça fait maintenant 2 mois. On a encore un autre moi. À la SNCF, on essaie d'être exemplaires, puisque c'est ce qu'on demande pour les autres entreprises pour réguler les flux dans les trains. On a décidé, au-delà des choses qui se font déjà, des dispositifs qui existent qu'on avait présentés, on avait fait un dossier la semaine dernière, de prendre une mesure de contact, pour ceux qui le souhaitent. Il n'y a rien d'imposé. Elle a débuté. C'est du soutien, l'explication de ce qui existe, éventuellement des droits à bénéficier de séances si on le souhaite. J'ai donné un délai qui est le mois de mai, pour arriver à se donner quelques appréciations, quelques tendances. On sait que ce télétravail systématique imposé n'est pas vécu par tout le monde de la même manière. Il y a aussi d'autres typologies de cheminots sur lesquels on a une vigilance particulière. Mais là, on a fait des choses. Le nombre est bien plus limité. On a encore une vingtaine de malades ou de suspicions, même s'ils n'ont pas fait tous les tests. On a une trentaine de personnes à risque pour lesquelles les contre-indications médicales les empêchent de reprendre leurs activités. Là aussi, on a mis en place un dispositif de soutien, de contact, en plus de ce que fait déjà la ligne managériale. Un dispositif RH va permettre d'aborder d'autres sujets, parce que les gens se posent des questions sur leur droit, sur les changements. Maintenant, les ordonnances prévoient qu'on ne les prenne qu'en activité partielle. Il y a des gens qui peuvent s'inquiéter légitimement. Un contact qui nous semble être une mesure qui donnera des tendances, des actions à relancer ou à faire. Et il y aura aussi, ce sont déjà des choses qui pointent, j'en suis témoin dans les équipes RH, la préparation au retour. Et le retour, au mieux, c'est le 8 juin. Mais c'est un peu comme les écoles. On n'a pas encore les réponses à tout. Est-ce qu'on reprend le 8 juin ? Est-ce qu'on devra encore respecter les distanciations sociales ? C'est hautement probable. Est-ce qu'on fera comme les écoles, avec une moitié qui vient par semaine ? Il y a encore des questions sur lesquelles nous allons travailler dans les jours et semaines à venir. Ce sujet des malades, des personnes fragiles et des télétravailleurs qui sont nombreux, il y en a plusieurs centaines, nous accapare et fait partie d'une cible en matière de prévention de RPS. Je n'ai pas compris, Mme DEBAST, quand vous parliez du DA sur les RPS. Vous parlez d'un ancien droit d'alerte. Je n'ai en tête que celui d'hier déposé par une élue FO. Oui, il y a un certain nombre de gens qui ne vivent pas très bien cette situation. Il faut être honnête. Ce n'est pas facile. Même entre nous, faire un débat aussi important à distance, sans se voir vraiment, cela crée une difficulté supplémentaire vu la nature du sujet et son enjeu. On est d'accord. Maintenant, il y a des obligations imposées à vous comme à moi. On fait avec tous les outils que l'on a pour essayer de faire cela du mieux possible. Il y a les gens qui reprennent le boulot, ceux qui sont arrêtés. Il y a les gens en arrêt de travail. On va faire attention à toutes les catégories qui peuvent être en situation délicate et difficile. J'insiste. Je l'ai un peu dit ce matin. L'équipe de Pascal TONNERRE s'est réorganisée pour les 3 semaines. Les COSEC sont des alliés. Ça peut être des relais pour relier une information qui n'est pas claire vis-à-vis d'un

manager, d'un agent, voire d'un représentant du personnel. Si vous avez compris quelque chose et que ça change, on passe un coup de fil au COSEC, il a les DU, il a participé à tous les débats. Il est au courant de tout. Parce qu'il faut suivre, je vous le conseille. Cette hotline COSEC, qui est une innovation régionale, est là comme un levier pour permettre à chacun de se positionner s'il a un doute sur les mesures qu'il doit appliquer, les mesures de protection dont il doit bénéficier. Voilà ce que je pouvais dire.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Les demandes de parole ont été un peu bousculées. Il y a déjà M. SMAGHUE en premier. Après, Mme DEBAST. M. SMAGHUE ne répond pas. On va reprendre à Pauline.

Mme MAHIEUX, CGT

Normalement, c'était moi. Je suis désolée.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Tu avais repris la main, c'est pour ça. J'avais assumé que tu avais pris ta parole.

Mme MAHIEUX, CGT

J'ai répondu à M. RABIER sur le Document Unique. C'est tout.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Donc Laetitia, et ensuite Pauline. Sauf si M. SMAGHUE réapparaît.

Mme MAHIEUX, CGT

M. RABIER, je ne vous rejoins pas quand vous dites que le DU est une partie administrative. Toute la prévention part de ce document. C'est le premier document que va regarder l'inspection du travail en cas d'accident mortel. Il faut le prendre comme il est. Je suis d'accord avec vous, mais tout part du Document Unique dans la mise en place de la prévention dans l'organisation du travail. C'est comme ça. Quand l'organisation du travail ne va pas, elle alimente le Document Unique. Ça va dans les deux sens. J'aimerais qu'on fasse la liste des soi-disant EPI qui vont être donnés aux cheminots, ceux qui sont déjà en place. Vous n'avez pas compris mon intervention sur les masques, M. RABIER ?

M. RABIER, Président

Si, j'ai bien compris votre intervention. Je n'ai pas de problème.

Mme MAHIEUX, CGT

J'ai un sujet sur les masques. Vous le savez. La CGT revendique des masques FFP2. On va exposer des agents dans des filtrages, potentiellement face à des usagers qui ne seront pas masqués, avec des masques dits chirurgicaux qui sont faits pour protéger les gens qui vous entourent. À aucun moment le masque chirurgical ne nous protège. Il faut que nous soyons d'accord là-dessus. Hier, Mme GREVEL a tenté de nous expliquer qu'ils étaient protecteurs, jusqu'au moment où elle a demandé à M. GREBAUX quelles mesures prenait l'entreprise pour protéger les agents et les usagers si un usager n'avait pas de masque dans un train. J'ai été un peu surprise de son interrogation, puisque je lui ai dit qu'elle était en train

de nous dire que les masques chirurgicaux étaient protecteurs. Donc c'était très contradictoire. Autre question par rapport à cela. Si les masques chirurgicaux sont tant protecteurs que ça, comment se fait-il que les personnels à risque restent à domicile jusqu'en juin au minimum ? Je m'interroge. Je trouve ça assez étrange qu'on prenne des mesures comme cela alors qu'on a des mesures de prévention qui, visiblement, vont protéger l'ensemble du personnel. M.RABIER, vous dites que vous nous consultez sur les EPI. Je n'ai pas vu à l'ordre du jour qu'il y avait consultation sur les EPI. Par contre, le médecin ne s'exprimera pas puisqu'il est parti. Hier, j'étais intervenue. J'espère que c'est en cours de résolution. M. TONNERRE en avait parlé. Il y avait une grosse commande de lingettes pour doter les ASCT de façon individuelle qui, normalement, devait se faire mi-avril. Hier, ce n'était toujours pas fait. M. TONNERRE me disait que c'était en cours de distribution. Par contre, j'aimerais qu'on revienne sur les lunettes de protection. Hier, il nous a été dit qu'elles devaient être distribuées, qu'elles avaient été commandées. Et finalement, j'ai l'impression qu'on nous la joue comme le gouvernement. C'est commandé, mais rien n'arrive. J'aimerais savoir où on en est par rapport à cela parce que cela fait partie des moyens de protection qu'auront les cheminots demain.

#### M. SMAGHUE, CGT

J'ai réussi à me connecter. Je vais essayer d'être bref. Je vais essayer de structurer les réclamations à faire. Vous avez parlé, monsieur le Président, d'un CSCCT Matériel et Direction. Ma première question, c'est : est-ce que les questions CGT à la CSST Maintenance et Direction étaient à disposition des élus de CSE ? Ainsi que les réponses du Président ? On se plaint, pas d'avoir fait du travail, mais de ne pas avoir pu débattre de toutes ces questions-là, puisqu'elles ont été traitées par écrit entre les deux réunions. Nous n'avons pas pu débattre. Il y a eu un monologue, un échange sur les protocoles mis en place dans les ateliers de maintenance qui sont déjà appliqués depuis le 3 mai. On est en consultation aujourd'hui. Après, sur l'organisation de la maintenance, j'ai une grande question qui concerne l'organisation de la maintenance avec la STF. La mise en place de niveau 3 de maintenance doit se faire par paliers en désinfectant les rames, mais aussi en organisant le travail. La STF ne peut l'organiser, ce travail journalier, avec tous les impondérables de chaque site. Les commandes de pièces, les rames qui n'arrivent pas, tout ce qu'on connaît dans la maintenance. L'intérêt de la STF est amplement critiqué aujourd'hui. On vous demande de revenir à une gérance des rames et du personnel plus locale. Les personnes qui sont présentes le jour même, toute cette organisation et les RA, les DI, tout ce qui incombe à la maintenance... Pour avoir une meilleure organisation face à cette pandémie, il faudrait revenir à une gestion des rames par site. C'est assez simple et basique. Pourtant, ce serait tellement efficace. Après, je vous rappelle que nous n'avons toujours pas les quatre organisations par site depuis janvier 2019. Nous ne pouvons pas échanger avec vous sur les charges, les moyens, les possibilités d'adapter le travail à l'homme avec les STF pour proposer un consensus avec vos directives. Rappelons que la Commission Economique programmée n'a toujours pas eu lieu, contrairement aux réorganisations proposées dernièrement. Pour revenir sur la CSST, je vais prendre une question. Il y en a 87, qui sont toutes à reprendre. C'est d'ailleurs aussi pourquoi on demande le report de ce CSE puisqu'on n'a aucune donnée. La question 5 : Quelles études sur le risque de contamination via les climatisations et quelles solutions alternatives pour une ventilation naturelle des locaux ? Réflexion à intégrer

dans les nouveaux projets et travaux à venir. C'est une question. La réponse du Président : Cette question ne relève pas du champ de compétence du TER Hauts-de-France, des études scientifiques étant encore en cours. C'était entre le 20 et le 23 avril. J'ai une réponse faite dans un CSSCT. J'ai un encart sur les spécialistes qui estiment que le risque d'être exposé au virus dans un train via la ventilation est extrêmement faible, car la ventilation et climatisation de nos trains se fait exclusivement par un apport permanent d'air extérieur. D'accord. Mais on oublie complètement que la plupart des rames ont des climatisations en panne. Comment on peut trouver que le risque est faible si les climats sont en panne ? Le système de ventilation de nos trains renouvelle la totalité de l'air. Il n'y a pas d'effet d'accumulation d'air intérieur. On est d'accord. Sauf si la clim est en panne. L'air qui est injecté dans nos rames par la ventilation est filtré préalablement. Tout cela, il faut penser qu'il y a des ventilations dans les cabines de conduite. Il y a une grosse erreur. La ventilation dans nos rames ne se fait pas de manière directe vers les voyageurs. C'est totalement faux. Toutes les ventilations sont faites en cabine et au niveau des vitres. Je ne sais pas d'où vient cette information. Je demande des précisions. Je m'alerte fortement sur les climatisations. Quand on parle de climatisation, on parle aussi des bâtiments et des rames. On va rester sur les rames. On ne parle pas des pannes. Comment on fait ? L'air va stagner, s'il y a une panne de clim. Qu'est-ce qu'on fait ? On referme les rames ? Pour la ventilation qui se fait directement, je vous ai expliqué. Après, il y a un problème de panne-maintenance. Les climatisations sont faites tous les trois mois, chez nous. Le problème, en maintenance, c'est qu'il y a toujours des demandes d'intervention différée. Elles ne sont pas réellement faites en trois mois. Il n'y a pas de réforme de rames si une clim est en panne. C'est aussi un gros problème. En attendant que vous me répondiez aussi sur les questions CGT qui ont été posées en CSCCT, si elles ont été à la connaissance des élus. Merci.

M. MARTEL, Direction de production

Je peux amener des réponses. Dire que la plupart des climatisations sont en panne n'est pas vrai. Il peut arriver qu'il y ait entre 5 et 10 climats inopérants sur la flotte. Mais je rappelle que la flotte TER Hauts-de-France, c'est 250 rames, dont 220 climatisées. Donc il y a quelques groupes climats qui sont régulièrement inopérants. Mais ça reste une minorité. Il faut l'avoir en tête. Concernant votre demande de revenir à une gestion patrimoniale à partir de maintenant, c'est un mode d'organisation qui ne fonctionne plus depuis plus de 10 ans. Ça n'est pas le rôle de la STF d'organiser le travail sur les sites, puisque c'est bien l'atelier réparateur qui écrit ses gammes et qui, au travers du coordinateur de production, à l'intérieur du site, vient positionner en fonction des installations les équipes de maintenance. La STF ne fait que de la programmation d'opération. Effectivement, il peut y avoir après en opérationnel des croisements de rames, des compléments d'opération, qui font que ce n'est pas l'opération prévue qui a été appelée. En effet, il faudra avoir une vigilance pour avoir un meilleur respect du programme hebdomadaire de maintenance. Ça me semble un élément dont il faut tenir compte dans la gestion de la crise. Mais ce n'est pas la désorganisation permanente, il ne faut pas exagérer. En attendant, la gestion patrimoniale par site, cela remettrait en cause l'existence même du nouvel atelier d'Amiens. Le nouvel atelier d'Amiens n'a pas été construit comme un ex-atelier directeur de maintenance. C'est l'exemple type d'un atelier moderne qui permet de faire un complément toutes séries, toutes directions aux

opérations de maintenance qui peuvent être faites à titre de grosses maintenances. Eu égard à l'état de nos installations aujourd'hui, c'est déjà trop tard pour faire machine arrière. Si on le souhaitait, ça remettre en cause la vocation de certains de nos ouvrages. Il y a évidemment un intérêt aujourd'hui par exemple à avoir à chacun des bouts de ligne, à Paris et à Amiens, des ateliers de maintenance qui complètent efficacement le dispositif. Ça me semble essentiel de pouvoir jouer sur plusieurs sites de maintenance, ce que ne nous permet pas l'ancien modèle de gestion par site.

#### Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Moi, c'est plus d'un point de vue général. J'entends bien ce qu'on peut s'échanger depuis ce matin. J'en fais peut-être une analyse rapide, car on est loin d'avoir terminé nos débats. Même si on sait que le Premier ministre doit parler cet après-midi. Je vous avoue que, je pense comme vous tous, j'aimerais bien entendre ce qu'il a à dire. Sincèrement, je suis inquiète. Je vais parler au sein même de toute la délégation. Tout le monde est inquiet. Là, on parle de mesures pour un plan de transport de 3 semaines, 6 semaines, 8 semaines, pour arriver à un plan d'été à 80 %. Vous savez très bien que le virus ne va pas partir aussi vite qu'il n'a pu arriver sur notre territoire. L'inquiétude de savoir si le gouvernement était au courant au mois de décembre ne changera rien à la situation sanitaire d'aujourd'hui. Je suis inquiète, parce que j'ai l'impression qu'on parle de mesures constamment, « mais avec le temps, on va s'adapter ». En fait, j'entends bien Laetitia quand elle demande que le Document Unique soit mis à jour, parce qu'effectivement, je me pose la question de quand ils seront réellement mis à jour. Cette situation va perdurer. Vous comme moi, on le sait. On n'est pas partis pour porter un masque pendant un seul mois. On est partis pour plusieurs semaines, voire plusieurs mois. Je n'ai pas envie d'être pessimiste pour ne pas dire plusieurs années. Tant qu'on n'aura pas un moyen d'éradiquer ce virus ou de le neutraliser, dans tous les cas, on sera obligés de changer nos habitudes et de les perdurer. On parle beaucoup de civisme. J'ai entendu, M. RABIER, que vous preniez l'exemple de l'Italie ou d'autres pays. Je pense qu'on ne peut pas, malgré que ce soit des pays latins, comme vous l'avez signalé, comparer ce qui se passe ailleurs et c'est qui se passera chez nous. En Chine, dans les transports, comme au Japon, ils sont très disciplinés. Ils attendent l'un derrière l'autre. Rien qu'aujourd'hui, j'ai encore lu des articles de presse tout à l'heure de certains des transports sur le Transilien. Je sais, on est sur les Hauts-de-France. On n'est pas sur le Transilien. Mais les personnes qui vont travailler sur Paris viennent souvent de provinces et viennent du versant Sud. Les gens étaient ramassés les uns contre les autres. C'est difficile de faire respecter les gestes barrières. Je suis entièrement d'accord, ce n'est pas de votre responsabilité, mais de la responsabilité de chaque citoyen. Cependant, j'ai l'impression qu'on ne voit pas ces mesures sur du long terme. À chaque fois, on ne parle que de prochaines étapes pour une augmentation. Sauf que ces mesures sont à appliquer, peut-être qu'on va devoir changer nos habitudes de travail, sur du très long terme pour ne pas dire sur toute une durée de vie. Pour le droit d'alerte, vous n'avez pas compris. Il y a un droit d'alerte qui avait été déposé il y a maintenant plusieurs mois par un élu du CSE sur les RPS. Je n'avais pas à ma connaissance comme quoi ce droit d'alerte avait trouvé un accord et qu'il avait été levé. D'ailleurs, il devait même y avoir une expertise sur les RPS sur notre périmètre. C'est à ce droit d'alerte que je faisais référence. C'est terminé pour l'instant pour moi. Je vous remercie.

## M. RABIER, Président

Je me souviens de ce droit d'alerte, de mémoire, du mois de juin l'année dernière. Il avait été suivi d'un CSE. Il a été suivi un peu plus tard d'une demande d'expertise par l'ensemble des élus votée par vous tous. L'expertise a été réalisée. D'autres CSE ont fait un rapport de qualité. Un certain nombre d'éléments de réponse de la direction qu'on avait plutôt nourris. Ce genre d'alerte-là, je l'ai bien en tête, ne vous inquiétez pas. Pour un droit d'alerte au sens juridique, je ne vais pas passer de 3 h là-dessus, il y a un processus qui mène éventuellement à l'inspection du travail. Cette notion de droit d'alerte levé, qui signifie dans nos esprits qu'on a trouvé un consensus sur les mesures de protection, n'existe pas en réalité juridiquement. Il y a un processus qui mène à différentes étapes, si à chaque étape, il y a toujours manifestation d'un désaccord entre les parties. Ce droit d'alerte, je l'ai bien en tête. Je pensais à un droit d'alerte beaucoup plus récent que je n'avais pas en tête. J'aimerais revenir 2 minutes sur ce qu'a dit Mme MAHIEUX, en demandant quelles sont les mesures de protection. Je ne veux pas qu'il y ait de méprise. Le DU est important. Je ne dis pas le contraire. Bien sûr que c'est la base d'une évaluation. C'est là-dessus que les inspections du travail insistent beaucoup. Bon nombre d'entreprises ne sont pas aussi sérieuses qu'on peut l'être dans les entreprises comme la nôtre. Néanmoins, ce DU doit être vivant. C'est par nature un outil qui enregistre des situations, des faits et qui est alimenté par des considérations que je qualifie d'administratives au sens : combien d'accidents du travail. Ce n'est pas un acte administratif, mais ça vient réinterroger. Quand je parlais d'administratif, c'était sur la prise en compte uniquement de ce qu'on appelle les accidents du travail. Ils doivent nous réinterroger. Le plus important pour moi, c'est une mise à jour d'un DU le plus en amont possible par rapport aux situations qu'on prévoit. C'est le cas en ce moment. Et bien évidemment, une réactivité, c'est ce qu'on fait de plusieurs semaines. Finalement, depuis mi-mars, on est à la deuxième mise à jour. Ça m'étonnerait que ce soit la dernière. Rien ne nous dit qu'on ne va pas encore revisiter le sujet d'ici quelques semaines. Vous avez posé les bonnes questions. Combien de temps ça va durer ? Tiendrons-nous avec la distanciation physique et sociale ? Pendant combien de semaines ? Personne n'a ces réponses. Peut-être qu'on aura les premiers éléments cet après-midi. Mais moi, je ne les ai pas. Je suis comme vous en attente d'un certain nombre de directives.

## M. MARTEL, Direction de production

Pour rebondir là-dessus, par rapport à la projection sur le long terme, il ne vous a pas échappé qu'on a dit que le dernier palier serait à 80 % avant de basculer sur le plein été. Peut-être que le plein été devra être adapté à la baisse. C'est parce qu'on n'a pas de visibilité sur notre capacité demain à reprendre à 100 % qu'on n'a pas mis un palier à 100 % à la mi-juin, où on aurait atteint un optimum pendant 15 jours pour redescendre. Il y avait une simple raison logique de s'escrimer pour 15 jours, qui ne valait pas le coup. Mais aussi le fait qu'on a des doutes sur le fait qu'il y a sans doute des procédures qui vont s'inscrire dans la durée. Est-ce que la durée se compte en mois, en années ? On ne sait pas encore. En tout état de cause, on pense qu'il était imprudent d'afficher un retour à un plan de transport normal avant l'été parce que vraisemblablement, il y aura trop de contraintes qui vont peser sur l'organisation du plan de transport. C'est pour ça que le palier maximum prévu dans l'offre est à 80 %. Peut-être que ce troisième palier sera inférieur. Je ne sais pas. Ça

montre bien qu'on se projette dans une situation qui va s'installer dans le temps, sans doute avec des procédures qui vont durer au moins l'année 2020. Après, on verra sur la préparation du SA 2021 si on est amenés à intégrer dans le dur de la conception des mesures concernant l'intégration de toutes ces couches supplémentaires de protection qu'il faut faire pour organiser le plan de transport.

M. RABIER, Président

Merci pour ce complément. Sur les mesures de protection, il y a celles que l'on connaît tous depuis plusieurs semaines. Ça a commencé par les lingettes. Ensuite, on a déployé les masques chirurgicaux, le kit, qui doit être utilisé uniquement s'il y avait un contact, si on subodorait qu'un client avait le virus. Aujourd'hui, il y a une évolution de la doctrine sur le masque. On en est à une généralisation. Tout le monde s'accorde à dire, les experts, que c'est par une mesure collective, où tout le monde joue le jeu de porter un masque. Pour l'entreprise, on a eu les dotations. C'était aussi un combat avec l'État. On nous a réquisitionné les FFP2, vous le savez. On a dû aussi expliquer que nos personnels, nos salariés, c'était le boulot de la direction générale, devaient avoir des outils de protection. Les médecins, dans différentes instances nationales ou locales, peuvent être partagés. Je vous rejoins, M. HOUEL. Si je pouvais donner du FFP2 à tout le monde, il est le plus protecteur que le FFP1, on est d'accord. Les médecins s'accordent à dire que si tout le monde porte un masque chirurgical et le porte bien, avec la bonne manière de le mettre, plus le respect des gestes barrières et la distanciation sociale, si tout cela est mis en œuvre, tout le monde s'accorde à dire à ce stade de la connaissance du virus, qui progresse tous les jours, qu'on a déjà fait un pas très sérieux en matière de prévention. Les gants sont finalement une fausse bonne idée. Tout le monde s'accorde à dire, les médecins en premier, que ce n'est pas forcément la bonne chose. On ne peut pas empêcher quelqu'un de mettre des gants. Mais pour des opérations ponctuelles. Les tests sérologiques, ce n'est pas forcément quelque chose de disponible aujourd'hui en France en tout état de cause. On l'a mis en annexe lundi soir, de mémoire. Il y a eu un protocole national de l'État qui est sorti, qui était intéressant, pour toutes les entreprises. On a pu noter un certain nombre de points. Tout cela apparaît là-dedans. Les prises de température, même nos médecins SNCF nous disent que la température n'est pas à prendre avant de venir au boulot. On ne va pas installer un check-point pour prendre la température. On a vu ça dans quelques usines dans les premiers temps, quand cela avait repris il y a quelques semaines. Ce n'est pas ce qui est préconisé aujourd'hui par les autorités sanitaires internes. La bonne formule de protection, avec sa mise à jour dans le Document Unique et tous les protocoles en font partie, c'est bien l'application la plus rigoureuse et collective possible qui fera que l'on maîtrise et qu'on sait vivre, qu'on sait transporter des voyageurs et aller au boulot dans un environnement le plus sain possible par rapport à cette transmission du virus. On crée les conditions d'une certaine sérénité pour les salariés comme pour les voyageurs. C'est facile à dire, mais ce n'est pas si simple à faire. On peut convenir de cela. Vous nous alertez depuis ce matin sur les difficultés de ce qu'on doit mettre en place. Voilà les mesures concrètes. Ensuite, on a décidé, vous l'avez vu dans le dossier, de mettre en place des plexiglas. On a comment à en voir dans tous les commerces dès lors qu'il n'y a pas de vitres. Tout cela est le copier-coller de ce qu'on aperçoit dans d'autres types d'entreprises en relation avec des clients. On l'adapte chez nous de différentes façons. Voilà les mesures mises en place. On a une logistique interne

avec la Direction de la sécurité. Vous pointez d'ailleurs dès qu'il y a un défaut, parce qu'on tient à répondre dans les différents points qu'on peut faire. C'est efficace. On a réussi à trouver dans les Hauts-de-France des lingettes qui sont assez efficaces dans des délais très courts. Avec une bonne efficacité virucide. Je me souviens d'une remontée de M. WATTEBLED, qui m'avait appelé en me disant qu'il y avait une erreur sur certaines lingettes dans les mauvais contenants. On avait réagi avec réactivité. On sera dans le même état d'esprit d'observer, d'être attentif, concentré, réagir dès qu'il se passe quelque chose qui n'est pas clair. La bonne nouvelle, ce serait qu'il n'y ait pas d'appel des COSEC, que les managers ne nous appellent pas pour dire qu'il y a un truc. Ça veut dire que ça se met en place. On est une ancienne entreprise. On sait qu'entre décider quelque chose et l'appliquer, il peut y avoir des aléas. On le dit depuis ce matin. On va les régler.

#### M. HOUEL, CGT

Je vais rebondir sur les lingettes. En CSSCT Production et Évolution des services, on nous a appris que ces lingettes attaquaient la peinture des poignées de porte des taxis. Les chauffeurs de taxi le faisaient remonter. On se posait la question. Une lingette qui attaque la peinture, elle n'est pas dangereuse pour la peau ? Ça me paraît surprenant. La seule réponse que j'ai eue, c'est que la crème solaire attaque la peau aussi. Moi, ma crème solaire, je l'achète à la pharmacie, pas chez Leroy Merlin au rayon décapant. Chacun son truc. Bien qu'il ne soit malheureusement pas applicable pendant cette pandémie, on se demande pourquoi, mais dans le RA0355, il parle de l'utilisation du gel hydroalcoolique. Il préconise de l'utiliser dans des circonstances particulières quand il n'y a pas de point d'eau. Je peux comprendre qu'un agent de conduite arrêté en pleine ligne qui doit aller à un téléphone de signal, sans point d'eau, utilise son gel. Par contre, arrivé en gare terminus, j'ai rarement vu une grande gare démunie de point d'eau. Avec ces temps de retournement insuffisants, il est impossible à cet agent de conduite et au contrôleur d'aller utiliser de l'eau et du savon. Je ne comprends pas très bien pourquoi on ne favorise pas cette possibilité à ces cheminots, de pouvoir utiliser de l'eau et du savon pour se nettoyer les mains régulièrement.

#### M. ROTOLO, RS CGT

J'aimerais intervenir sur les masques de protection. Pas les masques FFP2, mais les FFP3 pour les conducteurs. Comme vous le savez, dans le cadre de leur mission, ils sont dotés de masques FFP3 afin d'intervenir en cas de défaillance dans les compartiments moteurs. Aujourd'hui, certains conducteurs utilisent ces masques FFP3 dans le cadre de leur mission et risquent de ne plus être dotés de ce masque. Est-ce qu'il est prévu de refournir aux conducteurs qui n'en auraient plus des masques FFP3 ?

#### Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Je vais être rapide. Je vais laisser les autres s'exprimer. Je voulais revenir pour confirmer à M. MARTEL qu'on n'a jamais été contre une reprise pour la délégation UNSA ferroviaire. Même s'il devait y avoir une reprise à 100 %, tant que les conditions sanitaires de reprise pour protéger les salariés et les usagers sont garanties. Aujourd'hui, la difficulté qu'on a, c'est que malgré toutes les interrogations qu'on peut avoir, toutes ES confondues, on n'a pas la réponse, la certitude de la garantie de la protection des salariés et des usagers. D'où nos interrogations



aujourd'hui. Si on avait la garantie à 100 % qu'il n'y avait aucun danger pour tous les salariés, on aurait déjà fini le CSE depuis longtemps. Je ne suis pas contre la reprise progressive. Loin de là. Plus on a d'offres, moins ce sera compliqué. Je suis d'accord avec vous. Cependant, tant qu'on a la garantie de la protection de tous les salariés.

Mme MAHIEUX, CGT

Je vais redire ce que j'ai dit hier au niveau de la CSSCT. L'entreprise avait depuis fin février, où on avait été obligés de déposer un droit d'alerte, car on n'avait pas de savon dans les résidences, bien évolué sur certaines mesures de prévention, notamment sur le gel hydroalcoolique, qui semblent aujourd'hui particulièrement réglées. Les lingettes, j'espère que ça va se régler. J'attends de voir lundi matin si tous les ASCT et les personnels auront les lingettes en dotation individuelle pour pouvoir nettoyer leur matériel et travailler dans de bonnes conditions. Par contre, M. RABIER, je n'ai pas de réponse sur les lunettes de protection, alors qu'on sait que le virus se transmet par les yeux. Un éternuement peut aller jusqu'à 7 mètres. Ça nous expose quand même. Les tests sérologiques, je ne relance pas le sujet. Une de nos revendications premières, c'est que l'ensemble des cheminots soient testés pour arrêter la propagation du virus et de pouvoir isoler les personnels qui seraient potentiellement contaminés. On pensait que ça pouvait se faire dans nos cabinets médicaux. On vous réitère la demande sur ces tests. Je vous rappelle quelque chose. Vous allez me dire que c'est de bon sens. Plus vous vous attarderez sur la qualité de la prévention, à mettre des moyens de protection efficaces pour protéger l'ensemble des salariés et plus on pourra reprendre le plan de transport de façon correcte. Parce que vous avez besoin des cheminots pour le tenir. Il ne faut pas l'oublier. Si demain, les moyens de protection ne sont pas suffisants, des cheminots vont tomber malades. Vous ne pourrez pas tenir le plan de transport sans eux.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Très vite, comme on est dans le troisième thème sur les moyens de protection. Je reviens sur la différenciation de gares et de protections. Dans votre dossier envoyé, l'un des dossiers, est écrit que, suivant la gare, qu'elle soit de catégorie un, deux ou trois, des gels hydroalcooliques seraient présents. À d'autres endroits, non. Le nettoyage des DBR se ferait une fois par jour, une fois par semaine ou deux fois par jour, selon le nombre de gares. La question est claire. Pourquoi, encore une fois, différencier suivant qu'on soit un usager ou un cheminot d'une gare moyenne, petite ou grande ? Face à ce virus, le virus ne regarde pas si la gare est grande ou est petite. Je pense qu'il faut revoir votre copie sur ce sujet-là.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Merci, Xavier. Raphaël, nous avons une petite question de Mme DEBAST sur la formation. Laetitia voudrait faire une dernière intervention. On va laisser ensuite un moment pour les réponses.

Mme MAHIEUX, CGT

J'ai oublié de vous préciser. Quand on essaie de diminuer un risque, il ne faut pas en augmenter un autre. Je m'explique. Hier, il a été fait la demande, un mail est tombé, qui nous dit que les ports d'intercirculation des VR2N vont rester ouvertes

pour que les agents n'aient pas à les manipuler. Mais je vous rappelle que les portes d'intercirculation sont là pour minimiser le risque incendie. Il est hors de question de tenter de minimiser quelque chose et d'augmenter quelque chose de l'autre côté. Par contre, j'ai une petite question pour M. MARTEL. J'ai demandé à mon chef de production si on pouvait avoir les JS des ASCT. Visiblement, il n'y a pas de document où apparaissent les JS des ASCT sur le plan de transport à partir du 11 mai. Je voulais savoir si vous pouviez les envoyer, si vous les avez à votre disposition.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Merci. On va laisser un petit moment de réponse. Raphaël, il y avait une réponse sur la formation.

M. RABIER, Président

La formation, on est en train de travailler sur les conditions de formation, avec l'idée que la formation Sécurité, on préfère la faire en présentiel, avec les normes de 10 personnes maximum dans une salle et en respectant les règles, en étant large de la place qu'il nous faut. C'est toute une réorganisation pour trouver les salles adéquates. Ce n'est pas forcément simple dans tous les sites. On est là-dessus. Ce n'est pas terminé. Il y a des écoles. On souhaite en même temps pour certains métiers, comme la conduite des trains, faire nos écoles. On a des besoins. On le mettra à l'ordre du jour la semaine prochaine pour fin-mai. Où on en est ? Quelles sont les écoles ? Les conditions de réalisation de la formation en tenant compte des nouvelles règles de protection participent, impactent depuis le début de cette crise les conditions de recrutement réel. Si on ne sait pas faire les formations dans les conditions normales, ça aura des conséquences sur les moments, l'organisation. On est à fond dessus. Tout n'est pas réglé à ce jour. Mais nous avons les directives précises qui commencent à se consolider. Nous, la logistique qui doit suivre, s'il faut une salle qui permette de respecter les nouvelles normes, il faudra qu'on la trouve, voire qu'on l'ouvre à l'extérieur des salles permettant de satisfaire ces nouvelles exigences. Notre intention est de réussir à former. En tout cas, pour les items Sécurité, on préfère le présentiel parce qu'il y a des débats, des choses qui sont plus percutantes, plus efficaces en termes de méthode pédagogique.

Après, sur les masques FFP3, c'est une question très technique. Pour moi, c'est un masque lié à une procédure particulière pour protéger un conducteur dans un moment où il pourrait être en danger. Cela fait partie du package qu'il doit avoir quand il fait son service, si d'aventure, il devait l'utiliser à d'autres fins que ce qui était prévu, il faut qu'il le signale au service. Je le redis. La crise Covid et toutes les mesures sur lesquelles on est en train de travailler, discuter, n'annulent pas, cela a été dit par certains d'entre vous, les autres risques. La sécurité de circulation, les autres risques en termes de santé et de sécurité au travail sont toujours là. Il faut bien évidemment continuer de les respecter. S'il est prévu que pour telle ou telle opération qui n'a rien à voir avec le Covid, il faut un masque FFP3, il faut que ce soit signalé au service et qu'on lui remplace. Par contre, on ne demande pas aux conducteurs d'utiliser leurs masques FFP3 à la place des masques chirurgicaux fournis. Toutes les organisations syndicales nous disent que vous n'êtes pas contre la reprise, mais sur une reprise protectrice des salariés et des usagers. C'est ce que vous dites depuis le début. On est d'accord avec vous. Le bon sens que

Mme MAHIEUX exprime en disant : « On veut une forte qualité de la prévention avec des mesures, c'est une garantie de pouvoir améliorer et cranter le plan de transport », bien évidemment, je ne peux que vous rejoindre. Là-dessus, il n'y a pas de différence. Après, là où on n'est pas forcément en phase, c'est sur ce qu'on appelle la qualité de la prévention. Vous êtes souvent sur des données ou des demandes qui ne sont pas forcément partagées dans toutes les études par ce qui nous est demandé nous, par les directives que nous recevons de l'entreprise, la task force, les autorités sanitaires du pays. Il peut y avoir des écarts là-dessus. On va extrêmement vigilants que tout le monde ait les lingettes lundi. Bien évidemment. Comme on l'est depuis le début de cette crise. Je te laisse la parole, Florent.

M. MARTEL, Direction de production

On parle de reprise progressive. Dans les débats, on a l'impression qu'aujourd'hui, c'est comme si on était à l'arrêt et que la machine redémarrait le 11 mai. Ce n'est pas le cas. Je rappelle qu'aujourd'hui, nous faisons un plan de transport avec 142 trains qui roulent bien depuis le début du confinement. Ça remonte à une éternité. C'était le 16 mars. On va passer à un plan de transport à 552 TER. Je rappelle que le plan de transport normal est à 1 240. Ça veut dire qu'on sera à 43 % des trains TER. On passe de 14 % à 43 %. On vise la marche suivante qui serait autour de 60 %, sous réserve que les questions de RHR et de lieux d'hébergement soient parfaitement sous contrôle, acceptées. Sinon, vraisemblablement, ce palier sera difficile à franchir. On resterait avec un plan de transport à hauteur de 50 %. Par rapport à l'intensité de ce qu'on réengage lundi, c'est un passage de 14 à 43 %. Ce n'est pas de 0 à 100. Je pense que vous l'avez compris. Je préfère remettre des chiffres dessus, pour que ça fixe bien le truc. On a, par un jeu le plus ajusté possible d'utilisation de rames, réussi à monter la capacité d'emport à 55 % sur les pointes des principales radiales. Mais ça ne reste que 43 % des TER que l'on fait normalement qu'on va engager à partir de lundi. Je tenais à ce que ce soit bien ancré.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Ça va être rapide. Merci pour ces précisions pour les formations continues pour les ASCT et les nouvelles embauches. Je vais parler des formations sur le terrain pour les agents qui sont déjà embauchés. J'ai un exemple concret. Je vais vous le donner. Il y a un agent qu'on vient de commander en formation d'annonceur. Il va se retrouver dans un bureau confiné avec un autre agent qui est censé le former aux annonces. Je ne vois pas comment on pourrait... On a bien vu dans tous les protocoles les différentes photos avec les croix, les zones pour respecter les un mètre. Je ne vois pas comment on peut former aux annonces un agent en respectant le « un mètre » en sachant que les annonces se font sur un seul et même ordinateur avec un seul micro. C'est pour ça que je pensais que ces formations étaient suspendues si on ne pouvait pas garder les distances. Je suis étonnée d'apprendre par un agent qu'il y a eu un bulletin de commande de formation aux annonces. Voilà ma question. Je vous avoue que c'est une question de terrain qui vient de tomber aujourd'hui. On risque d'en avoir d'autres que je poserai certainement par email. Tous les jours, on apprend de nouvelles pratiques alors que je pensais que là-dessus, il y avait un cadre national, pour une fois qu'il y en a un et qu'on ne laisse pas libre arbitre aux régions de faire, avec des préconisations. Je suis assez étonnée de ces mesures prises dans certains endroits. Je vous remercie.

M. SMAGHUE, CGT

J'ai bien compris qu'il n'y avait pas de débat en CSSCT. Je vais faire remonter quelques questions pour faire avancer le débat. Concernant les gares, les sites, les bureaux. Il est précisé que les masques sont à usage unique, qu'ils doivent être jetés dans un sac fermé hermétiquement qui sera stocké dans un espace clos réservé à cet effet. Comment ces mesures sont-elles prises dans les gares, les sites ? J'ai un point sur l'annexe 8, les masques retirés doivent être mis dans un sac, puis dans un second. Comment cette règle est mise en œuvre en gare et dans les sites ? Dans l'annexe 15, pourquoi la fiche métier COP n'est pas encore éditée ? Si elle a été faite, je n'en ai pas connaissance ou je ne l'ai pas eue. En siège établissement, même si le télétravail massif est toujours en vigueur, bon nombre de personnes vont être amenées à aller sur plusieurs sites. Ateliers, dépôts, etc. Le protocole Siège a été évoqué lors de la CSSCT du 20 avril. À celle du 23, il a été dit qu'il n'y aurait pas plus de présence au moment de la reprise partielle. Pour autant, une fiche métier est dans ce dossier et le protocole est diffusé au siège pour application. Pour nous, rien que pour la distanciation sociale, le cheminement, les machines à café, les tisaneries, les tourniquets à l'entrée, la désinfection des locaux, le traitement de la moquette, le nettoyage des bureaux et des matériels informatiques, la réflexion sur les climatisations et ventilations... Qu'en est-il du port du masque comme de l'organisation pour les jeter ? La question est : comment la formation de protocole pour les agents du siège allant sur site est-elle assurée ? On n'a pas de réponse. Pour ajouter, en tant que président de plan de formation, j'attends toujours un échange avec vous pour traiter des différentes problématiques supplémentaires. Merci.

M. HOUEL, CGT

Je voulais revenir sur les formations. On va rencontrer une problématique. On reprend des formations certainement dans des salles plus grandes en respectant la distanciation sociale. Je ne sais pas comment vous allez faire. Je vais parler d'une particularité, en formation JFC à la traction, agent de conduite. On commence à être commandé sur des JFC à partir de lundi et mardi. Le problème est que les réfectoires présents dans les lieux où on fait les JFC sont restreints en nombre de personnes ou sont complètement fermés. Les lieux pour se restaurer, il n'y a rien, à part commander une pizza et la manger assis sur un pavé sur le parking. C'est assez délicat. Je fais remonter cette problématique, parce que je pense qu'il y aura un refus de nombreux agents de conduite d'assister à une JFC dans ces conditions-là. Ou il faut en faire de 8 h à 13 h et lâcher les agents après. Il y aura de gros problèmes, notamment au moment de la coupure du midi pour se restaurer.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Merci. Il n'y a pas d'autres demandes de parole.

M. HOUEL, CGT

J'ai oublié. Concernant les lingettes qui attaquent la peinture des carrosseries des taxis, ça ne vous choque pas ?

M. RABIER, Président

J'ai pris note. Ce n'est pas le mot « choqué » qui me vient. Ça me surprend. Si ces lingettes sont vendues au grand public, il n'y a pas de contre-indication à pouvoir les

toucher à mains nues, je pense qu'elles ne doivent pas être dangereuses pour le contact avec la peau. On vérifiera. On prend la question.

M. HOUEL, CGT

On m'a répondu en CSSCT qu'il en était de même pour la crème à bronzer.

M. RABIER, Président

Je ne parle pas de ça.

M. HOUEL, CGT

On m'a fait comprendre qu'il ne fallait pas que je m'inquiète si la lingette s'attaquait à la peinture des carrosseries, car une crème à bronzer s'attaque aussi à la peau. Je suis surpris d'une telle réponse.

M. RABIER, Président

Vous me posez une question extrêmement précise. Les lingettes que nous donnons sont conformes aux normes. Je ne me rappelle plus de la référence. On vérifiera si elles sont ou pas dangereuses. J'espère que non. Sinon, ça voudrait dire que l'entreprise qui les commercialise mettrait en danger, pas simplement les cheminots qui les utilisent, mais bon nombre de Français. On vérifiera et on vous répondra. Je reviens sur les questions de fond qui ont été posées. M. SMAGHUE fait allusion à comment on va reprendre en masse les gens dans les bureaux. C'est quelque chose qui est déjà dans mon radar, même si on a encore un mois devant nous. On est le 7 mai, c'est annoncé à partir du 8 juin. On voit que le temps file à une vitesse et qu'en réalité, on n'a pas beaucoup de temps devant nous. On va être amenés régionalement à nommer une personne chef de projet pour regarder, tant côté Amiens que Perspective à Lille, comment cela va pouvoir s'organiser en respectant les normes de distanciation physique. Nous pensons, sauf si le gouvernement et les autorités sanitaires nous disaient l'inverse, mais on préfère préparer cette hypothèse-là, qu'on aura sans doute à réorganiser le travail de telle manière à ce que, dans les bureaux où les gens sont concentrés, ils ne le soient pas, de telle manière à ce que les horaires soient différents, que le télétravail soit plus habituel que ce qu'on rencontrait jusqu'à maintenant. On était quand même vigilants. On faisait attention à ne pas trop exagérer dans le nombre de jours par semaine. Il y a des gens avec des demandes. On essayait de maintenir des cohésions de collectif de travail. On va sans doute bouger les lignes sur l'organisation du travail. Il n'y a pas qu'au niveau opérationnel, avec tout ce qu'on discute depuis ce matin. Il y aura aussi des gens dans des bureaux qui vont devoir, soit dans des horaires différents, soit en organisation différente, en déplacement différent, revisiter tout cela. On va mener un travail de fond. À tout le moins dans la CSSCT qui traite de la direction, de la maintenance, on sera amenés à donner quelques éléments.

Sur le sujet des gares, vous avez pointé en disant qu'on ne faisait pas partout la même chose. Bien sûr. Une des raisons majeures, selon moi, mais je laisserai Florent compléter, c'est qu'il n'y a pas partout la même fréquentation. Il n'y a pas partout les mêmes sujets de problématique de distance et autres, de gestion de flux tels qu'on les évoque depuis tout à l'heure. Oui, il y a des différences, des gares dans lesquelles on va mettre des accueils embarquement, on va être agiles, essayer d'ajuster le tir avec les forces de l'ordre en concours. On l'a cité tout à l'heure pour des gares en banlieue parisienne. Et dans d'autres gares, ce sera des haltes. Là,

pour le coup, on sera plus léger en mesure de surveillance pour vigiler tout ça. Il y a forcément des différences parce qu'il y a des différences de flux. Nos analyses montrent qu'il y a des gares où il faut être présent. Il y a d'autres où le sujet est moins prégnant a priori. C'est le retour d'expérience, après. C'est le travail des ASCT qui se fait plutôt bien jusqu'à maintenant. On espère que ça va continuer, car ça va être extrêmement important.

Pour terminer sur les JFC, oui, j'ai envie de vous dire, c'est comme à l'école. Je regarde les reportages. J'ai une communication avec le professeur de mon fils, qui est ado. Ils sont en train de s'organiser, de regarder comment tout cela va pouvoir fonctionner. Nos JFC ne sont pas des élèves. Ce sont des adultes responsables. On va les organiser en bonne intelligence avec les CTT, avec sans doute des idées qui ont été émises par les uns et les autres, dont vous. Il faut continuer nos JFC. La sécurité de circulation, les autres risques qu'on connaît dans le ferroviaire ne sont pas annihilés par l'arrivée d'un nouveau risque sanitaire. On doit aujourd'hui gérer un risque nouveau avec les questions qu'on se pose encore, vous comme nous, sur combien de temps ça va durer, comment tout cela va évoluer avec l'été. Trump dit qu'à partir du beau temps, des fortes chaleurs, il n'y en aura plus. Il est sans doute le seul à le penser dans le monde. En même temps, il faut gérer nos risques habituels qui sont loin d'être négligeables dans le fonctionnement du système ferroviaire. On va faire ce qu'il faut pour que les JFC aient lieu. On ne peut pas les annuler. Je préfère être extrêmement clair là-dessus.

M. HOUEL, CGT

Je n'ai jamais dit que je demandais l'annulation des JFC. Je dis qu'il serait préférable d'attendre une quinzaine de jours avant d'avoir une date d'ouverture des brasseries et restaurants afin qu'on puisse aller lors de la coupure manger quelque part.

M. RABIER, Président

J'entends le sujet du déjeuner. C'est comme les cantines fermées à l'école, et on envoie les gamins à l'école et il faut qu'ils aient un repas tiré du sac. J'ai compris tout cela.

M. HOUEL, CGT

Il y a longtemps que ma maman ne me prépare plus mon goûter quand je pars au travail le matin.

M. RABIER, Président

Il y avait le sujet des lunettes de protection évoqué par Mme MAHIEUX. Il me semble, je laisserai Pascal TONNERRE préciser, que l'entreprise en a commandé un certain nombre de milliers. Nous, on en aurait déjà au sein du TER Hauts-de-France. À la demande, on sera en capacité d'en fournir. Mais on ne souhaite pas forcément les généraliser. Vous savez aussi, c'est bête à dire, que le masque plus des lunettes, vous avez des phénomènes de buée. Il faut que nos agents dans le milieu ferroviaire puissent voir sans que ce soit troublé. Il y a peut-être des moments où c'est quelque chose qui va être souhaitable, dans une procédure, un geste précis, une tâche bien identifiée. D'une façon générale, ce n'est pas quelque chose qui est préconisé comme absolument nécessaire. Si déjà les gens mettent tous le masque, les salariés et surtout les voyageurs, si tout le monde met le masque sur le

nez et la bouche complètement bouchés, on a déjà marqué en termes de protection collective des points. Les lunettes, on ne bloque pas, mais on veut utiliser ça avec parcimonie. Je laisse Pascal donner des indications complémentaires.

M. TONNERRE, Direction cellule Retour d'Expérience

Je confirme tout à fait. Les lunettes, on en a 1 000 paires au niveau de la Direction de la sécurité. Il y en a déjà un certain nombre de paires qui sont parties, ventilées au niveau des UE ou des secteurs. Après, la position de la DG TER là-dessus : l'ASCT étant muni d'un masque, le client étant muni d'un masque, la charge virale est quasi nulle. Donc, le fait qu'il y ait quelqu'un qui tousse, les postillons sont captés par le masque. Cette charge virale est quasi nulle. On a un certain nombre de lunettes qui sont déjà parties. Après, c'est à la diligence de chaque agent de les demander, de les mettre.

M. RABIER, Président

Merci. Quand je vous parlais de pragmatisme depuis le début de cette matinée, le DU, c'est un outil qui permet de tracer les choses, de maîtriser et définir les mesures de protection par rapport à ce qu'on a vu tout à l'heure. Si d'aventure, l'expérience montre que les voyageurs déconnetent, excusez-moi du mot, et qu'il y en a un tiers, 30 % qui ne veulent pas mettre les masques parce que c'est leur liberté. On peut l'entendre. Peut-être qu'on sera amené à dire : « Vu que l'environnement n'est pas si sain collectivement que celui qu'on veut, nous, SNCF, peut-être qu'on sera amené à renforcer. » On va avancer en observant comment ça se passe. Tout ça, c'est quelque chose de vivant et d'ajustable, y compris sur des mesures de précaution. On crante les mesures de précaution, notamment avec un geste important, une mesure importante qu'est la généralisation du masque. Ça a déjà débuté en interne chez nous et ça va se faire vis-à-vis des voyageurs et dans l'ensemble de l'environnement. On attend le décret et les indications du Premier ministre. Mais si d'aventure, tout le monde s'accorde à dire dans un mois que les lunettes sont indispensables, c'est indispensable. Il y a deux mois, on ne disait pas ça du masque. Maintenant, on dit tous, y compris les autorités sanitaires, que c'est devenu la bonne idée pour collectivement nous autoprotéger. On avance avec humilité.

Mme MAHIEUX, CGT

Je vous rappelle que fin février, voire fin janvier, les élus de la CGT vous avaient déjà alerté sur le port des masques. À l'époque, vous nous disiez qu'il n'était pas obligatoire, qu'il ne protégeait pas. Résultat, on a eu des dizaines de cheminots contaminés alors que le port du masque les aurait peut-être protégés. Là, vous êtes en train de refaire la même chose avec les lunettes de protection. Hier, ce que j'en ai compris en CSSCT, les mandatés autour de la table le confirmeront ou pas, j'ai compris que les personnels en relation clientèle seraient munis de lunettes de protection, qu'il y avait eu plus de 1 000 paires commandées et qu'il y en avait déjà qui était en cours de distribution. À moins que ça ait changé dans la nuit, ce qui est possible, je n'ai peut-être pas vu l'annexe 17 à 20 h 40, mais il va falloir arrêter et tenter de nous écouter. Là, les lunettes de protection, vous refaites la même chose que sur les masques chirurgicaux fin janvier. Résultat, des dizaines de cheminots contaminés. Je suis désolée, nous exigeons des lunettes de protection, au moins sur les filtres. Là, vous allez demander à des agents de filtrer des gens qui potentiellement n'auront pas de masque.

M. RABIER, Président

Ne vous méprenez pas sur mes propos. Je n'ai pas dit qu'il n'y aurait pas de lunettes. Je vous ai dit que le nombre a été donné : 1 000. Elles ne sont pas considérées comme obligatoires, en tout cas aujourd'hui. Si des cheminots dans certaines opérations que vous citez, les accueils embarquement, souhaitent les porter, on va faire en sorte de leur donner dans la capacité des stocks que nous avons. Ce n'est pas rien, 1.000. Sachant que les lunettes, on ne les jette pas. On les nettoie et elles sont réutilisées. On va faire notre possible pour satisfaire cette demande en l'état actuel des choses. Le corps médical, les médecins ne préconisent pas un port systématique des lunettes. On n'est pas sur la même logique que le masque. C'est simplement cela que je vous dis. Après, je ne veux pas faire de politique. Je vois le commentaire de M. WATTEBLED en majuscules. Certaines ES seraient plus visionnaires que d'autres. Quand on a travaillé, je me souviens, avec vous, fin février sur le deuxième droit d'alerte, tous les éléments que nous avons à cette époque-là n'étaient pas ceux que nous avons aujourd'hui. On peut toujours refaire le film deux mois plus tard. On sait tous ce qu'il s'est passé. On agit avec responsabilité, mesure et, on essaie, un maximum de discernement. On vous dit les choses, on vous dit ce que disent les experts médicaux. Il y a des idées différentes que vous portez, notamment les tests. À ce stade, ils ne sont pas préconisés par le gouvernement. Ils ne sont pas dans les protocoles nationaux du gouvernement. Ils ne sont pas dans nos protocoles. Je ne peux vous dire que cela. Je suis dans mon rôle dans les débats que nous avons.

M. ROTOLO, RS CGT

Vous n'avez pas répondu à la question sur le masque FFP3 pour les agents de conduite.

M. RABIER, Président

Si.

M. ROTOLO, RS CGT

Je n'ai pas entendu, alors, ou j'ai dû louper.

M. RABIER, Président

J'ai simplement dit que si d'aventure, des agents, des conducteurs avaient utilisé leur masque FFP3 qui sont normalement prévus pour une autre opération, c'est un cas très précis, pour le sujet du Covid, la sécurité de circulation et l'application de certaines procédures qui nécessitent le masque, et c'est un FFP3 d'un niveau de protection supérieur au FFP2, on doit le signaler au service pour qu'il soit remplacé. On indique aux conducteurs que c'est plutôt les dotations en masques chirurgicaux qu'ils doivent utiliser pour les opérations liées aux risques Covid. S'il y a des agents qui n'ont plus leur masque FFP3, il faut qu'ils se signalent.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Raphaël, je te propose qu'on passe à la dernière partie.



#### 4. Sujets périphériques

M. RABIER, Président

La dernière partie, c'était un peu les sujets autres, qui ne sont pas liés à la protection, au plan de transport, à la gestion de flux. On a déjà évoqué les sujets de FPS. Est-ce qu'il y a d'autres thématiques liées à ce dossier ? Des sujets plus périphériques ? Ça ne veut pas dire qu'ils ne sont pas importants. Des sujets que vous souhaitez évoquer avant que l'on fasse un récapitulatif ? Florent MARTEL fera une synthèse de ce qu'on a voulu mettre dans le dossier avec ces différents ajouts complémentaires précisant les choses, avant la phase de consultation qui est un exercice compliqué pour vous. Je l'entends depuis le début de la matinée et je le comprends.

Mme COQUERIAUX, UNSA Ferroviaire

Je voudrais revenir sur la reprise post-confinement pour les bâtiments tertiaires. Vous dites que vous allez travailler dessus pour que ce soit effectif pour le 8 juin. Or, j'ai reçu par le responsable de site de Perspective une note « tous responsables » sur les mesures pour la reprise d'activité post-confinement dans les bâtiments tertiaires où il est précisé que les immeubles restent fermés le 11 mai, mais pourront être ouverts une semaine après. Si je compte bien, ça fait le 18 mai, alors qu'on n'a pas encore retravaillé sur la reprise dans les bâtiments tertiaires. Cela pose une question sur les climatisations et ventilations, avec une désinfection totale des bâtiments qui n'est pas prévue. Des reprises de maintenance préventive sur les installations de climatisation, de remplacement de filtres sur les centrales de traitement, qui sont pour une planification de réalisation avant le 30 juin. Si on doit reprendre le 8 juin, j'ose espérer que ce sera fait avant, au moins sur le bâtiment Perspective. C'est assez étonnant qu'on ait déjà des notes comme cela qui sont issues de SNCF Immobilier qui tombent pour les résidents de Perspective.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Je peux répondre en partie à ton interrogation. J'ai dû aller à Perspective dernièrement, ce matin. Je ne prenais pas de risques. On était deux. Mais je peux te dire qu'il y a déjà des procédures qui ont été mises en place. Tous les ordinateurs ont une étiquette sur chacun des bureaux. Tous les bureaux et ordinateurs ont été désinfectés. J'ai vu de l'affichage dans les salles de réunion avec le nombre de personnes maximum et la distanciation sociale, et également dans les ascenseurs. Pas plus de deux. Ils ont commencé à prendre des mesures. Bien sûr, nous verrons ça en CSSCT. Il y a déjà des offres mises en place. Je voulais apporter ce genre de précisions comme j'étais sur place ce matin.

Mme COQUERIAUX, UNSA Ferroviaire

Je renouvelle quand même ma demande d'être associée aux travaux de la CSSCT comme je l'avais dit.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Il n'y a pas de souci. Je voulais simplement te rassurer en disant qu'ils ont commencé à travailler sur le sujet.

M. RABIER, Président

Merci. Cela fait quelques jours que je ne suis pas allé à Perspective. Oui, on a un sujet. On sait, dans l'exemplarité qu'a voulue l'entreprise, qu'on ne veut pas que les agents qui sont dans les bâtiments régionaux, qui sont globalement en télétravail aujourd'hui, reprennent lundi. C'est une bonne chose. Ce sera au mieux le 8 juin. Ça suppose de mon point de vue que l'ensemble des conditions qui ont été évoquées, indiquées, avec un début de mesures qui ont été prises, soient mises en œuvre. Ça suppose aussi que si d'aventure, tout le monde devait revenir, si c'est possible et souhaitable, le 8 juin, mais je n'ai pas la réponse à cette question, que tout un tas de choses aient été faites en amont. Il y aura un travail avec la CSSCT concernée. Je l'ai dit tout à l'heure, nous allons, je me fais fort dès lundi de le demander au Comité de direction, désigné un chef de projet, car c'est plusieurs centaines d'agents dont on parle quand on additionne Lille et Amiens. On va faire ce travail de la même manière qu'il a été fait dans les ateliers quand, à un moment donné, il y avait des regroupements de DPX qu'il avait fallu organiser autrement. On est sur un site avec de nombreux collègues. On a un mois de plus pour travailler le sujet. Mais il faut déjà le travailler, et la direction Mobilier l'a déjà fait. Dans nos organisations, il n'y a pas que les TER à Perspective, il y a d'autres activités, ils ont également cet exercice. Pour TER, je me fais fort avec Florent MARTEL qu'on désigne très rapidement lundi un chef de projet régional pour vigiler tout ça et qu'il vienne expliquer tout ce qui est mis en œuvre pour réaliser cette reprise potentielle à partir du 18 juin, et sous quelles conditions et quelles mesures de protection. Je ne sais pas dire à l'instant T si on devra, dans un bureau commun, maintenir le masque. On a fait ce choix, Florent l'a validé, pour le COP, car il y a beaucoup de turn-over. Ça bouge, c'est un effectif en lien direct avec la production. C'est un PC. Est-ce qu'on le fera ? Est-ce que le port du masque sera imposé en permanence dans les bureaux de Perspective ? C'est la question sur laquelle on n'a pas encore travaillé, car on est concentré plutôt sur cette étape du 11 mai. On va travailler très rapidement les autres étapes, notamment celle du 8 juin, au mieux, pour les gens de Perspective.

M. MARTEL, Direction de production

Je vous ai mis une photo du COP qui a été prise il y a 2 jours. Vous voyez la distanciation des agents sur le plateau, vous constatez qu'il porte le masque.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Ce sont les images qu'on a vues à TF1.

M. MARTEL, Direction de production

Celles-là, non. Ce sont les photos qui viennent de mon iPhone. J'en ai d'autres avec le logo TF1. J'ai préféré ne pas les montrer.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Au-delà de la blague et du terme « visionnaire », j'ai en mémoire ce que vous aviez évoqué à l'époque en insinuant une sorte d'abus de dépôt de droits d'alerte. C'était du style : « Tout ce qui est exagéré devient insignifiant. » On en est toujours au même niveau d'écoute de la part de la direction. Si vous aviez pris, comme ça devait être pris, un droit d'alerte... Je vous rappelle que quand on dépose un droit d'alerte, on ne le dépose pas par plaisir ou pour montrer qu'on existe. C'est vraiment qu'il y a un réel problème. À l'époque, on entend à la télé que le virus était là depuis peut-

être début décembre, il fallait prendre à l'époque déjà des mesures. Là, on refait les mêmes préconisations. On ne va pas appeler ça des revendications, car ça se traduit en revendications. On sent qu'il n'y a pas d'écoute. La protection et la mise en place que vous faites sont en fonction des moyens que vous avez à disposition. C'est ce qui nous gêne. Vous n'avez pas assez de moyens de protection pour mettre en place votre production ambitieuse. On ne dit pas que c'est mal fait. On vous dit juste que vous n'avez pas à disposition les moyens nécessaires pour protéger les salariés et les usagers. Quand on entend qu'il y a 1 000 paires de lunettes disponibles, ce n'est pas 1 000, qu'il faut. Il n'y a pas 1 000 agents. Il y en a beaucoup plus. Ça veut dire que demain, si vous en avez 2 000 à dispo, vous en donnerez 2 000. On n'a aucun doute là-dessus. Par contre, quand on n'a pas ce qu'on devrait avoir, on ne met pas en place ce genre de production. C'est ce qu'on vous dit depuis ce matin. Je n'ai toujours pas eu ma réponse sur les différenciations entre les gares en termes de gel, de nettoyage par rapport à la question que j'avais posée tout à l'heure. Merci.

M. VEZARD, RS CFTD

Depuis ce matin, vous nous exposez ce que vous allez mettre en place au sein de TER Hauts-de-France pour permettre que les agents soient en sécurité lors de leur journée de service. Je voulais savoir, c'est une UP qui ne fait pas partie de notre périmètre, c'est Creil, s'ils vont appliquer tout ce que vous annoncez depuis ce matin, car au niveau de la lingette, il n'y a pas de distribution pour les agents côté TER. Ils ont du mal à avoir du gel hydroalcoolique. Le respect des gestes barrières ne se fait pas au sein de cette UP. Par exemple, des conducteurs vont utiliser le matériel qui est utilisé par les conducteurs de notre CSE. Donc, savoir s'il y a une corrélation entre les différentes UP qui concourent au plan de transport que vous avez mis en place.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Excusez-moi s'il y a du bruit, la sieste est finie. Je n'ai pas eu la réponse à ma question, concernant les formations proches. J'aimerais une réponse concrète sur mon exemple concret, sur la formation d'un agent au poste de sono, donc utilisant le même micro et le même ordinateur que son collègue qui va devoir former. Je vous remercie.

M. RABIER, Président

Sur les formations, il y a beaucoup d'échanges, pourtant, je note. On parle d'une formation sur le poste. On n'est pas sur une formation quand on est embauché. On n'est pas sur une JFC telle qu'on l'évoquait tout à l'heure. La vie professionnelle doit maintenant continuer avec la prise en compte de ce nouveau risque sanitaire dans nos gestes métiers, nos organisations. On parlait du siège. On ne va pas empêcher une formation sur le poste. Ça voudrait dire qu'on met les gens sans qu'ils soient formés. Ce n'est pas possible. Vous en conviendrez. Localement, c'est un travail qui doit se faire avec le DPX, le COSEC pour que les gens respectent les gestes barrières et portent le masque, et puissent quand même être formés. Vous me dites qu'il n'y a qu'un écran. S'il n'est pas collé à la chaise qui jouxte celle du titulaire, ce n'est pas possible. Il va falloir qu'on apprenne collectivement dans nos manières de fonctionner. Nous, on devra apprendre sans doute, je vais le voir avec les organisations syndicales et les secrétaires, comment on va faire nos CSE demain.

Ce sont les mêmes réflexions. Si on ne peut faire des réunions qu'à dix, si les mesures continuent, comment demain, on traite nos instances? On est en télétravail. Je me projette fin juin. Comment on fait? Ce sont des questions auxquelles on va tous devoir répondre et on n'a pas tout réglé. On est humbles. On va devoir prendre en compte ce risque et quand même travailler et former nos personnels. Oui, j'entends vos questionnements. À tout le moins, et ça me paraît une évidence de dire ça, on a défini depuis fin mars que le masque était obligatoire. On parlait de la maintenance à l'époque. Le Direction de Région a pris l'exemple des agents de réseaux, quand ils sont niveau caténaire en haut, très proches les uns des autres quand ils font une réparation ou une opération. On avait défini que le port du masque était obligatoire, car ils n'arrivaient pas à être systématiquement à moins d'un mètre. Si d'aventure, des formations sur le poste arrivaient à cette conclusion parce qu'il devait y avoir des moments où ils sont proches, le port du masque sera impératif. Là, c'est un EPI, ce n'est plus de la mesure collective comme on l'a évoquée depuis tout à l'heure pour les salariés comme pour les voyageurs. Bien sûr qu'on va devoir adapter cela. Ça fait partie des sujets qu'on doit traiter. Mais on ne peut pas repousser à je ne sais pas quand. Il faut étudier les cas. Les salariés qui travailleraient sans respect des gestes barrière, sans respect de la distanciation sociale et sans masque, ce n'est pas une situation acceptable pour nous. Et ça ne l'est pas pour vous non plus.

M. MARTEL, Direction de production

Concernant les claviers, un retour d'expérience, puisque au COP, qui a continué à fonctionner même si on est passé en effectif réduit de 18 à 5, puis 7 et maintenant 12 aujourd'hui en COP, il y avait une pratique qui consistait systématiquement en fin de service à nettoyer l'intégralité de son poste de travail. Parce qu'étant en 2-8, 3-8, évidemment, on se passe les postes de travail les uns après les autres. Il a fallu changer les lingettes en espérant que celles qu'on utilise n'attaquent pas les touches ou les écrans des claviers, vu le prix qu'on les a payées. Mais en fait, cette pratique était installée avant la période de confinement et c'est toutes ces règles sanitaires qui ont permis de redémarrer assez facilement le travail au COP. Je pense qu'à minima dans tous les centres opérationnels où il y a des postes de travail partagés parce que les agents sont postés, il faudra installer ce type de pratiques pour éviter que les germes puissent rester sur les éléments de contact, quel que soit leur état. Pour le coup, les gens, généralement, enchaînent les services, donc quelle que soit la surface, ça resterait. Donc désinfection par les opérateurs, chacun leur tour, du petit espace de travail quand il est partagé. Peut-être sur les gares, Raphaël avait répondu tout à l'heure par rapport au flux. Effectivement, il y a une classification des gares. On l'a répété plusieurs fois aujourd'hui. Le dispositif n'a pas vocation à filtrer 100 % des risques. Ce n'est pas possible, ça n'existe pas. Ça demanderait des sur-moyens qui ne sont pas à notre disposition. On en convient facilement là-dessus. Quand on regarde les parcours client aujourd'hui, quand vous prenez les trois grandes gares des Hauts-de-France, que ce soit à l'aller ou au retour, vous allez toucher 70 % des flux clients. Si vous faites toutes les opérations sur ces gares-là, vous captez une bonne partie des flux. Après, il y aura toujours des clients qui vont d'une petite gare à une petite gare sans passer par la grande. Je suis d'accord. Mais là, on va tout de suite être sur des minorités. La méthode qui a été prise par tous, et par nous aussi, dans la manière de monter le plan de transport, c'est de partir du plus dimensionnant et ensuite de progresser jour pas jour vers le plus petit. Au

niveau des process Gares et Connexions, les gares qui ont été catégorisées en trois morceaux et on commence par les plus grandes. Vous avez raison. Il n'y a pas de dispositifs particuliers qui seront à ce stade montés pour le 11 pour les petites. Ce sont des choses qui vont évoluer. C'est un dispositif qui est dynamique. Ce n'est pas figé à partir du 11 mai. Mais en attendant, le dispositif qui est mis en place permet d'en filtrer la plus grande partie. Comme vous étiez revenu dessus, je me permettais de reformuler la réponse autrement.

M. WATTEBLED, Secrétaire

J'avais bien compris, d'où les trous dans la raquette. C'est vraiment pour insister sur ce sujet-là. Il y a des trous dans la raquette. On n'est pas logés à la même enseigne selon l'endroit où l'on habite.

M. MARTEL, Direction de production

Vous pouvez le retourner dans tous les sens. J'habite en centre-ville. Je ne suis pas logé à la même enseigne, car, quand je vais acheter du pain, je suis tout de suite confronté à une affluence, j'habite dans le centre de Lille. Cela fait 10 jours que le respect du confinement est passé au second plan. Je peux être considéré plus à risque par rapport à des collègues qui vivent à la campagne. Quand on est dans une grande gare, vous croisez plus de monde. Quelque part, le risque est augmenté par rapport à une plus petite où il y a moins de fréquentation. Vous pouvez le retourner, ce type d'argument. Mais en attendant, le dispositif qu'on a, vous en avez tous conscience. Face à cette situation, on a un dispositif ambitieux. Je vais y revenir dans la synthèse. Il ne filtre pas à 100 %. Évidemment. Mais notre but a été d'éradiquer le maximum de points en rentrant très loin dans le détail. Vous allez toujours en trouver certains sur lesquels on n'a pas la réponse. On travaille. Peut-être qu'on l'aura demain. Pour le 11, on démarre avec quelque chose de relativement solide qui va continuer à progresser. C'est comme ça qu'il faut le voir. Il était à 14 % aujourd'hui. Aujourd'hui, il y a des trains qui sont au-dessus de la limite des 50 %. On va rectifier le 11 en augmentant le plan de transport. On passe de 14 % à 43 %. Ensuite, d'autres étapes viennent. On verra comment on peut gravir ces marches supplémentaires. On est dans un processus dynamique.

M. WATTEBLED, Secrétaire

J'entends bien. Je vous dis juste que suivant la gare où l'on est, on n'est pas protégé pareil. Vous mettez en place une protection forcée. C'est une injonction présidentielle du président de la République et du président de la SNCF. Vous mettez en place une production sans les moyens suffisants pour protéger tout le monde. J'entendais Mme BORNE évoquer le fait de fermer les stations de métro. Pourquoi on n'a pas cette réflexion-là, par exemple ? Ça éviterait des trous dans la raquette. Comment vous allez gérer des usagers qui montent sans masque ou sans contremarque dans un train à un endroit alors qu'à un autre, ils ont été contrôlés par un filtrage avec une police, une SUGE, des agents ? C'est inconcevable. Je l'ai expliqué tout à l'heure. Dans un train, il y aura des usagers de différentes gares qui n'auront pas été traités de la même manière. Ça peut porter des tensions dans ce train. Après, j'entends. Mais il faut peut-être réfléchir à éventuellement fermer des gares ou ne pas ouvrir des gares à la circulation pour gérer les flux un peu mieux et protéger tout le monde de la même manière.

M. MARTEL, Direction de production

On va peut-être faire la synthèse. Cette question, on se l'est posée. En opérationnel, on n'a pas le droit de ne pas desservir une gare. C'est une omission d'arrêt, c'est une faute de sécurité. Il aurait fallu anticiper qu'à un moment, on ne dessert pas certains points d'arrêt. Ça veut dire modifier la structure même des sillons, ce qu'il n'a pas été possible de faire au début du confinement. Je tiens à le dire. Par rapport au fait qu'on a eu des épidémies qui ont touché les deux BH de Lille et de Paris-Nord. Donc, ils n'étaient pas en nombre suffisant pour procéder à l'adaptation du plan de transport. Quand on en a parlé entre nous, on a estimé que ce n'était pas forcément souhaitable puisque ça provoquerait des reports de clients sur les gares encadrantes. En fermant une gare, vous exportez le problème sur les gares encadrantes. En plus, certains points d'arrêt, sur lesquels il pourrait y avoir des doutes, on ne sait pas tous les fermer de manière étanche. On reste sur nos points d'arrêt TER dans un milieu relativement ouvert. On n'est pas sur le métro parisien. Quand vous mettez les grilles aux bouches d'accès, plus personne ne passe. C'est un peu différent sur le TER. Parfois, c'est une haie de 40 cm qui sépare le trottoir du quai. Ceci dit, il n'y a rien d'impossible. Si d'aventure, on constate qu'il y a des risques de premier impact, si on peut monter du filtrage sur cette gare via un dispositif mobile. Première question qu'on se pose en interne. Si on n'y arrive pas, parce que le préfet s'y est engagé, on ferait appel au régalien et aux forces de police pour nous aider dans le traitement de ces cas-là. On bascule peut-être sur la synthèse, Raphaël.

M. RABIER, Président

Une dernière information que je donne, car il y a eu une intervention sur un manquement de dotation sur Creil. Je demande à Pascal TONNERRE de vérifier. C'est un point important. Si d'aventure, il y a des cheminots qui n'ont pas les dotations prévues en masque et en gel, comme on l'a indiqué depuis plusieurs semaines, confirmé dans les différentes instances et encore aujourd'hui, il faut qu'on y remédie. Pour les conducteurs de Creil, ils ont les mêmes droits et obligations que les conducteurs de Lille.

M. MARTEL, Direction de production

Retenez que l'UP de Creil a intégré officiellement le TER Hauts-de-France. Il fait partie de la direction de ligne, de l'ensemble parisien. Toutes les informations opérationnelles qu'on a passées à l'établissement Traction de France, je les ai systématiquement dupliquées à Creil. On n'a pas sous-traité tous nos montages opérationnels à Voyage ou à l'ET Paris-Nord. Pour moi, Creil fait partie dans le traitement opérationnel de l'ensemble TER Hauts-de-France.

## 5. Synthèse

### M. SHERANI, Pôle relations sociales

Je propose que tu fasses une synthèse, Florent, récapitulant l'ensemble des mesures de manière macro qui sont prises par TER Hauts-de-France avant la phase de vote. Ensuite, il y a les désignations des deux membres FO pour les CSST mutualisés qu'on va mettre en œuvre. Ensuite, on doit ouvrir un CSE pour le traitement du droit d'alerte qui est prévu à 16 h.

### M. MARTEL, Direction de production

C'est une synthèse des éléments de nouveautés qu'on a intégrés dans les recettes habituelles pour fabriquer le TER Hauts-de-France. Ce sont les points sur lesquels on a eu un débat. Ça permet de bien refixer les éléments techniques de réponse qu'on a intégrés pour fabriquer la réponse du 11 mai. Le premier, je vous l'ai dit en introduction, le montage d'un plan de transport basé sur le critère de la capacité d'emport et en fonction des estimations de fréquentation issues de la connaissance du terrain ainsi que des données commerciales, notamment la répartition des différentes catégories de clients, scolaires et occasionnels. C'est un élément de nouveauté important. Auparavant, on travaillait aux trains, aux sillons. Là, on a travaillé par l'emport. Ensuite, la mise en place du contingentement à bord via la distribution et la contremarque à 0 €. Ensuite, la surveillance tous azimuts de la fréquentation qui est demandée principalement aux ASCT, mais également à l'escale, à tous ceux qui à un moment sont dans la relation clients, via une application Top départ qui a été améliorée, plus de mot de passe, une catégorie sur l'emport révisée. Nous l'avons construit pour la surveillance. On demande d'observer si la fréquentation est inférieure à 25 %. Si elle est entre 25 et 50 %, donner un chiffre de comptage. En cas d'observation de 50 %, remonter une alerte pour que le sujet soit traité pour correction dès le lendemain. C'est l'idée de dire qu'on a une réactivité sous 24 heures quand on est à la limite de l'approche des 50 %. L'élément pouvant être examiné en dynamique si on est à 40 % le premier jour et que ça progresse de 2 % chaque jour. Ce n'est pas quand on est à 50 % qu'il faut se poser les questions. C'est dès qu'on arrive à 46 %. On se dit que vraisemblablement, dans 2 jours, on sera arrivés à la limite. Le quatrième point, c'est les interactions entre la Direction des opérations et le marketing par rapport aux informations sur la distribution des titres à 0 €. Si on a distribué deux jours avant l'échéance tous les titres à 0 € d'un train, c'est que vraisemblablement, il y aura peut-être des tentatives de passer quand même. Donc ces trains devront être mis en surveillance rapprochée plus que les autres. Ensuite, une adaptation du plan de transport le cas échéant. On n'attendra pas le palier du 2 juin, on a eu le débat ce matin, pour rajouter des trains, des sillons supplémentaires ou renforcer des coupons avec les limites indiquées concernant le versant Sud ce matin. Ensuite, un filtrage sur nos gares les plus fréquentées avec une différenciation entre la pointe du matin et celle du soir, car elles n'ont pas la même physionomie, avec des montages systématiquement accompagnés de la SUGE. Les marquages au sol et les marquages à bord. Les marquages au sol pour les flux par rapport à la distribution, les guichets, les DBR, mais également pour le stationnement sur les quais. Et les autocollants à bord pour les deux places, les quatre places et un autocollant sur les portes disant que le port du masque est obligatoire. Une information aux voyageurs à plusieurs niveaux. La page de garde avec le rappel de l'obligation de la prise de la

contremarque, une alerte sur les trains les plus empruntés, on a d'ailleurs choisi un petit pictogramme avec des petits bonhommes entassés pour signaler les trains qui seraient à risque de fréquentation importante. Diffusion de fiches horaires valables trois semaines. Et une garantie de la promesse client non pas à J61, mais à J-1, 17 h, via la consultation de la recherche itinéraire, seul moyen d'avoir une garantie à 100 %, notamment sur les horaires de trains. Une révision du processus de gestion de crise. La gestion d'aléas. Que fait-on en cas de manque de secours ? De réduction de composition afin d'anticiper les non-respects de la distanciation ? On est en train de finir de les mettre en œuvre. On a déjà eu une note côté OPUS sur deux pages qui parlent de ce sujet. On a mis en place des rames de réserve. Je parlais ce matin d'une Regio2N mise en place à Amiens. Il y aura une UM de 23-500 sur le site du Champ-de-Mars. Une US de 24-500. Ce sont quatre autres rames qui vont revenir compléter le dispositif tout au long de la semaine prochaine en cas de substitution, parce qu'on est en cours de demande de secours, les consignes ont été passées au niveau du COP pour privilégier et la limiter autant que faire se peut par cars. Si d'aventure, elle devait être faite par cars, on respecte également, y compris en crise, les problématiques de distanciation à bord. Un car de 55 places ne pourra emporter qu'une vingtaine de personnes. Si vous avez 200 personnes à emmener, ça n'est plus 4 cars, mais 10. Le bouclage avec les préfetures. Engagement du préfet qui a été pris via deux téléconférences avec Frédéric GUICHARD sur les lignes qui seraient à surveiller et qui feraient l'objet d'opérations de filtrage ponctuelles avec l'appui de la police. On a parlé ce matin des gares de Chantilly et de Béthune, et d'autres. Enfin, l'intégration de la désinfection des rames en données d'entrée du montage des rames afin de garantir une situation strictement supérieure à une désinfection par jour. Tout cela, ce sont les éléments qu'on va retrouver dans le montage du plan de transport et le montage du service à compter du 11 mai 2020. 12 points d'attention qui constituent des nouveautés par rapport à la manière qu'on avait de procéder avant. On vous transmettra ce document. C'est le vade-mecum des échanges qu'on a eus aujourd'hui. Il y a eu beaucoup d'informations partagées. Je pense que ça structure les 12 points de fabrication de notre offre à compter du 11 mai.

M. RABIER, Président

Merci. Carine, peux-tu nous expliquer comment l'on fait pour procéder au vote ?

M. SHERANI, Pôle relations sociales

C'est le DBA qui s'était occupé de ça. Chacun écrit, chaque titulaire exprime son vote par la boîte de dialogue.

Mme LAMBERT,

Si je peux me permettre, la semaine dernière, j'avais fait l'appel. À chaque appel de leur nom, les élus se prononçaient sur leur vote. C'était beaucoup plus pratique. À l'appel de votre nom, vous exprimez votre vote.

M. ROTOLO, RS CGT

Il y a une demande de parole de la CGT avant de passer au vote.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Et de la CFDT.



### M. ROTOLO, RS CGT

En début de séance plénière, notre délégation s'est exprimée. Nous avons fait part de notre scepticisme face à ce plan ou processus de sortir de confinement. Nous avons demandé le report de cette consultation. De nombreuses questions sans réponse le demeurent toujours. Le procès-verbal de ce CSE en fera foi. De nombreux processus ne sont toujours pas aboutis. Les documents relatifs à cette réunion ont évolué entre-temps sans pour autant avoir été envoyés aux élus. À plusieurs reprises, nous avons démontré que les règles des instances représentatives du personnel n'ont pas été respectées. À aucun moment, une fois de plus, vous n'avez pris en compte nos propositions. Vous continuez comme à votre habitude à dérouler votre plan, adviene que pourra. Nous aurions pu, comme nous le disions dans notre déclaration liminaire, espérer un changement d'attitude. Un changement de logiciel. Force est de constater qu'il n'en est rien. Il est évident que notre délégation aurait préféré voir cette consultation reportée à une date ultérieure et vous laisser le temps de nous présenter un plan de reprise abouti. Comme vous nous l'avez confirmé au cours de cette séance, vous n'avez pas le choix. Vous avez travaillé dans l'urgence. Comme nous le savons tous, il n'est jamais bon de travailler dans l'urgence, surtout à la SNCF. Ceci expliquant cela, c'est certainement l'une des raisons, et je dis bien l'une des raisons, avec les manques de moyens, qui expliquent qu'il existe encore dans ces dossiers de nombreuses zones d'ombre, voire des manquements graves. C'est pour toutes ces raisons que la délégation CGT émettra un avis défavorable sur ce plan. Mais on tient quand même encore une fois à saluer le travail fait par vos services dans l'urgence. On ne vote pas contre le travail fait, on tient à le répéter, mais sur le plan présenté. On estime aujourd'hui qu'il n'est pas abouti. Je vous remercie.

### M. TAILLEZ, CFDT

Ça ne va pas être très long. On tenait à vous dire qu'il y a du pour. On voit qu'il y a de gros efforts consentis. On voit aussi, comme vient de le dire David, la somme de travail qui a été effectué par vos services. Malheureusement, à l'heure actuelle, il y a trop d'inconnues qui demeurent concernant la protection sanitaire des agents et l'obligation de sécurité sanitaire sur certaines journées de service, et beaucoup aussi la disparité constatée dans les services. On a parlé de Creil, mais c'est le cas sur d'autres secteurs. De cet état de fait, pour la CFDT, ce sera à votre contre aussi.

### Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour la délégation UNSA Ferroviaire, on tenait à préciser que nous avons conscience du travail titanesque qui avait été fait par toutes les équipes et tous les managers du périmètre, même si je l'avais précisé hier. Je voulais le repréciser aujourd'hui, car je pensais sincèrement qu'on allait avoir un tour de table avant l'expression du vote. C'est pour ça que je n'étais pas positionnée pour une prise de parole. On ressent bien, pour revenir en détail dans les protocoles, que les protocoles sur le Nord-Pas-de-Calais ont été beaucoup plus développés que sur le versant Sud. Je n'ose pas y penser, mais comme quoi le passage en force des DDM n'était pas forcément avec du recul l'une des meilleures choses qui ont été faites ces derniers mois. Cependant, malgré tout le travail qui a été effectué, il y a encore beaucoup trop d'inconnues pour nous. Beaucoup de choses. Je peux concevoir que ces inconnues vous sont également communes aux nôtres. Cependant, on ne

pourra pas émettre d'avis favorable sur un dossier avec autant d'inconnues. On émettra un avis défavorable sur ce dossier de consultation. Je vous remercie.

M. FERTÉ, RS FO

Bien évidemment qu'on donnera un avis défavorable. Je ne sais pas s'il y a du travail fait. Ce n'est pas le problème. Ce qui nous intéresse, c'est l'obligation de résultat en termes de santé pour les salariés. Le reste, c'est du bla-bla. Il y en a eu énormément. Tout cela sert à masquer le fond du sujet, qui est la légèreté des mesures de protection pour les salariés.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Merci. Je prends note que les délégations CGT, UNSA, CFDT et FO émettent un avis défavorable au projet, en l'absence de la délégation Sud.

M. RABIER, Président

Il faut peut-être qu'il y ait une expression officielle du vote dans la procédure.

Mme LAMBERT

Tout à fait, comme jeudi dernier.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Écrivez-le si vous avez un souci de micro. On a eu quelques soucis de micro la semaine dernière. Si vous sentez que ça ne marche pas, vous écrivez. Comme ça, on enregistre tous les votes officiellement.

Mme LAMBERT

À l'appel de votre nom, vous exprimerez votre vote : pour, contre, abstention ou refus de vote, pour la consultation sur les modalités de processus de sortie du confinement. Dont aménagement des conditions de santé, de sécurité et de travail. Le résultat du vote est de 18 votes contre.

*La consultation sur les modalités de processus de sortie du confinement, incluant les aménagements des conditions de santé, de sécurité et de travail, en date du 07 mai 2020 recueille 18 votes contre.*

M. RABIER, Président

J'ai bien entendu le message. Nous aurions préféré, moi le premier, qu'il y ait une approbation. Vous avez souligné pour la plupart d'entre vous un travail de fond qui a été réalisé. Vous y avez contribué. Je l'ai dit en préambule, en introduction de cette réunion. L'affaire, et j'arrête là, ne se termine pas aujourd'hui. Les questions imparfaites, dont les réponses vous apparaissent comme imparfaites, et le sujet sont en dynamique. On va revenir sur un certain nombre de sujets tout au long des prochaines instances et des points qu'on aura. C'est ce que je voulais vous dire. Je vous propose qu'on passe à un point très rapide. La dernière fois, la délégation FO n'était pas présente lorsque nous devons désigner les membres du CSSCT mutualisé de concert entre toutes les parties, direction comprise. On a fait le choix de reporter cette désignation. On a fait le choix d'intégrer les noms déjà désignés sans revenir dessus, quand bien même il y en a un de trop, ce n'est pas grave, et d'attendre aujourd'hui pour que la délégation FO nous donne ses deux noms. Est-ce que la délégation peut s'exprimer ?

M. FERTÉ, RS FO

Oui. Ce sera Mme LEFÈVRE Ludivine, Lens, ASCT, et M. VELAY Yannick, ADC d'Amiens.

M. RABIER, Président

D'accord. Merci. Nous avons exceptionnellement les 22 membres, sans compter le référent, désignés pour une éventuelle CSSCT mutualisée qui sera sans doute effectuée, notamment quand on sera amenés à faire un retour d'expérience. Ça a été une idée proposée de mémoire par la CFDT ce matin. On verra comment ça se passe la semaine prochaine. On aura aussi entre nous des réunions mardi et vendredi. Je pense qu'on reviendra sur : à quel moment il est utile et judicieux de réunir cette CSCCT mutualisée pour repartager, redéfinir les choses si c'est nécessaire. Je pense que c'est un outil qui peut nous être utile dans les prochains temps.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Nous réitérons la demande déjà formulée sur la présence en CSSCT, par rapport à cette période un peu compliquée de Covid, du secrétaire du CSE ou du secrétaire adjoint du CSE.

M. RABIER, Président

D'accord. J'enregistre cette nouvelle demande et je m'engage à refaire un tour de toutes les OS. Pour la CSSCT mutualisée ?

M. WATTEBLED, Secrétaire

Oui, il n'y a que celle-là.

M. RABIER, Président

J'en prends note. On verra qui assure la présidence, si d'aventure on doit l'organiser. Je referai le tour de toutes les OS. S'il y a consensus, je n'y vois pas d'inconvénient à titre personnel. Je propose à M. le Secrétaire de clôturer ce CSE et de rouvrir le nouveau CSE en faisant une pause de 3 minutes, le temps que nous appelions M. PANNIER qui a conduit l'enquête immédiate hier pour qu'il nous rejoigne dans la nouvelle téléconférence. De mémoire, on vous a transmis un autre pont pour le CSE de 16 h. Est-ce qu'on est tous d'accord ?

M. WATTEBLED, Secrétaire

Oui. Je suis d'accord pour clôturer le CSE. Sur la demande d'allonger un peu le temps de repos entre deux réunions. 3 minutes me paraissent un peu courtes. Si on peut prendre un quart d'heure, pour aller prendre l'air.

M. RABIER, Président

Vous avez raison. Ça nous fera du bien à tous. On se dit à 16 h 30 pour la suite du droit d'alerte d'hier. Il y aura la présence de M. PANNIER en sa qualité de dirigeant hier qui a conduit l'enquête immédiate. Merci et à tout de suite.

*La séance est levée à 16 h 15.*