

Comité Social et Économique Extraordinaire TER Hauts-de-France

SÉANCE DU 24 NOVEMBRE 2020 (à distance)

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
M. MARTEL, Directeur production	
Dr. LEHOUCQ, Médecin	
Mme LAMBERT, RS	
M. DELAVELLE, RS	
Mme BULTHE, RS	
M. LE BOT, Inspecteur du travail	

ÉLUS DU PERSONNEL

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

M. SOUIN	Sud Rail	E	M. HIAUX	Sud Rail	
M. LENFANT	Sud Rail		Mme PARENTY	Sud Rail	
M. EUDELIN	Sud Rail		M. PLATEAUX	Sud Rail	
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail		Mme PLESSY	Sud Rail	
Mme LE SAINT	UNSA Ferroviaire	E	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	V
M. TOURNAY	UNSA Ferroviaire		Mme DE SOUSSA	UNSA Ferroviaire	
M. DELECOEULLERIE	FO		Mme ALEXANDRE	FO	
Mme DEDISSE	FO		M. FERTÉ	FO	
M. TAILLEZ	CFDT		Mme MARTIN	CFDT	
Mme MANIER	CFDT		M. FOSSIER	CFDT	

REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

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

Ordre du jour de la réunion du Comité Social et Économique
du mardi 24 novembre 2020

- | | |
|--|-----------|
| 1) Nombre de rames qui ont circulé sur suroccupation depuis le 11 mai sur les Hauts-de-France (lieu, fréquence, horaires) | 6 |
| 2) Nombre de trains supprimés faute de matériels disponibles sur les Hauts-de-France depuis le 11 mai | 23 |
| 3) Quelles mesures ont été mises en place pour améliorer la situation sur l'ensemble du périmètre Hauts-de-France ? | 24 |
| 4) Quelles mesures allez-vous mettre en place immédiatement pour rétablir complètement la situation ? | 24 |

La séance est ouverte à 15h00.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour information, Monsieur l'inspecteur du travail est connecté.

M. RABIER, Président

Je vous propose d'ouvrir ce CSE Extraordinaire en commençant par l'appel s'il vous plaît.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour la délégation CGT, Monsieur ROTOLO n'est pas connecté, est-ce que quelqu'un d'autre de la CGT peut me répondre ?

M. WATTEBLED, CGT

Il va se connecter.

M. SERHANI, Relations Sociales

Permettez-vous que l'on passe aux autres organisations syndicales en attendant ?

M. WATTEBLED, CGT

Oui, oui.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour la délégation SUD ?

Mme MIET, SUD-Rail

Ludivine, bonjour à tous. Même délégation que ce matin excepté le RS qui sera Monsieur MENSUEL.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu, merci. Monsieur ROTOLO vient de se connecter. David, on fait l'appel.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la CGT, Fatima BOUKREDIA, Xavier WATTEBLED, Alexandre KIKOS, Fabien SMAGHUE, Delphine BASSEZ, Jérôme DECLERCQ, Christophe HOUEL, Ludovic FOURNIER, David WARTELE et Éric ESPINOUSE.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, David. Pour la délégation UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

La délégation UNSA Ferroviaire est au complet. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Pauline. Pour la délégation FO ?

Mme DEDISSE, FO

Bonjour. Seront présents moi-même, Madame DEDISSE, et Monsieur DELECOEULLERIE Loïc.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Christine. Pour la délégation CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

La CFDT est au complet, elle est composée de Madame MANIER, Monsieur TAILLEZ et moi-même. Terminé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci.

M. RABIER, Président

Merci bien. Avant d'entrer dans l'ordre du jour avec les quatre questions, avez-vous des déclarations liminaires ?

M. ROTOLO, RS CGT

Pas de déclaration pour la CGT.

M. MENSUEL, RS SUD-Rail

Pas de déclaration pour SUD-Rail.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pas de déclaration pour l'UNSA Ferroviaire.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci.

Mme DEDISSE, FO

Pas de déclaration pour FO.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci.

M. VÉZARD, RS CFDT

Pas de déclaration pour la CFDT.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci.

M. RABIER, Président

Je vous propose donc de commencer par la première question.

1) Nombre de rames qui ont circulé sur suroccupation depuis le 11 mai sur les Hauts-de-France (lieu, fréquence, horaires)

M. RABIER, Président

Vous avez reçu normalement l'ensemble des documents. Cela concerne le nombre de rames qui ont circulé en suroccupation depuis le 11 mai sur notre périmètre. Vous avez donc reçu le détail, bien évidemment, par axe avec la partie pointe correspondant donc à cette question avec un respect des compositions de 98,45 % sur l'ensemble de la période depuis le mois de mai.

M. MARTEL, Directeur production

Que fait-on ? Déroule-t-on tout le document ou on fait question par question avec des débats à chaque fois ?

M. RABIER, Président

Je pense que l'on va traiter question par question normalement.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Tout à fait, on traite question par question. Je me permets puisque c'était à la demande des élus de SUD. Donc traitez question par question pour faire un débat global.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord. Y a-t-il des demandes d'intervention sur cette réponse qui a été faite ?

M. LE BOT, Inspecteur du travail

Si je peux me permettre d'intervenir.

M. SERHANI, Relations Sociales

Bonjour, Monsieur LE BOT.

M. LE BOT, Inspecteur du travail

Bonjour à tous. Vous avez évoqué des documents que je n'ai, à titre personnel, pas reçus donc je n'ai pas pu en prendre connaissance.

M. MARTEL, Directeur production

Souhaitez-vous qu'on les mette à l'écran dans ce cas pour que vous ayez les chiffres ?

M. LE BOT, Inspecteur du travail

Le mal est fait en quelque sorte, mais j'aurais apprécié de les recevoir a priori pour les étudier un petit peu avant cette réunion et les recevoir comme tout un chacun au moment de la convocation. Maintenant il est trop tard donc vous pourrez, si vous le voulez bien et je vous en remercie, me les transmettre tout à l'heure ou avant la fin de la semaine.

Mme BULTHE, Relations Sociales

Bonjour, Monsieur, Béatrice BULTHE, je suis en charge d'envoyer les éléments alors je vérifierai dans ma boîte d'envoi. Les éléments ont dû rester dans ma boîte d'envoi parce que j'avais bien envoyé tous les éléments. Donc je vous prie de m'en excuser et, si vous le souhaitez, je vous renverrai bien évidemment les documents. La

prochaine fois, je vérifierai dans ma boîte d'envoi, j'ai eu des soucis d'ordinateur, c'est donc peut-être l'explication, mais je vérifierai. Je peux également vous les partager à l'écran pour que vous puissiez visualiser les réponses en tout cas à l'instant.

M. LE BOT, Inspecteur du travail

Entendu, merci.

M. RABIER, Président

J'en profite pour demander s'il y a d'autres membres du CSE qui n'ont pas reçu les documents parce qu'effectivement on a eu quelques soucis d'informatique avec le télétravail. Est-ce qu'il n'y a que Monsieur l'Inspecteur du travail qui n'a pas eu le document ? Sinon on le passe à l'écran, Béatrice.

Dr LEHOUCQ, Médecin

Bonjour à tous, je suis le Docteur LEHOUCQ, je remplace le Docteur VASSEUR pour ce CSE et je n'ai pas reçu les documents.

Mme BULTHE, Relations Sociales

Oui, ce qui est logique puisque cela faisait partie du même envoi. Donc je pense qu'il y a eu effectivement un souci de ce côté-là. En revanche, Karim, pourriez-vous le projeter à l'écran parce qu'autrement je ne peux pas écrire en même temps ? Vous l'avez reçu, mais je vous l'envoie tout de suite.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu. Merci, Béatrice.

M. RABIER, Président

Je confirme pour l'inspection du travail ou le médecin du travail, on envoie traditionnellement, comme aux membres du CSE, tous les documents donc il n'y a aucune volonté de notre part de ne pas vous les avoir donnés, mais on a eu un souci technique et on s'en excuse.

M. LE BOT, Inspecteur du travail

D'accord. Ce n'est pas grave, je prends acte de ce souci technique. Il arrive aussi par ailleurs que la taille des documents fasse en sorte que le mail ne passe pas. Ça aurait pu effectivement être une explication par ailleurs.

M. RABIER, Président

On a déjà eu des cas comme ça et auquel nous avons un retour. Ça nous est déjà arrivé et nous avons retour pour nous signifier que le mail n'a pas été distribué. Là, je crois qu'il n'est même pas parti du tout, c'est différent.

M. LE BOT, Inspecteur du travail

Simplement, je comprends les contingences techniques, il n'y a pas de soucis. En revanche, il aurait peut-être été opportun de me les transmettre comme tout membre de l'instance. Autrement dit, soit ça fonctionne pour tous soit ça ne fonctionne pas pour tous, mais pas faire forcément des envois distincts qui n'ont pas forcément lieu d'être. On pourrait éviter d'éventuels problèmes techniques tout à fait légitimes si tous les membres recevaient les documents en même temps. C'est tout, merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Voyez-vous mon écran ?

M. RABIER, Président

Absolument.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu.

M. MARTEL, Directeur production

Vous avez le détail et, conformément à la question, le nombre de trains qui ont roulé en sous-composition avec un affichage du taux de respect global puisque vous savez que c'est un indicateur qui est repris dans la Convention. Nous avons d'ailleurs un objectif qui est à 98,50 donc vous voyez que depuis le 11 mai on a été à 98,45 donc légèrement en dessous. Avec, il est vrai, plusieurs périodes puisque l'on sait que sur la période après la mi-septembre, nous sommes passés sous les 98 avec un point bas à 97,40 et c'est là qu'on a commencé à avoir des retours presse sur le sujet.

M. SERHANI, Relations Sociales

Y a-t-il des demandes d'intervention ? Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Ce n'était pas les rames en sous-occupation, c'était la surcomposition. Autrement dit, le nombre de rames qui ont roulé avec un nombre d'usagers supérieur puisqu'on ne va pas refaire le débat du droit d'alerte que j'avais déposé sur l'axe 1. Bon nombre d'élus du personnel avaient dit qu'il n'y avait pas que sur l'axe 1. D'ailleurs, c'est ce qu'on m'avait répondu lors de l'enquête immédiate. Ce qu'on voulait ce n'était pas le nombre de trains en sous-compo, mais comme ça a été marqué dans la demande de CSE extra, c'était le nombre de trains qui ont été suroccupés.

M. MARTEL, Directeur production

Cette mesure n'existe pas. La mesure de trains en sous-compo, que vous ayez en tête le truc, c'est en fait la comparaison opérationnelle de la capacité offerte avec le comptage théorique à bord. Autrement dit, si on estime que tel train est à 500 personnes à bord. Sur le Y Picard, par exemple, quand vous mettez une 26500 quatre caisses à 450 places, il est réputé en sous-composition. Quand vous mettez une 26500 cinq caisses à 570 places, il est réputé être en bonne composition. Donc, dans tous les cas de figure, tous les jours on compare la composition de tous les trains avec la valeur théorique de la fréquentation et chaque fois qu'on est a priori en valeur théorique de la fréquentation au-dessus de la fréquentation offerte, ça ressort en sous-compo. C'est cette mesure-là qu'on a tous les jours. Vous savez que nous sommes en train d'installer des logiciels de comptage automatisés à bord, mais en fait on n'a pas de comptage systématique des trains. Il peut y avoir quelques incidents sur des suroccupations exceptionnelles qui sont remontées, mais il n'y a pas un décompte quotidien qui est fait. C'est pour ça, la seule statistique qui existe, c'est le nombre de trains en sous-compo. À partir du moment où il y avait un peu moins de fréquentation quand même depuis le déconfinement puisque, y compris au plus fort de septembre/octobre, on n'avait que 80 % des clients qui étaient revenus. Nous sommes restés quand même sur les valeurs théoriques donc on peut estimer qu'à

l'intérieur de ces chiffres, vous avez eu quand même des phénomènes de suroccupation, mais on ne sait pas les compter précisément, Monsieur LAMBERT. Les cas de suroccupation avérés, constatés, il faut avoir un comptage.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Vous avez les rapports des ASCT quand même qui vous le signale, l'application « Top Départ ».

M. MARTEL, Directeur production

Oui.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Et vous ne savez pas nous donner le nombre de trains qui ont circulé en ayant une suroccupation. Dans les rapports des ASCT, ils vous le signalent avec le numéro du train donc vous les avez, avec l'application « Top Départ » aussi.

M. MARTEL, Directeur production

Oui, mais c'est très loin d'être complet. Vous savez, aujourd'hui, l'application « Top Départ », on a un taux de retour qui doit être de l'ordre de 25 % donc vous n'aurez pas des données qui seront fiabilisées. La donnée la plus fiable qui existe c'est celle-là, le nombre de trains qui sont en sous-compo. C'est le seul truc qui est industrialisé aujourd'hui sur TER Hauts-de-France. On essaye d'installer le comptage systématique dans les gestes métier des ASCT. On pourra vous les donner si vous le souhaitez, les statistiques de « Top Départ ». Pour le coup, elles existent. D'ailleurs, je pense que je dois en avoir des récentes, mais à mon avis je dois avoir celles qui correspondent en réalité à la phase de reconfinement. Elles servaient en fait à vérifier le bon positionnement du PTA.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Vous comprenez bien que votre réponse ne peut pas m'aller. Si on prend le train sur lequel j'ai mis le droit d'alerte, dès la gare de Rosult les usagers ne pouvaient plus monter dans le train. L'ASCT a fait un rapport. Donc, ce genre de situations se multiplie à chaque fois qu'une rame est partie en suroccupation. Donc vous avez bien un nombre de rames, à un moment donné, qui ont circulé en suroccupation et je ne comprends pas que vous ne puissiez pas me donner le nombre de rames puisqu'il faut qu'on se base, nous, sur des éléments, je dirais, factuels. Quand j'ai déposé le droit d'alerte, tout le monde a dit « il n'y a pas que sur l'axe 1 ». Entendu, dont acte. C'est vrai, il n'y avait pas que sur l'axe 1. J'avais déposé sur l'axe 1 parce que j'avais des éléments factuels là-dessus. D'où la demande de CSE extra pour avoir les données des trains qui ont circulé en suroccupation. La direction m'a également dit qu'il n'y avait pas que sur l'axe 1 que des rames ont été suroccupées. Avec les rapports des ASCT, je ne comprends pas que vous ne puissiez pas me donner le nombre de rames qui ont circulé en suroccupation. Terminé.

M. MARTEL, Directeur production

Pour le coup, peut-être que la question aurait dû être formulée un peu différemment. Si vous voulez le nombre de rapports de suroccupation effective qui ont été faits par les ASCT, on ne l'a pas compris comme ça.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Non, ne dites pas ça. Non, la question a bien été formulée. Vous me dites que vous ne pouvez pas me donner les éléments, je vous donne des éléments sur lesquels vous auriez pu vous baser, d'après moi, pour répondre à cette question qui, pour moi, était bien formulée.

M. MARTEL, Directeur production

Après, pour le coup, que ce soit dans « Top Départ »... Il y a des rapports d'ASCT en fait quand il y a des suroccupations qui sont vraiment très importantes et qu'on laisse des clients à quai comme ça a été le cas dans l'incident que vous citez sur l'axe 1, mais après on a aussi des cas de figure où il y a des suroccupations partielles parce que tous les clients veulent se mettre dans les deux voitures de tête et pas dans les voitures de queue. Ça, ça ne fait parfois l'objet d'aucun signallement ou de signallements partiels. Donc, si vous voulez, on n'a pas industrialisé le tamisage des rapports des ASCT. La donnée qu'on vous montre, la seule qui est industrialisée et qui reprend l'ensemble des 33 000 trains par mois que l'on produit, c'est celle que vous avez à l'écran à l'intérieur de laquelle se nichent les cas les plus difficiles. En fait, vous voulez avoir le nombre de cas où il y a eu vraiment une crise de suroccupation à tel point qu'on n'a pas réussi à faire monter les clients à bord ?

M. LAMBERT, SUD-Rail

Oui, mais je ne vais pas monopoliser la parole. J'ai vu que Monsieur l'Inspecteur du travail voulait prendre la parole. La question est claire, nombre de rames qui ont circulé en suroccupation depuis le 11 mai pour corroborer avec les débats qu'on a pu avoir en cette période de contexte sanitaire compliqué. Vous vous doutez bien que les questions 1 et 2 c'est pour faire le bilan et 3 et 4 pour avoir les solutions correctes.

M. MARTEL, Directeur production

Je vous donne le nombre de rames qui ont roulé a priori en suroccupation donc ça veut dire que ça fait l'objet d'un traitement, ça veut dire que sur l'ensemble des trains que vous avez à l'écran, on estime que le service donné aux clients n'est pas satisfaisant et évidemment on retravaille le sujet, ce n'est pas anodin. Pour le coup, c'est compté comme une production qui n'est pas satisfaisante. D'ailleurs, on a même des taux de récurrence par train qui existent, que l'on cherche à capter. Je sais vous dire quels sont les trains qui ressortent le plus en sous-compo et que l'on cherche à travailler via des démarches de résolutions de problèmes, mais il n'y a pas un tamisage exhaustif de tous les rapports d'ASCT qui seraient ensuite classés par causes d'observation. En fait, le rapport de l'ASCT fait l'objet d'un traitement qui est aujourd'hui individualisé. C'est comme ça que ça fonctionne dans la boîte, donc je n'ai pas une armée de personnes qui font des statistiques sur la base de l'ensemble des rapports qui sont produits quotidiennement. En fait, ça n'existe pas, cette donnée n'existe pas. Je crois qu'il y a une autre demande de prise de parole.

M. RABIER, Président

Monsieur TAILLEZ.

M. TAILLEZ, CFDT

Bonjour à tous. Je vais essayer de réexpliquer ce que Marc vous a expliqué, Monsieur MARTEL, mais je pense qu'on ne va pas être d'accord sur le sujet. Déjà, deux choses.

La première c'est que sur les chiffres, effectivement, que vous nous avez donnés, ils sont certes intéressants, mais je pense qu'il aurait été très utile déjà d'avoir une sorte de statistique mensuelle et les mois où il y aurait des décrochages, faire des zooms sans doute sur les semaines qui étaient impactantes parce que de ce que j'ai compris, mai, juin et juillet, c'était plutôt normal et ça a commencé à décrocher fin août, septembre, octobre et novembre. C'est là que je pense que la crise s'est essentiellement concentrée, c'était beaucoup à la rentrée. Effectivement, en lissant les taux depuis le 11 mai, j'ai envie de vous dire que ça fait forcément remonter le pourcentage. Moi, personnellement, si en mai, juin et juillet il n'y avait pas de sujet, je ne vois pas l'intérêt d'ajouter les chiffres dedans. Après, peut-être que vous pourrez m'éclairer sur...

M. MARTEL, Directeur production

Parce que c'était la question.

M. TAILLEZ, CFDT

Je me suis douté que vous alliez nous répondre ça. Quand on a préparé le CSE extra avec mes collègues, la première réponse que je leur ai donnée à ma question, c'est ce que vous venez de me répondre. Le but du jeu, là, c'est qu'on cherche ce qu'il s'est passé sur ces jours-là et que l'on essaye de régler le problème. Donc ce n'est pas en regardant les mois où cela s'est bien passé que l'on va régler le problème. Après, deuxième point sur ce que Marc vous a expliqué, j'hallucine quand même parce que, effectivement, vous me dites que le process industriel du respect des compositions, vous n'avez que cela et du coup vous ne pouvez pas nous fournir la suroccupation, sauf que je pense que...

M. MARTEL, Directeur production

Mais c'est la même chose au bout du compte.

M. TAILLEZ, CFDT

Oui et non parce que, parfois, en opérationnel, vous pouvez prendre des décisions de supprimer une UM qui n'est pas nécessairement impactante parce qu'il y a x raisons. Excusez-moi, mais au niveau du COP, je les ai déjà vu enlever des rames d'un côté pour en remettre de l'autre et ça n'a pas eu trop d'impacts d'un côté pour pouvoir aider de l'autre, ça arrive aussi. Je pense qu'il faut faire aussi un focus sur ça parce qu'au final, ce qu'il était important de rectifier, c'était vraiment cette suroccupation. En période de pandémie, vu les photos qui ont circulé sur les réseaux sociaux même si elles n'étaient pas toutes objectives et vu ce qui était remonté, ce n'est clairement pas normal qu'il y ait des usagers ou des collègues qui soient à moins de 50 centimètres de distance dans un espace voyageurs. Donc c'était simplement pour faire le focus là-dessus. Comme l'a dit Marc, avec les rapports qu'il y a au COP, les rapports ASCT, les rapports ADC, c'est peut-être une question de moyens, je n'en sais rien, mais je trouve dommageable qu'on n'ait pas fait au moins une petite enquête sur certains trains. En plus, on les connaît, c'est ce qui est énervant. Marc avait lancé un droit d'alerte sur un train spécifique de l'axe 1, mais tout à l'heure c'est Mickaël qui a parlé du Laon – Paris, on a parlé aussi du Saint-Quentin – Paris, du Amiens – Paris. Vous les connaissez très bien les trains qui posent problème donc pourquoi n'avez-vous pas fait de focus sur ces trains-là pour nous dire ce qu'il s'est passé ces jours-là ? C'était juste ça.

M. MARTEL, Directeur production

Je vous l'ai un peu dit tout à l'heure, mais je peux aller plus loin dans le détail si vous le voulez. Je vous ai dit que, effectivement, là où on a commencé à avoir des crises sur les emports c'était plutôt à la rentrée donc à partir du mois de septembre et notamment de la mi-septembre jusqu'à la mi-octobre où ça a été très tendu. Après, on a fait un plan d'action immédiate qui a permis de redresser la situation et on a mis, notamment vis-à-vis de l'AO, un indicateur en place qui n'existait pas avant. D'ailleurs, le chiffre que vous avez de 98,45 c'est la mesure du respect de la composition des 1300 TER que l'on produit chaque jour. En lui-même, il n'est pas très intéressant cet indicateur. Nous sommes tous d'accord qu'il n'y a qu'une petite partie des 1200 trains qui sont très occupés. On a donc fait la liste des trains qui étaient obligatoirement avec une composition supérieure aux matériels les moins capacitaires. En fait, on a une liste de 98 trains sensibles qui sort, qui est bien répartie pour le coup, moitié/moitié versant sud et versant nord avec évidemment une prépondérance importante du Y Picard puisqu'il y en a 38 des 98 qui sont sur le Y Picard et désormais on suit tous les jours le respect de la composition de ces 98 trains sensibles là. D'ailleurs, dans la note quotidienne que l'on produit chaque jour, on mesure désormais le respect de la compo des 98 trains sensibles parce qu'en fait il n'y a pas de problèmes de respect de compo sur l'ensemble des autres. Même dans le cas où on met la compo la moins importante sur l'axe, de toute façon ça passe quand même, eu égard à la fréquentation théorique. Quand on se mesure sur les 100 pires trains, évidemment ça fait ressortir davantage de problèmes. Du coup, je peux vous dire que sur ces 98 trains sensibles tous les jours, on a atteint un pic de crises sur le versant nord qui était le 17 septembre et sur le versant sud le 24 septembre où on a eu 40 % des trains considérés qui étaient en sous-occupation. Donc c'est très important. Ça veut dire qu'on a eu potentiellement plusieurs milliers de clients qui se sont retrouvés en situation de suroccupation à bord ces jours-là. Ensuite on a déroulé le plan d'action et nous sommes redescendus progressivement jusqu'au moment du deuxième confinement à un peu moins de 20 % des trains qui étaient impactés. On a également mis en place un suivi de 11 trains qui sont réputés ultra-sensibles, je pense que vous les connaissez tous. Vous avez, par exemple, le 16370, le Paris – Calais de 16h31 au départ de Paris, vous avez le Hirson – Lille qui arrive à 7h55 à Lille Flandres. Bref, il y en a 11 comme ça que l'on suit particulièrement tous les jours parce que ce sont des trains qui sont difficiles à produire. Les montages de roulements rames sont compliqués. Il y a souvent des conjonctions de problèmes qui font qu'on n'arrive pas à les tenir en composition et chacun des trains fait l'objet d'un suivi spécifique au niveau du COP et parfois même d'un plan d'action comme le 16370 au niveau du Landy. Ça, c'est en place. Il y avait environ 40 % des 100 trains les plus sensibles qui se sont retrouvés, au plus fort de la crise, la semaine du 17 septembre avec un pic ce jour-là du 17 septembre sur le versant nord et le 24 septembre sur le versant sud. Ça a été le pic de la crise de l'emport.

M. TAILLEZ, CFDT

Vous voyez, c'est tout de suite plus parlant que les 98,45 au niveau des statistiques.

M. MARTEL, Directeur production

Oui, bien sûr. C'est toute la difficulté de choisir le bon indicateur. Pour le coup, il n'existait pas avant. Cet indicateur-là, on l'a mis en place à la suite des retours média

et de l'interpellation de l'AO. Maintenant, on l'a installé en fait durablement dans notre note quotidienne. Évidemment, en ce moment, il est très bas. Je peux vous faire voir peut-être d'ailleurs celui d'hier qui était à 9 %, je crois. Je vais vous le montrer. Effectivement, les problèmes d'emport, on les a principalement eus post été, on va dire qu'après le 11 mai on a eu un retour plutôt progressif de la fréquentation et nous n'avons pas été ennuyés jusqu'à la mise en place du plein été. En revanche, la rentrée de septembre a été plus compliquée aussi parce qu'on a eu davantage de problèmes de disponibilité de la flotte. Clairement, les problèmes de sous-composition et de suroccupation dont je parle là sont liés à un manque de disponibilité de la flotte puisque les jours considérés nous sommes tombés jusqu'à 25 rames manquantes pour produire le plan de transport. Ce qui explique le fait que les rames n'étaient pas en bonne composition. Il y a plusieurs facteurs qui expliquent ça, mais peut-être d'ailleurs que c'est dans les questions suivantes et je ne veux pas qu'on s'emmêle trop dans l'ordre du jour. Après ce sont les trains supprimés, ensuite ce sont les mesures qui ont été mises en place. Au niveau des causes, on a eu, vous le verrez après dans la statistique des trains supprimés, on avait évidemment un absentéisme qui était plus important et qui a été proportionnellement d'ailleurs plutôt plus important dans les ateliers. On pense notamment à l'atelier de Lille Flandres qui a été particulièrement impacté puisqu'on a eu des pointes jusqu'à 40 personnes soit en COVID avéré soit en cas contact. Évidemment, ça nous a ôté une part de production. Le fait également d'avoir des variations du plan de transport comme ça pendant toute l'année 2020, un ultra confinement en mars, si on reprend toute l'histoire de l'année quand même, d'abord la grève historique, après on repart sur le plan de transport normal, après le premier confinement hyper hard avec 15 % seulement des trains, le 11 mai on repart sur un premier PTA puis on fait cinq versions de montée en puissance du PTA, on bascule sur le plein été et après, c'est seulement au post été qu'on reprend l'offre complètement normale du SA. En fait, on a fait huit montées/descentes successives de plans de transport. Au niveau du matériel, vous avez, vous le savez, un mode de déclenchement des opérations de maintenance qui se fait sur la base de rendements kilométriques et en fait les variations qui ont induit ces plans de transport ont fait décrocher certaines moyennes ce qui a fait que vous avez des phénomènes de déstockages kilométriques qui ont provoqué une flopée d'ordres d'arrêts parce qu'en fait, pendant que les kilomètres étaient déstockés la nuit, les opérations de maintenance apparaissaient le jour avec des ordres d'arrêts. Ce qui a contribué à désorganiser la production. Ça, ça a été un phénomène qui a été extrêmement compliqué à gérer, qui est lié en fait à l'outil de maintenance qui ne supporte pas, comme ça, des variations trop importantes de rendements kilométriques des flottes, l'absentéisme dont je parlais, le fait également qu'il faille, vous le savez, intercaler dans chaque journée une opération de désinfection des rames, c'est également quelque chose qui vient mettre sous tension le produit train qui fait qu'à un moment, ça arrive quotidiennement, il faille retirer une rame du plan de transport parce que des doutes subsistent sur la désinfection. Tout cela, tout cumulé, si vous voulez, a fait à un moment qu'on a eu une crise de disponibilité de la flotte et ça a entraîné ces phénomènes de suroccupation qui ont été évidemment exploités par la presse. On le comprend, évidemment en période de pandémie il y avait une sensibilité particulière de la clientèle là-dessus. Vous dire également que vraisemblablement il aurait fallu déclencher le PTA plus tôt, mais disons que la pression que l'on pouvait avoir de notre client Autorité organisatrice, le contexte public

et l'attente des décisions du gouvernement, ça ne nous a pas permis de réagir plus tôt. Ensuite, on a eu également le problème lié au fait que cette demande est intervenue alors qu'on était en pleine préparation du changement de service 2021 avec, vous le savez, les ressources qui construisent l'offre, les concepteurs de l'offre, il n'y en a pas 50 quand ils s'occupent du SA 2021, ils ne s'occupent pas de faire un PTA donc il a fallu se réorganiser et on a vraisemblablement lancé le PTA avec une voire deux semaines de retard. Ce qui fait que ça a été, je pense notamment à la première semaine de novembre, ça a été très compliqué à produire avec un taux record de suppressions cette semaine-là qui était à 5,8 % de l'offre de transport, ce qui est énorme. Le mois d'octobre 2020 restera donc dans les annales comme le mois où on a le plus supprimé de TER puisque nous sommes montés à plus de 1200 trains supprimés sur le mois d'octobre. On sentait là, clairement, que l'appareil de prod était en surchauffe complète.

M. SERHANI, Relations Sociales

Si j'ai bien suivi, nous avons plusieurs demandes de parole. Nous avons Monsieur l'Inspecteur du travail, Monsieur LE BOT, puis Madame DEBAST, Monsieur SMAGHUE et Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Monsieur l'Inspecteur, à vous.

M. LE BOT, Inspecteur du travail

Depuis le moment où j'ai demandé la parole, il y a quand même eu un certain nombre d'explications qui étaient intéressantes et qui semblaient devoir un petit peu se recentrer sur l'objet précis de la question. Avant de porter une appréciation sur l'information qui a été donnée au premier point de l'ordre du jour, est-ce que, si ça ne vous dérange pas, et peut-être que l'ensemble des membres du CSE ont compris de quoi il s'agissait, je l'espère pour eux, moi-même je n'ai pas compris ce que signifiait la sous-composition donc est-ce qu'on peut éventuellement me refaire une petite explication pour que je puisse comprendre en des termes simples de quoi on parle ?
Merci.

M. MARTEL, Directeur production

En fait, nous produisons 1240 trains tous les jours et en fait régulièrement on fait des campagnes de comptage pour chacun des trains. Des campagnes de comptage qui durent généralement quinze jours et on a le comptage du lundi, du mardi, du mercredi... En fait, à la fin on donne à lire une fréquentation théorique du train qui est calculée en moyenne semaine et quand, par exemple, il y a des pics le vendredi ou le lundi, qui sont également repérés. Ce qui nous permet, après, quand on construit le plan de transport, de mettre une rame qui est a priori suffisamment capacitaire pour accueillir les clients. Quand on a des fréquentations à plus de 1000 personnes, par exemple sur certains TER de Paris, on sait que ce sont principalement les rames V2N qui sont les plus capacitaires du parc Hauts-de-France à 1220 places qu'il faut mettre et pas d'autres matériels. Pour chacun des trains, on a une donnée de fréquentation théorique que l'on saisit dans un outil. Ensuite, quand on conçoit le plan de transport, en principe il n'y a pas de cas de figure où il y a des trains qui ne peuvent pas emporter tous ces clients, mais après, quand on arrive en opérationnel, évidemment il y a des incidents, il y a des trains qui devaient être en unité multiple qui ne sont pas en unité

multiple, qui roulent en unité simple et donc on a mis en place un outil qui permet de comparer le nombre de places offertes à la fréquentation du train, la fréquentation théorique du train évidemment. Nous ne sommes pas comme à Transilien avec des caméras intelligentes qui permettent d'avoir des données de comptage sur les quais. Ça, ce sont des choses qui existent en mass transit, mais qu'on n'a pas dans notre outillage TER Hauts-de-France. Quand tous les jours on fait cette comparaison entre la capacité d'emport de la rame et la fréquentation, on fait ressortir tous les trains qui ont été réputés en sous-composition et donc potentiellement en suroccupation.

M. LE BOT, Inspecteur du travail

Entendu. Concrètement, cela veut dire que le cas échéant le matériel n'est pas celui qui était prévu à l'origine ou il y a des voitures en moins.

M. MARTEL, Directeur production

Par exemple. Soit le matériel n'était pas celui qui était prévu à l'origine soit il y a eu un problème et on a dû faire le choix, parce qu'il n'y avait pas suffisamment de matériel disponible, de faire rouler une rame qui devrait être en... Par exemple, sur le Paris – Laon, on a des rames en unité triple et ça nous est arrivé très souvent de les faire rouler en unité double.

M. LE BOT, Inspecteur du travail

D'accord.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Florent.

M. LE BOT, Inspecteur du travail

Puis-je me permettre de donner une suite ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Oui, allez-y.

M. LE BOT, Inspecteur du travail

Je pense avoir compris un petit peu la nature de la réponse qui a été faite au premier point de l'ordre du jour. Effectivement, nous ne sommes pas, même si c'est une donnée qui n'est pas négligeable et qui n'est pas inintéressante, effectivement elle ne répond pas au premier point de l'ordre du jour qui me semblait, moi, quand j'en ai pris connaissance, relativement facile à comprendre et facile, éventuellement, de rassembler le meilleur niveau d'information qui permettait de donner le meilleur niveau de réponse à ce premier point de l'ordre du jour. Ensuite, oralement, effectivement on a eu certaines informations qui paraissaient intéressantes, mais qu'on ne voit pas finalement formalisées et être incluses dans les documents remis, en tout cas ceux dont je viens, en direct, de prendre connaissance et c'est dommage. Je rappelle quand même quelques points, historiques on va dire, cette réunion du CSE a lieu trois semaines après la demande de réunion extraordinaire. Donc il y a eu trois semaines pour préparer cette réunion, trois semaines pour rassembler le meilleur niveau d'information possible permettant de répondre le plus fidèlement possible à chacun des points de l'ordre du jour, trois semaines... Donc trois semaines ça me paraît quand même être un délai relativement utile, relativement long, pour permettre de

comprendre ce qu'il faut entendre par suroccupation et de, bon an, mal an, donner le meilleur niveau de réponse quantitative et qualitative à ce premier point de l'ordre du jour. Trois semaines, ça me paraît quand même relativement correct. Il faut savoir qu'à l'origine la demande de réunion extraordinaire était fondée sur quatre points, qu'initialement l'organisation et la convocation à la réunion de ce CSE n'incluaient pas ces quatre points et étaient formulées différemment. Il a fallu intervenir pour rappeler que dans le cadre d'une demande de réunion extraordinaire, il était prévu par la loi et c'est l'ordre public que les points de l'ordre du jour doivent être repris fidèlement et textuellement et ne pas être reformulés et doivent faire l'objet, tel qu'ils ont été inscrits formellement dans la demande de réunion extraordinaire, de réponses approfondies à chacun d'entre eux de façon exhaustive.

M. MARTEL, Directeur production

Monsieur l'Inspecteur, que nous soyons clairs...

M. LE BOT, Inspecteur du travail

J'ai fini, je laisse la parole.

M. MARTEL, Directeur production

La seule donnée disponible et que nous, nous considérons comme des suroccupations, quand on dit qu'un train est en sous-composition, c'est sous-entendu qu'il est potentiellement en suroccupation. Après, on peut avoir de la chance parce que la fréquentation est moins importante que d'habitude et du coup il n'y a pas de retours clients, mais pour l'ensemble des trains que l'on vous a donnés, il y a potentiellement des retours clients sur le fait que le train est en suroccupation. En fait, ce n'est qu'une question de taille du tamis. Là, ce que vous nous décrivez comme étant une opération simple, c'est quelque chose d'énorme. Pouvoir reprendre l'ensemble des rapports des ASCT depuis le 11 mai quand on produit 33 000 trains par mois, vous vous rendez compte que nous sommes sur des volumes de données qui dépassent les 100 000 bulletins à reprendre en analyse, c'est impossible à faire.

M. LE BOT, Inspecteur du travail

Je comprends bien, Monsieur. J'ai bien compris l'argument que vous développez aujourd'hui, mais cet argument que vous développez aujourd'hui, puisque tout à l'heure vous avez découvert un petit peu le terme de suroccupation, ce n'est pas tellement vis-à-vis de vous en particulier...

M. MARTEL, Directeur production

Mais non, je ne l'ai pas découvert.

M. LE BOT, Inspecteur du travail

Je vais terminer, si vous voulez bien. Puis-je terminer ?

M. MARTEL, Directeur production

Je vous en prie, allez-y.

M. LE BOT, Inspecteur du travail

Merci. Manifestement, la réponse est soit incomplète soit elle est erronée par rapport à la demande. Vous avez manifesté votre surprise quant au terme de suroccupation.

Ce terme est utilisé initialement dans une demande de réunion extraordinaire il y a trois semaines. On peut donc éventuellement imaginer un scénario qui aurait été de déjà, dès le début, se renseigner sur la nature précise de la demande des membres du CSE et éventuellement faire en sorte de leur faire état des contraintes, mais malgré tout de leur demander une précision le cas échéant du concept et en trois semaines de faire ce qu'il était possible techniquement de faire pour rassembler un maximum d'informations, donner des choses qui soient relativement fidèles à la demande des élus, dans la mesure des contraintes qui existent effectivement et qui peuvent être tout à fait légitimes, il n'y a pas de problème, mais donner une réponse qui soit quand même conforme à la demande, peut-être pas exhaustive au vu du travail à accomplir, mais faire en sorte, trois semaines après, de ne pas découvrir ce qu'il fallait faire ou découvrir la réponse qu'il fallait apporter et le terme de suroccupation qui, à mon avis, me paraît tout à fait explicite pour un néophyte des métiers qui sont les métiers de la SNCF et de TER en particulier. Je pensais avoir bien compris le terme et ce n'est pas trois semaines après qu'il faut, si je puis me permettre, découvrir que c'est ce type d'informations qu'il fallait apporter aux élus dans la mesure où je considère que la demande est relativement précise. Merci.

M. MARTEL, Directeur production

J'apporte une réponse et je ne vais pas faire de la sémantique sur la langue française puisque je pense que ça va nous emmener dans une direction qui n'est pas la bonne pour traiter ce CSE. À la question, le nombre de rames qui ont roulé en suroccupation depuis le 11 mai, vous avez la réponse en chiffres qui est donnée. Alors, dans le débat on se rend compte que ces données de suroccupation sont des données théoriques, en effet, puisqu'il n'y a pas nécessairement, une fois qu'on observe la fréquentation sur le terrain qui a bougé du fait du contexte de pandémie. Il y a différents cas de figure. Par exemple dans les 650 trains du Y Picard, il y a un certain nombre de trains qui, quand ils ont roulé, ne se sont pas retrouvés en suroccupation parce que la fréquentation était en baisse par rapport à celle qui a servi à faire la comparaison dont je parlais. Il s'agit bien de suroccupation théorique que je vous donne dans la réponse à cette question. Ensuite, la précision que me demande Monsieur LAMBERT c'est le nombre de suroccupations qui ont manifestement posé un problème opérationnel à tel point qu'on laisse des clients sur le quai et qui entraînent des rapports d'ASCT. Du coup, ça devient un peu une autre question. Pour nous, la lecture de la question concernant le nombre de rames qui ont circulé en suroccupation tel que ça a été formulé, il n'y avait pas de nécessité de demander un éclairage supplémentaire aux membres du CSE puisque c'est une donnée que l'on suit tous les jours. Je peux vous montrer le point quotidien que l'on fait, je vous le mets à l'écran. C'est exactement comme la régularité, ce sont des points qui sont suivis tous les jours au niveau du TER Hauts-de-France.

M. SERHANI, Relations Sociales

Florent, il y a également le président du CSE qui voudrait prendre la parole.

M. MARTEL, Directeur production

Je montre simplement, vous voyez, c'est le document que l'on produit tous les jours pour mesurer la régularité. Vous voyez le quatrième petit smiley, vous avez, mesuré sur les 98 trains qui sont les plus sensibles, le pourcentage de cas qui ont été en suroccupation. Vous voyez, sur la journée d'hier, 7,23 % des trains considérés qui

étaient en suroccupation. Vous avez ensuite ce tableau, récurrence des sous-compos, vous avez les trains qui ressortent le plus en sous-compo. Par exemple, 849935 qui est une comparaison théorique. C'est la fameuse UM triple du Paris – Laon qu'on a fait le choix, au moment du PTA, de basculer en UM double donc effectivement celui-là ressort tous les jours dans le comptage, mais on sait qu'en termes de fréquentation, il est en dessous. Vous voyez, cette mesure-là existe bien tous les jours. Après, aller refaire un tamisage des rapports d'ASCT pour connaître le nombre de fois où l'ASCT a signalé le problème, nous ne sommes pas capables de produire cette statistique.

M. SERHANI, Relations Sociales

Raphaël, tu voulais intervenir.

M. RABIER, Président

Merci, Karim. Trois petites choses sur les conditions d'organisation de cette réunion puisque Monsieur l'Inspecteur est revenu dessus. La transparence des données en matière de production, une phrase là-dessus. Sur les conditions d'organisation, effectivement il y a trois semaines on a eu cette demande de CSE extra et d'un commun accord avec le dépositaire et le secrétaire de l'instance, ce n'est pas une date qui avait été particulièrement imposée par l'un ou l'autre, on avait souhaité avoir un débat, qu'on a d'ailleurs, sur le fond et de bonne qualité. D'ailleurs, on avait établi un ordre du jour d'entente entre le dépositaire, le secrétaire et moi-même, même plus général. Vous êtes dans votre rôle, Monsieur l'Inspecteur, de nous dire qu'il y a des règles avec le Code du travail... et j'ai envie de vous dire que vous avez complètement raison. On a donc remis d'aplomb, j'ai envie de dire, l'ordre du jour en reprenant bien les quatre questions, mais je vous rassure, si on avait gardé l'ancien, on aurait traité de la même façon toutes les problématiques que nous sommes d'ailleurs en train de traiter. Nous n'avons pas particulièrement cherché à gagner du temps ou quoi que ce soit puisque c'était finalement quelque chose qu'on avait concerté. Sur le fond, sur le traitement des données en matière de production, nous sommes, d'une façon générale, très transparents. Toutes les données que l'on donne mensuellement, on a le cas encore jeudi en CSE régulier, ce sont des données qui sont en fait utilisées par les différents contributeurs à la qualité de la production qu'anime Florent MARTEL. On donne donc aux élus, c'est bien normal, la totale transparence des documents qui servent à piloter le TER avec l'ensemble des contributeurs internes et avec aussi les interfaces qu'on a avec Réseau, avec tous les autres facteurs qui peuvent perturber la production. Effectivement, il y a énormément de documents. Après, ce que constitue un travail de fond, de fournis, c'est effectivement ces alertes un peu ponctuelles que l'on peut avoir et que nous remontent souvent les élus pendant les CSE réguliers avec des éléments statistiques qui, par nature, vont moyenniser un petit peu les choses. Nous, entre une réponse écrite qui est par nature globale et qui peut apparaître un peu insatisfaisante et les échanges que nous avons, puisque ça sert à cela, il y a forcément un enrichissement, une compréhension, comme l'a dit tout à l'heure Monsieur TAILLEZ, qui viennent éclairer ces chiffres qui, en eux-mêmes, méritent quelques éléments d'appréciation généraux. Voilà ce que je voulais dire. On ne cherche donc pas ni à gagner du temps ni à ne pas traiter les sujets. D'ailleurs, ce même sujet avait déjà fait l'objet d'une enquête immédiate d'une CSSCT. On avait présenté un certain nombre de choses et on le complète. Ce n'est pas la première fois qu'on agit ainsi. On a déjà eu d'autres cas qui n'étaient pas sur la production,

notamment sur les cas contacts ou autres, sur les traitements sanitaires. C'est un mode de fonctionnement qui permet quand même aux élus d'avoir des débats de fond riches qu'on a en production, en tout cas si je reviens là-dessus, tous les mois, a minima pendant plusieurs heures. Donc on traite vraiment, sur ce CSE, c'est un point fort, avec la participation du directeur des opérations, vraiment dans le fond les sujets et je pense que les élus ne peuvent pas dire qu'ils ne sont pas informés. Après, il y a des éléments statistiques qui peuvent être encore donnés et c'est ce qu'on a fait en l'état, mais c'est un travail quand même important qui est fait. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur le Secrétaire voulait intervenir également. Alexandre.

M. KIKOS, Secrétaire

Merci. Pour clarifier les choses et au moins ça sera dit pour toute la plénière. Au sujet de la reformulation à l'ordre du jour, je sais que nous ne sommes pas parfaits, mais bien entendu que ça a été fait sur un accord des deux parties. J'ai été accompagné de Marc LAMBERT qui a fait la demande de CSE extra et des deux côtés on était d'accord sur cette formulation. Nous ne sommes pas souvent d'accord lors de l'établissement des ordres du jour, mais pour une fois qu'on l'était, on n'y trouvait pas d'inconvénients puisque, lors de nos échanges, ça n'aurait entravé en rien le fond du sujet. Je vous remercie.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Alexandre. Si vous voulez bien, on va reprendre le cours des demandes de parole. Il y avait Madame DEBAST.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Merci. Je n'y croyais presque plus.

M. SERHANI, Relations Sociales

Désolé, Pauline.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Je me suis dit que j'aurais peut-être la parole demain, mais je suis ravie de pouvoir prendre la parole même si Monsieur MARTEL a déjà répondu à certaines de mes questions. J'avais tout au moins certains points sur lesquels je voulais éclaircir un peu la situation. Je voulais savoir, au niveau du pointage, Monsieur MARTEL, vous dites qu'il y a parfois des campagnes de pointage pour vérifier que nos compositions théoriques soient en adéquation avec le terrain. J'aurais voulu savoir, dans ce contexte particulier dans lequel on vit, s'il y avait des campagnes de pointage. Après, vous dites qu'il est difficilement réalisable de reprendre tous les rapports des ASCT pour vérifier justement le plan de transport et l'occupation des rames théorique par rapport à la réalité du terrain. Excusez-moi d'être un peu choquée par rapport à ce que vous dites, mais à quoi sert alors le rapport des ASCT ? Je sais que les rapports ne concernent pas que les suroccupations des rames, loin de moi cette pensée, mais à un moment donné, si l'ASCT l'écrit dans son rapport, c'est qu'il a une alerte à donner à son employeur de la situation à bord de son train. Je ne suis pas ASCT de métier, mais je ne pense pas que mes collègues ASCT font des rapports pour s'amuser et embêter l'entreprise. Ils le font plus en conscience professionnelle pour éviter qu'à

l'avenir ces problématiques d'occupation de nos trains se reproduisent. Je pense effectivement qu'il y a énormément de rapports et que c'est peut-être une usine à gaz de tous les lire et les exploiter. Cependant, je pense qu'il serait peut-être bien, pour l'avenir, de s'y intéresser un petit peu plus et d'exploiter ces données qui sont dans ces rapports. Ce n'est qu'un point de vue personnel. Ceci dit, au niveau des pointages, pour revenir à ma première question, il faut savoir que sur le Y Picard de nombreux trains roulent en EAS. Ça a été un choix fait avec l'AO donc qui ne vous impute pas à 100 %. Forcément, on n'a pas le rapport d'ASCT et on sait très bien qu'une grande partie des trains sensibles que vous avez cités font partie du Y Picard. Comment avoir vraiment le retour de l'état de nos trains et de la fiabilité d'un plan de transport avec des rames programmées si on n'a pas ces rapports ASCT et s'il n'y a pas de campagnes de pointage ? Je voulais savoir comment vous pouviez le savoir. Par ailleurs, toujours au niveau de ces trains sensibles, vous les évaluez bien, on voit bien avec le tableau que vous nous avez montré le point quotidien des alertes de modifications de composition sauf qu'on peut remarquer que certaines rames qui sont passées en double ou en triple ne suffisent pas à la programmation donc je voulais savoir ce qu'il en était des adaptations qui seraient effectuées suite à ces différentes alertes. Est-ce qu'on reste comme cela jusqu'à ce que vraiment on arrive à un point de non-retour et une colère monstre des usagers et de l'AO ou alors est-ce qu'on essaye de revoir le tir tout de suite et de modifier ces trains sensibles pour qu'ils ne soient plus des trains sensibles ? Je pense avoir fait le tour. C'est donc terminé pour l'instant pour moi et je vous remercie.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Pauline. Il y avait une autre demande de parole, Monsieur LAMBERT voulait intervenir également.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Soit on dit tout ou soit on ne dit rien alors on va tout dire. Effectivement, en tant que dépositaire, je préférerais laisser un délai suffisant pour avoir des débats et des réponses de qualité, c'est vrai. En revanche, s'entendre dire que la première question posée qui a été comprise au moins par deux personnes puisque deux personnes se sont exprimées là-dessus, Julien et Monsieur l'Inspecteur du travail, eux l'ont fort bien comprise, s'entendre dire que la question est mal posée alors qu'on en a débattu, pas avec Monsieur MARTEL, mais pendant cette élaboration de l'ordre du jour, ce n'est pas correct. Comme ce n'est également pas correct de dire qu'aujourd'hui on ne peut pas étudier les rapports des ASCT. On me dit, en enquête immédiate, qu'il n'y a pas que sur l'axe 1 qu'il y a des trains en suroccupation, je répète bien, en suroccupation. Pourtant, quand je pose la question, on me dit qu'on ne peut pas répondre à cette question telle que je la pose. Je n'ai pas demandé une analyse des rapports. Vous m'avez dit « je ne peux pas répondre à cette question ». Si, vous avez les rapports des ADC, vous avez les rapports des ASCT et vous êtes en capacité, à un moment donné, de cibler certains trains. C'est ça que je n'arrive pas à comprendre. Effectivement, là où je rejoins Monsieur l'Inspecteur du travail, si c'est laisser trois semaines pour s'entendre dire que la question n°1 est mal formulée alors que dans le débat elle a été acceptée, ce n'est pas correct. Comme ce n'est pas correct de s'entendre dire que le terme « suroccupation » n'est pas compris alors qu'il est employé, y compris par des dirigeants, il suffit de regarder le compte rendu de la CSSCT ou le compte rendu de l'enquête qui ont fait suite au droit d'alerte. Je suis

quand même rassuré d'entendre que deux personnes au moins ont compris la question n°1. Effectivement, laissons du temps pour avoir les réponses les plus correctes possible, mais avoir les réponses que j'ai sur le point n°1, ce n'est pas correct.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous n'avons pas d'autres demandes d'intervention. Florent, si tu veux répondre.

M. MARTEL, Directeur production

Pour les rapports des ASCT, évidemment les rapports des ASCT sont analysés dans les établissements, dans les UO de l'ERC et des Directions de Lignes aujourd'hui, mais en fait ça fait l'objet de traitements individuels. C'est-à-dire, quand il y a des problèmes particuliers qui sont remontés sur des trains spécifiques, il y a des remontées qui sont faites pour le jour en question et la question de l'ASCT, mais il n'y a pas ensuite de traitement statistique, c'est-à-dire quelqu'un qui reprendrait l'ensemble des BS et qui dirait « le BS ici parle de la sécurité à bord. Celui-là parle de la suroccupation. Celui-là parle de la propreté. Celui-là parle du port du masque ». Ce tamisage-là, en volume, n'existe pas sur les BS. Il existe en qualité puisque chaque BS est lu, chaque rapport d'ASCT et chaque BS de conducteur sont lus et ensuite, s'ils soulignent un cas particulier, il est remonté dans la chaîne de traitement. Quand on fait les cinq minutes TER prod tous les jours, on a régulièrement à l'écran des rapports d'ASCT ou des rapports de conducteurs qui soulignent des éléments qui dysfonctionnent sur la production. Typiquement, sur les faits de sûreté, par exemple, ce sont des choses qu'on a en remontée systématique à notre niveau. Ce qui nous permet, par exemple, de faire un travail de réorientation des moyens avec la SUGE. Évidemment, les bulletins des roulants, ce sont des données précieuses que l'on tamise chaque jour. Pour le coup, si vous voulez, il n'y a pas de traitement statistique qui est fait là-dessus. D'ailleurs, parfois les BS racontent plusieurs choses et donc on pourrait choisir de les classer dans une catégorie alors qu'elles donneraient une autre information. Il faudrait donc, en plus, considérer que l'on peut parler à la fois de la régularité, mais aussi de l'emport, mais aussi de la propreté à bord. Quel est le choix statistique que l'on fait sur le BS ? C'est une vraie question. Aujourd'hui, on peut considérer que ce serait une donnée riche, mais elle serait incomplète parce que, vous le savez, il y a souvent des rapports qui remontent non remplis ou incomplets. En tout état de cause, aujourd'hui, ça n'existe pas. Je ne dis pas que c'est bien ou c'est mal, je dis simplement que ça n'existe pas. Après, concernant l'EAS sur le Y Picard, je pense que vous faites une confusion, Madame DEBAST, entre le Y Picard, à savoir le Paris – Creil – Amiens, le Paris – Creil – Saint-Quentin et le Paris – Beauvais qui lui, en effet, roule en EAS et sur lequel il n'y a pas de contrôleur. Ce qui n'est pas le cas du Y Picard où les trains sont soit EAS avec un ASCT à bord soit ils ne sont pas EAS du tout parce qu'on sait qu'on a notamment beaucoup de rames remorquées qui roulent sur cette zone et qui ne sont pas équipées EAS, tout simplement. En fait, nous ne sommes même pas EAS avec l'ASCT en à-coups sur ces trains-là. Ce qu'on a fait, puisque, évidemment, les données d'emport et la suroccupation, on a su tout de suite avec le COVID que c'était des éléments qui étaient très importants. On a monté très régulièrement des dispositifs de comptage à l'arrivée, au départ et sur des gares intermédiaires qui étaient importantes. On l'a fait pendant plusieurs semaines et notamment à chaque montée de version de plan de transport pour vérifier que les hypothèses étaient les bonnes. Tout simplement, vous

aviez une dizaine de personnes avec des pointeuses qui se mettaient à l'entrée des quais et qui comptaient le nombre de descentes avec d'autres qui comptaient les montées plus en amont du train. Avec ça, on a croisé les données, ce qui nous a d'ailleurs amenés à régulièrement modifier la composition des trains dans les différentes versions du plan de transport adapté. Là, on l'avait fait au retour du post été et on l'a fait également quand a mis en place le nouveau PTA. Vous savez, on a fait un plan de transport pour lequel il n'y a pas tout à fait 75 % de l'offre globale qui roule donc on a fait aussi une surveillance, notamment des pointes, pour bien vérifier qu'en termes d'emport il n'y avait pas de loupé par rapport à la fréquentation. On le fait donc via des campagnes de comptage au sol et on croise les données avec ce qu'indiquent les ASCT dans l'application « Top Départ » et également avec les remontées techniques que l'on a au travers de l'application DILAX. On croise les trois éléments pour après avoir le repérage des trains qui sont les plus à risque de suroccupation. C'est comme ça que ça fonctionne. Après, sur les trains qui apparaissent les plus en suroccupation, on pourra vous donner la liste des 98 trains si vous voulez. Sachant qu'évidemment, avec le plan de transport adapté, les 98 sont devenus 83. Je voulais aussi vous montrer le suivi quotidien de ce qu'on a appelé des trains significatifs, vous l'avez à l'écran, vous voyez, onze trains ont été choisis. Je pense, pour ceux qui sont roulants, la plupart vous les connaissez. Vous voyez, le Saint-Quentin – Paris Nord, le 847906, c'est un train qui est très connu, qui avait des problèmes de mise à quai tardive notamment au départ de Saint-Quentin et qui se faisait régulièrement couper son UM et qui roulait en unité simple. Vous voyez, on regarde tous les jours le respect de la composition de ce train qui est surveillé à Saint-Quentin, à Paris, qui fait l'objet d'un suivi au COP au niveau du matériel. Ça, ce sont les trains les plus difficiles à produire, ceux sur lesquels il y a le plus de problèmes, où on arrive le moins à respecter les emports. Vous voyez, du moment où on a eu les premiers signalements à partir de fin septembre, on a fait ces campagnes de vérification tous les jours du bon niveau de respect de compo. Vous voyez, la première semaine d'octobre, vous voyez que sur les trains du versant sud, il y a eu plus de rouge que de vert. On était vraiment en grande difficulté sur la production de ces trains-là. Après, progressivement, ça s'est amélioré courant octobre et après, évidemment, le nouveau confinement est venu interrompre cette démarche. Vous voyez, sur le versant nord, il y avait également de gros problèmes. Je pense notamment au Lille – Saint-Omer de 17h32, le 844801 qui était un train malade également en compo. Pas de gros emports puisqu'une UM de Bibi, mais qui, par exemple la première semaine, était quatre fois sur cinq en suroccupation, donc de vrais problèmes de production sur ce train. Ça, ça fait l'objet d'un suivi particulier, ce sont vraiment les onze trains les plus difficiles à produire au niveau du TER Hauts-de-France. Ce suivi existe et on continue à le faire en confinement, mais évidemment vu que la fréquentation a baissé de 60 %, c'est évidemment moins utile, mais évidemment dès que ça reprendra, on reprendra le suivi. Monsieur LAMBERT, on a très bien compris le terme suroccupation, je vous rassure. Excusez-moi de répéter ce que j'ai dit tout à l'heure, mais on vous a donné la liste des trains qui, pour nous, sont ressortis en suroccupation. Certes, c'est une donnée théorique, mais c'est la seule mesure en volume que l'on avait. Je ne suis pas en train de jouer avec vous là-dessus. Franchement, c'est le sujet le plus sensible depuis qu'il y a cette crise sanitaire, le sujet des emports, c'est un des trucs que l'on surveille le plus et que l'on mesure le plus, plus que la régularité, plus que les trains supprimés. On vous a donné, vraiment

sans esprit de polémique, les chiffres qu'on avait. Autrement dit, ce qu'on mesure tous les jours comme étant les trains qui sont en suroccupation. On ne va pas échanger dix fois là-dessus. Pour moi, c'est clair aussi.

M. RABIER, Président

Je propose, parce que le point 2 ce sont les trains supprimés, que l'on traite le point 2 et ensuite le point 3 parce que finalement c'est le plan d'action et un peu son point d'avancement, même si on a déjà un peu débattu. Florent, peux-tu nous dire quelque chose sur la question 2 ?

2) Nombre de trains supprimés faute de matériels disponibles sur les Hauts-de-France depuis le 11 mai

M. MARTEL, Directeur production

Les trains supprimés. Évidemment, c'est la même remarque que Monsieur TAILLEZ. Je vais vous mettre les chiffres à l'écran. Pour ceux qui ne les ont peut-être pas sous les yeux, c'est peut-être plus simple à suivre comme ça. Donc 0,47 en chiffre de suppressions, ce n'est pas quelque chose qui semble, comme ça, très inquiétant. Ce qu'il faut retenir c'est qu'à partir du 15 septembre, on a dépassé le chiffre de 3 % de trains supprimés et que c'est monté crescendo jusqu'à la dernière semaine qui était donc la première semaine du confinement puisque, vous le savez, il y a eu un décalage d'une semaine entre la mise en place du plan de transport adapté et le début du confinement. Sur cette dernière semaine qui était la première semaine de novembre, on a atteint un record absolu puisqu'on a supprimé 5,8 % du plan de transport donc en nombre de trains c'est évidemment considérable puisqu'on a quasiment, en une semaine, supprimé l'équivalent d'un mois de prod en trains. 5,8 % des 1240 trains, vous faites le calcul comme moi, ça fait presque 400 trains qui auront été supprimés dans la semaine, donc c'est énorme. Par ailleurs, un record absolu au mois d'octobre avec 1200 trains supprimés sur le mois d'octobre. Sur les trains supprimés cause matériel, vous avez également la statistique dans le détail à l'écran, mais là aussi vous avez de grosses différences entre les chiffres qu'on avait au printemps et l'été et les chiffres qu'on a eus à partir du 15 septembre puisque nous sommes allés jusqu'à 3 % du plan de transport supprimé pour cause matériel, ce qui est là aussi considérable donc avec un impact beaucoup plus fort sur les 15 derniers jours de septembre et les 15 premiers jours d'octobre sur les suppressions cause manque de matériel. Si on regardait la courbe semaine par semaine, évidemment, ça ne donnerait pas la même statistique, c'était beaucoup plus important sur les quatre semaines dont je viens de parler, en lien avec les trois effets conjugués dont j'ai parlé tout à l'heure, cette difficulté à produire les moyennes kilométriques en qualité, ce qui vous fait des points d'arrêt avec des ordres d'arrêt immédiat qui tombent dans le plan de transport, des malades et des cas contacts dans les ateliers. Puis, l'impact de la désinfection qui vient intégrer une contrainte supplémentaire dans la réalisation du plan de transport et qui occasionne là aussi des interruptions de trains. Si vous voulez, quand la rame est sortie du plan de transport parce qu'elle n'est pas désinfectée, mais que par ailleurs elle devait se rendre à l'atelier pour maintenance le soir même et que du coup elle n'y arrive pas, il faut faire un [...]. Coupez bien vos micros parce que cela crée de l'écho. Ce sont tous ces effets cumulés qui ont fait surchauffer notre machine de production et il faut le dire, le confinement est arrivé à point nommé pour faire

respirer l'appareil de production, pouvoir travailler plus en qualité sur la fiabilité parce qu'en plus des problèmes de disponibilité, évidemment comme après le but était de réengager des rames plus rapidement dans le plan de transport, vous avez eu une deuxième lame avec des problèmes de fiabilité et une augmentation forte des incidents en ligne qui sont venus encore aggraver la situation. S'il n'y avait pas eu de confinement deuxième vague, je pense que nous aurions été contraints de proposer à l'Autorité Organisatrice une baisse du plan de transport parce qu'on ne pouvait pas continuer comme cela.

M. SERHANI, Relations Sociales

Y a-t-il des interventions sur la question n°2 ? On peut donc passer aux deux autres questions, Raphaël.

3) Quelles mesures ont été mises en place pour améliorer la situation sur l'ensemble du périmètre Hauts-de-France ?

4) Quelles mesures allez-vous mettre en place immédiatement pour rétablir complètement la situation ?

M. RABIER, Président

Nous sommes plutôt, bien évidemment, sur les suites de ces faits qu'on ne conteste pas. On ne cherche pas, vous l'avez compris, à masquer la réalité. Les suites, Florent MARTEL a commencé à le dire. Un plan de redressement a été mis en place en matière de matériel. J'ai envie de vous dire que ce plan est facilité par un plan de transport adapté depuis le 9 novembre. Une des conséquences, on l'évoquera ensemble jeudi, c'est que notamment l'activité partielle qui est mise en œuvre dans l'entreprise et à la SA Voyageurs, on a fait ce choix chez nous et ailleurs pour tout vous dire, nous n'étions pas la seule région à être en fragilité sur la maintenance du matériel puisque c'est un mouvement de fond avec la COVID qui fait qu'on avait un rattrapage à opérer. Ce rattrapage est en train de se faire et au matériel, ils travaillent d'arrache-pied. Je laisse Florent donner les éléments plus précis.

M. MARTEL, Directeur production

Évidemment, le premier des plans d'action c'était la mise en place du plan de transport adapté. Le fait de diminuer l'intensité et le volume de rames demandées, évidemment c'était de nature à nous permettre de redresser la production. Quand même, ayez bien en tête que justement pour ne pas prendre de risques de suroccupation, vous le savez, on a fait un plan de transport à 72 % du volume de trains, mais pour autant ça engage 85 % de la flotte. Cela veut dire qu'en fait on fait plus de trains de pointe et que dans certains cas de figure on a même surdimensionné la composition des trains pour être sûr qu'il n'y ait pas de problèmes. En l'occurrence, vu la baisse de fréquentation, on a sans doute pris trop de précautions, mais comme on sortait d'un épisode très difficile sur les suroccupations, on n'a pas voulu prendre de risques. Le fait de baisser de 15 % le nombre de rames appelées a permis de faire respirer l'appareil de prod. On a également récupéré des malades, donc même si la situation n'est quand même pas revenue à la normale, ça nous a permis de retravailler sur le fond les sujets. Simplement, c'était une mesure afférente au plan de transport adapté, le plan de transport adapté crée un souci, ça provoque des saturations de rames dans

les ateliers puisque, vous le savez, comme on a fait un plan de transport où on a limité au maximum le nombre de RHR, on fait principalement des lignes de roulement rames qui partent la journée et qui reviennent le soir au point de départ, souvent proche de l'atelier. Du coup, il y a beaucoup moins de stationnements sur les sites extérieurs comme Hirson, Valenciennes, Laon, Saint-Quentin, par exemple et des rames qui reviennent plus vite à l'atelier, donc ce qui crée un phénomène de saturation. Ça, il a fallu le régler. Par ailleurs, on a essayé de traiter le sujet de fond sur les problèmes de dispo. Déjà, un, les problèmes de dispo commencent souvent par des manques de disponibilité des locomotives électriques. Première mesure que l'on a prise, on a acquis six locs BB 22200 RC supplémentaires en provenance de la région PACA. Toutes les rames sont arrivées et selon les prévisions, il a fallu former les conducteurs, les APLG du Landy, les CRML de Paris Nord notamment, mais normalement au changement de service on devrait avoir l'ensemble des personnels qui conduit ces engins, soit en ligne soit dans les sites, qui seront aptes à la conduite et donc, là où on avait auparavant dix-neuf 22200 non réversibles Intercités, on va rajouter six locs BB 22200 RC, les mêmes que celles qu'il y avait en Nord-Pas-de-Calais sur la production du Sud. Le but étant que la production des trains Corail, les ex Intercités, soit totalement autonome et que ce soit chaque jour 100 % couvert. Ça, c'était vraiment le point le plus difficile et on pense qu'avec l'apport de ces six locs supplémentaires, on devrait largement y arriver. Ça, c'était le premier point. Le deuxième point, on a activé plein de petits éléments supplémentaires, notamment le fait que l'on veut positionner le site de Longueau comme un site réparateur des rames du TER Hauts-de-France, que ce soit avec les constructeurs, comme nous sommes en train de le faire sur les Regio2N aujourd'hui. Il y a deux Regio2N qui normalement ne tournent qu'à l'intérieur de la zone Citi autour de Lille et qui sont aujourd'hui à Longueau en train d'être dépannées avec des agents du Technicentre Hauts-de-France ainsi qu'avec des opérateurs de chez Bombardier. On a fait le choix aussi d'exfiltrer des locomotives qui étaient en fait en attente de prise en charge à Lens vers d'autres sites et on a notamment une 22200 qu'on envoie vers le site de Quatre-Mares pour pouvoir baisser le stock des engins qui sont en attente de prise en charge à Lens. On a fait également un plan de renfort en effectifs à la fois via l'embauche anticipée d'agents. Ce sont d'abord des mises en place par intérim, mais qui vont déboucher à terme sur des contrats. Ça, cela va concerner le renfort de sept personnes. Par ailleurs, également, la mise en place de renforts venant soit des Technicentres industriels soit des Technicentres de maintenance qui pouvaient le faire. Je pense notamment au Technicentre de Nouvelle-Aquitaine qui nous a envoyé deux compétences sur le Technicentre du Landy qui ont été très utiles dans cette période-là. Nous avons également mis en place des séquences de nuit pour l'encadrement pour la surveillance de la planification des opérations de maintenance qui était indispensable puisque les déstockages kilométriques dont je parlais arrivaient principalement la nuit. Ça permettait de gagner quelques heures. Ça fait l'objet d'un autre sujet en CSE, mais en fait les périodes qu'on a vécues cette année montrent qu'on avait un besoin crucial de mise en place d'une équipe sur le préopérationnel et à l'intérieur de cette équipe, sur le préopérationnel, il y a évidemment la dimension de prise en charge du matériel qui est essentielle et donc on a continué à travailler cet aspect-là. Aujourd'hui, les deux personnes qui vont gérer ce sujet-là en préop sont connues et elles sont en train d'être mises en place ou en tout cas d'être recrutées dans l'équipe préop. À côté de ça, on essaye aussi de se

projeter plus loin. On voit qu'on a un problème aujourd'hui de pilotage sur la maintenance multisites. C'est très sensible sur les locomotives. Pourquoi je parle des locomotives ? En fait, quand les locomotives sont défaillantes, on appelle les autres rames en renfort pour remplacer les rames parce qu'on ne peut évidemment pas supprimer les anciens trains Intercités et donc on met du matériel automoteur à la place. Se faisant, on tire plus sur le matériel automoteur et à un moment, évidemment, ce matériel finit par lâcher et vous avez, comme ça, un effet systémique de crise qui se met en place. Il faut commencer, dans cette affaire-là, par régler le problème des locs. On voit que dans notre système de pilotage, le fait de fonctionner en multisites, Lens, Amiens, le Landy, ça fonctionne assez mal donc on va retravailler ce sujet-là parce que malgré tous les réglages qu'on a pu faire, ça continue à mal fonctionner. Plusieurs séquences en mode résolution de problèmes qui sont prévues là-dessus à l'avenir et ce qu'on voudrait évidemment c'est augmenter la capacité de maintenance et de dépannage, principalement au Landy, mais aussi à Amiens. Voilà ce que je pouvais vous dire principalement. Ça veut dire que ça passerait par des investissements pour les techniciens autour du pont, nous sommes en train d'étudier la possibilité de faire du reprofilage de collecteurs de moteurs de Traction pour les 4400 kilowatts au niveau du BIR du Landy. Ça, si on arrive à le faire, ce serait quelque chose qui serait vraiment un plus et qui nous éviterait des rapatriements de locs vers Lens qui, malheureusement, viennent s'empiler derrière des engins qui sont en attente de prise en charge. En fait, on a besoin de soulager l'atelier de Lens qui a un goulot d'étranglement au niveau de son vérin en fosse. Ça, c'est l'origine de beaucoup de nos crises de disponibilité. Après, sur le versant nord, moins de problèmes de locs, quoique les 22200 RC sont à surveiller. On a eu deux problèmes particuliers en plus des absences. C'était une mise en place difficile d'un OM de seuil de porte sur les VR2N qui nous a bloqué des rames pendant un long moment et également de vrais soucis de fiabilité sur les Regio 2N, ce qui n'est pas une bonne nouvelle parce que c'est du matériel qui est quand même très récent, mais on a eu quatre rames qui ont été amorcées lors d'orages qu'on a eus à la fin du printemps, dont trois ont été impossibles à réparer. Sur les trois, il en reste encore deux qui sont en dépannage dont une qu'on ne reverra pas avant 2021. Donc des dépannages très difficiles quand vous avez une flotte de dix-huit rames et que vous en perdez quatre comme ça au long cours. Vous avez quasiment toute votre capacité de maintenance qui se trouve amputée donc on a été régulièrement avec deux ou trois rames manquantes. Ce qui fait que nous avons été obligés d'appeler beaucoup les 24500 en renfort et après il y a le même phénomène que ce que je décrivais au sud avec les 22200 qui se produit et qui entraîne des crises systémiques. Voilà ce que je pouvais vous dire sur la partie actions pour sortir de la crise du matériel et évidemment la principale des actions c'est que l'on retrouve nos agents en pleine santé dans les ateliers pour faire le boulot, mais ça va sans dire.

M. SERHANI, Relations Sociales

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

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je vais me permettre d'intervenir. Pour moi, ce CSE est biaisé puisque tout partait du point n°1. On ne peut pas y répondre parce que la question a été mal posée, mais par contre le terme suroccupation est utilisé y compris par vous, Monsieur MARTEL. L'idée c'était d'avoir tous ces trains dans lesquels bon nombre d'usagers auront

voyagé dans un contexte sanitaire déjà très compliqué en étant les uns sur les autres et ce n'est pas moi qui le dis, je vais me répéter, mais vous répétez les mêmes choses donc je vais répéter en conclusion les mêmes choses. Après, par rapport à ces chiffres que l'on pensait avoir, ces lieux qu'on pouvait avoir, on voulait avoir des garanties que demain, quand le PTA redeviendra normal, il n'y ait plus les mêmes problématiques. Vous faites porter la responsabilité sur l'absence d'agents du matériel, mais je remarque qu'aujourd'hui avec un PTA qui est descendu à 80 %, on n'a plus de problèmes. Je ne vais pas parler de suroccupation puisqu'effectivement il y a beaucoup moins de salariés qui se déplacent, mais le nombre de rames en composition est correct, il est tel que prévu dans le SA 2020, mais pour ça il faut un plan de transport baissé à 70 ou 75. Je pense donc que, demain, on aura les mêmes problématiques quand le PTA va redevenir à 100 %. Je ne parle pas, là, des aléas qu'il y aura à côté auxquels vous devez faire face tous les jours. Ce CSE est biaisé parce que dès le départ on n'a pas eu les données que l'on voulait avoir. Je pensais que c'était clair. Je me souviens aussi d'une déclaration sur mon droit d'alerte qui avait été déposé disant qu'il n'y avait pas que sur l'axe 1 qu'il y avait des problèmes d'occupation. Vous répondez que depuis le 11 mai le taux de respect des compositions est de 98,45. Vous répondez que le nombre de trains supprimés cause indisponibilité de matériel circulation est de 0,47 %. Comme d'habitude, les questions sont détournées. Le but de ce CSE n'a pas pu être atteint parce que ce sont les mêmes méthodes qui sont employées à chaque fois, mais nous devons être les seuls à penser cela puisqu'il y a quelque chose de bizarre dans ce CSE où quasi personne ne prend la parole donc c'est que ça va à tout le monde. J'avais cru comprendre le contraire avec ce qu'il s'était passé sur le dépôt de mon droit d'alerte. C'est comme d'habitude donc continuez comme d'habitude. Nous avons essayé, pour notre délégation, une méthode différente pour essayer d'aborder les problématiques, mais écoutez, on a d'autres leviers, on activera les leviers qu'il faudra lorsqu'il y aura des problématiques et on va s'arrêter là-dessus.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons deux autres demandes de parole. Madame DEBAST et Monsieur LE BOT. Pauline.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Merci de me donner la parole. Pour rassurer Marc, effectivement je vais parler au nom de la délégation UNSA Ferroviaire, mais effectivement les réponses qui nous sont apportées aujourd'hui ne nous semblent pas suffisantes également. La délégation SUD-Rail n'est pas seule dans la démarche et dans la contrariété de la tournure de ces CSE, petit aparté. J'entends bien ce que vous dites, Monsieur MARTEL, sur le fait qu'avec la crise COVID, on a un manque d'effectif et donc du coup forcément un manque de production et de rentabilité dans les Technicentres. Je sais que je déroge un peu à la question et que vous n'aurez peut-être pas la réponse à me donner aujourd'hui, mais je vous la pose quand même. Est-il possible de nous dire combien d'agents sont en arrêt COVID ou autres dans les Technicentres actuellement ? Est-ce que ce n'est pas plus un manque de personnels qui fait suite à des suppressions de postes depuis plusieurs années dans les différents Technicentres qui nous amènent aujourd'hui à cette situation critique dans nos différents Technicentres ? Ça, c'est la première question. Deuxième point, je me rappelle de nombreuses discussions qui nous ont menés en discorde et en désaccord, si je peux dire, sur la

création du SA 2020 et le montage de ce SA 2020. Je vous entends encore nous dire « ne vous inquiétez pas, il y aura des rames de secours disposées dans plusieurs endroits et nous n'aurons pas de problèmes de capacité de matériel ». Je voulais savoir, effectivement on fait un petit peu le REX aujourd'hui, savoir où sont ces rames de secours et qu'en est-il du prévisionnel qui nous était donné lors de différentes plénières ou du moins qui nous était envoyé vu notre désaccord avec la mise en place de ce SA 2020 et donc notre contestation lors des différents CSE exprimée par différentes déclarations, différentes expertises, mais également par le fait de ne plus siéger et de ne plus assister à vos démonstrations de mise en place de ce SA. Donc deux questions : quel est le nombre d'agents qui sont aujourd'hui en arrêt de travail dans les Technicentres et qu'en est-il des rames de secours qui devaient être disposées à plusieurs endroits de la région avec la mise en place du SA 2020 ? Ça sera terminé pour l'instant pour moi et je vous remercie.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Pauline. Monsieur LE BOT.

M. LE BOT, Inspecteur du travail

Merci. Y avait-il éventuellement nécessité d'apporter des réponses à Madame DEBAST ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous procédons souvent comme ça. On prend toutes les demandes de parole et on fait un moment de réponses ensuite, mais on peut apporter des réponses à Madame DEBAST. Monsieur RABIER, président, voulait également intervenir.

M. RABIER, Président

Oui parce que je pense que Monsieur LE BOT est peut-être intéressé par les éléments de réponse apportés. Pour être très concret, puisqu'on le fait deux fois par semaine, vous le savez, pour la situation COVID, au Technicentre Hauts-de-France, nous avons quatre personnes malades du COVID, un en cours de test, ce qui veut dire cinq, neuf en isolement parce qu'ils ont eu des contacts dits à risque et dix-huit dits fragiles parce que le décret, qui avait d'ailleurs évolué ces derniers temps, prévoit que les agents répondant à certaines pathologies restent au domicile. Voilà les chiffres précis. Cinq COVID malades ou en attente de retour du test, neuf en isolement suite cas contacts, dix-huit en situation d'arrêt parce que satisfaisant les critères du décret. Florent, peut-être sur la deuxième question.

M. MARTEL, Directeur production

Attention, je n'ai pas dit que l'origine de la crise c'était à cause de l'absentéisme des agents, j'ai dit que c'était la conjonction de trois causes principales, je le redis : le phénomène de déstockage kilométrique qui a quand même énormément perturbé la production, évidemment l'absentéisme et parfois sur certaines fonctions importantes comme, par exemple, le tour en fosse quand on est en pleine période automnale et la troisième cause qui était... je ne sais plus, mais je vous avais donné la réponse tout à l'heure. Je ne centrerais pas la démonstration sur l'absentéisme. Ah oui, c'était la désinfection qui impliquait un point de contrainte supplémentaire dans le plan de transport. Sur les effectifs, je vous l'ai dit dans les plans d'action, on a amené des renforts et certains renforts qui sont durables puisque ce sont des gens qu'on intègre

d'abord en intérim et pour lesquels on proposera des embauches rapidement dans la foulée. Votre question, Madame DEBAST, je ne vais pas la contourner. Est-ce qu'on avait un effectif suffisant pour faire face à une crise comme le COVID et garantir la qualité du plan de transport toute l'année ? Il est vraisemblable que non. Comme toutes les industries d'ailleurs en France, à un moment on a pris le chemin de fonctionnement qui était davantage en flux tendus et tout le monde se fait prendre à revers par la pandémie. Ça, c'est certain. À la SNCF, comme ailleurs, là-dessus, si vous voulez, il n'y avait évidemment pas les réserves de ressources nécessaires pour faire face à ce type d'événements.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Je voudrais simplement donner une petite précision, Monsieur MARTEL, ce n'est pas ce que j'ai dit. En fait, justement, en vous demandant les chiffres de l'absentéisme, c'était pour justifier le fait que vous veniez de dire, avant de conclure, que quand on retrouverait « une situation sanitaire plus adaptée » donc avec des effectifs complets, on pourrait rattraper le retard plus facilement. Je ne disais pas que vous aviez dit que tout était de la faute du COVID. C'est une accumulation de choses qui font que effectivement vous ne pouviez pas le prévoir, comme nous tous en fin de compte. Là-dessus, je ne rejette pas la faute sur vous, loin de moi cette pensée.

M. MARTEL, Directeur production

C'est pour vous dire qu'évidemment ça nous fait réfléchir, on se dit déjà que bien malin qui pourra dire combien de temps ça va durer. Si nous sommes installés durablement là-dedans, il faut sans doute prendre des mesures d'adaptation différentes. Là-dessus, nous sommes encore face à des questions qui n'ont pas forcément de réponses. En tout état de cause, la première réponse que l'on fait c'est qu'il y a sept personnes en plus qui arrivent dedans. On a donc aussi questionné le sujet sous l'angle des effectifs en remettant du monde en plus. Sur les rames en plus, effectivement, dans le SA 2020 et pour la zone qui était concernée, c'est-à-dire au nord de la ligne Amiens – Saint-Quentin, le SA 2020 appelait en fait un besoin de huit rames en moins que le SA 2019. Pour autant, il y a eu un manque de rames, je vous l'ai dit, au plus fort de la crise sur l'ensemble des Hauts-de-France. Il en manquait plus de vingt, dont la moitié sur Hauts-de-France. Il faut juste comprendre par-là que si on était avec le SA 2019, la crise aurait été aggravée avec huit rames encore en moins pour la couverture et donc on aurait eu vraisemblablement, sur le versant nord, une intensité dans la crise de l'emport qui aurait été double par rapport à celle qu'on a connue puisqu'il a manqué une dizaine de rames environ et que le SA 2020 permettait d'en économiser huit. En fait, dix plus huit, vous avez dix-huit et vous voyez à quoi on a pu échapper sur le versant nord. Ce n'est pas pour autant que les clients ont été contents, on l'a vu dans la presse régionale. Après, simplement vous dire quand même que dans ce qu'il s'est passé au niveau de la presse et qui a été beaucoup concentré sur l'axe 1, vous l'avez vu parce que c'est principalement là que les articles de presse se sont concentrés, j'attire votre attention sur le fait que sur l'axe 1 en particulier il y avait à la fois les effets de la crise, mais on a eu également un programme de travaux qui était très important sur l'axe 1 avec notamment les trains Maubeuge – Lille et Hirson – Lille qui étaient quasiment tous supprimés dans le créneau 7h30 – 17h00 la journée. Donc un mécontentement client qui était en fait un mixte des trains en sous-compo et en fait du fait de la quasi-impossibilité de se déplacer dans le cœur de journée 7h30 – 17h00. C'est là-dessus que c'est monté, il

y a eu un grand amalgame qui a été fait dans la presse et c'est la raison pour laquelle c'est ressorti sur l'axe 1. Je tenais quand même à le préciser. Avec des récriminations du territoire qui sont très anciennes et qui datent de l'époque de la régénération de voies sur Valenciennes – Aulnoye qui date d'il y a trois ans. Ceci dit, vous voyez dans les chiffres que l'on vous a donnés, on a eu des problèmes de suroccupation qui étaient pires sur le Y Picard et sur le littoral qu'ils ne l'ont été sur l'axe Hainaut – Sambre-Avesnois. Ça, c'est la réalité. C'est vrai depuis des années sur le Y Picard où les clients se plaignent de ces éléments-là et vous voyez, les chiffres montrent bien que c'est là que la douleur est la plus importante. C'est d'ailleurs là qu'on a maintenu un plan de transport quasi normal puisque, vous le savez, sur les trains de pointe du Y Picard, on a 90 % des trains qui roulent et en fait sur les rames engagées, il n'y a que cinq rames qui ont été enlevées sur le versant sud. Nous sommes donc sur un engagement qui est assez proche de 100 % actuellement.

M. SERHANI, Relations Sociales

Madame DEBAST voudrait répondre et après, si vous le voulez bien, on va reprendre le cours des demandes de parole avec Monsieur LE BOT et Monsieur TOURNAY. Pauline.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Simplement, ce que je voulais dire, Monsieur MARTEL, je sais que la crise a un impact sur toutes les entreprises et pas que sur la nôtre. Là-dessus, je pense que depuis les quelques mois où on la vit, on en a tous plus ou moins conscience et on le vit dans notre quotidien. Ce que je voulais juste vous signaler à nouveau, et je ne pense pas que mes homologues des autres organisations syndicales diront le contraire, c'est qu'on vous avait alerté sur le problème de rames. Je sais que ce n'est pas vous qui décidez seul de l'achat de rames et du nombre de rames dans le parc, j'en ai parfaitement conscience, mais on vous avait alerté en vous disant que ça serait juste, malgré les rames que vous nous annonciez en rames de secours disposées dans plusieurs endroits, c'était juste là-dessus. Crise ou pas crise, je comprends bien qu'avec la situation sanitaire ça a été accentué et effectivement vous avez plus de vingt rames en rade et effectivement, sans la crise COVID, nous n'en serions peut-être pas arrivés à cette situation-là. Je ne pense pas que vous dites cela, ce serait déformer vos propos, mais tout n'est pas la faute de la crise dans laquelle nous vivons actuellement. Il y a des anomalies sur lesquelles on doit savoir se remettre en question et sur lesquelles on doit travailler pour ne plus arriver à cette situation. C'est juste là-dessus, Monsieur MARTEL, ce n'est rien d'autre.

M. MARTEL, Directeur production

Je suis assez d'accord avec vous, mais pour le coup c'est vrai, mais plutôt sur le versant sud, pas sur le versant nord.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

D'accord. Après, moi je prends aussi le périmètre en général.

M. MARTEL, Directeur production

Comme vous faisiez le lien avec le SA 2020, le SA 2020 est plutôt sur le versant nord et les problèmes récurrents de sous-compo que l'on a et qui sont vécus

douloureusement par les clients, ils existent en fait depuis des années, mais sur le versant sud avec la vétusté du matériel, les problématiques de matériel remorqué.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Il reste beaucoup de travail.

M. MARTEL, Directeur production

Oui, c'est sûr, mais ceci dit, sur l'achat de rames neuves, écoutez, nous sommes à la veille de très bonnes nouvelles. Vous le savez, il y a dix-neuf rames Regio 2N XL neuves qui vont arriver à partir de 2022 et nous sommes en train de travailler en ce moment pour une nouvelle commande qui sera encore plus importante pour le versant sud donc on est vraiment dans l'idée de totalement moderniser la flotte du versant sud de la région. Je crois que vraiment les clients du Y Picard le méritent et si on arrive à convaincre la région et que la région arrive à trouver le financement, ce serait quand même une superbe nouvelle pour les clients de ces axes-là qui souffrent quand même depuis longtemps, il faut le dire, puisqu'en plus des problèmes d'occupation, c'est aussi là où la régularité est vraiment la plus en berne sur la région. On a un effet cumulatif, défauts de compo et mauvaise régularité, qui est assez terrible quand même sur le Y. Donc le Y, Paris – Amiens et Paris – Saint-Quentin.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Florent. On va reprendre le cours des demandes de parole. Monsieur LE BOT, vous aviez demandé la parole.

M. LE BOT, Inspecteur du travail

Merci. Mon souhait est de rappeler quand même quelques principes qui eux-mêmes sont issus du Code du travail. Il faut savoir que la demande de réunion extraordinaire du CSE est une prérogative d'ordre public du CSE. Elle fonctionne comme prévu par le Code du travail. L'employeur ou le président du CSE n'est pas autorisé à juger du bien-fondé de cette demande extraordinaire et du contenu de cette demande extraordinaire. De plus, il n'est pas autorisé non plus à modifier ou à reformuler les éléments formels tels que figurant dans cette demande extraordinaire. Enfin, le président du CSE, l'employeur au sens un petit peu générique du Code du travail, est normalement amené à apporter des précisions, des informations les plus exhaustives possible et des réponses approfondies à chacun des points figurant dans cette demande de réunion extraordinaire et à chacune des questions formulées lors de cette réunion. Voilà sur le plan des principes. Ça me semble utile de le rappeler pour que cela figure bien au compte rendu. Deuxièmement, pour ce qui est typiquement des points qui figurent dans cette demande de réunion extraordinaire. Au-delà de l'aspect technique, structurel, on va dire, des éléments qui ont été inclus dans ces questions et des éléments d'information et de réponse qui ont été donnés par Monsieur MARTEL qui a d'ailleurs pris le temps d'apporter des réponses très précises et plutôt pragmatiques et plutôt intéressantes. Moi, je vois cette demande comme devant se rapporter aussi, quelles que soient les contraintes que vous rencontrez à la SNCF TER Hauts-de-France, quelles que soient les difficultés qui peuvent être tout à fait légitimes, qui peuvent être expliquées et pour lesquelles il peut y avoir un plan d'action relativement concret, relativement pragmatique et relativement pertinent. Je rapproche, moi, cette demande d'information de la part des élus de la réflexion autour des conditions de travail de vos salariés, des agents qui travaillent au contact de cette

densité excessive et anormale de passagers sur les différentes lignes pour lesquelles on a eu un apport partiel d'informations, mais pas forcément exhaustif puisqu'on n'a pas pu cibler forcément précisément ce qu'il s'est passé ces derniers temps sur tel ou tel type de ligne, peu importe, refermons la parenthèse. Ici, à mon avis la demande est principalement en lien avec les conditions de travail des agents qui travaillent à bord des trains, que ce soit les agents de conduite ou l'ensemble des ASCT ou des agents d'accompagnement qui travaillent à bord des trains voire ceux qui travaillent sur les quais et qui sont chargés aussi d'être au contact d'un afflux anormal, atypique, de passagers ou de clients et qui vont devoir être confrontés à une densité excessive de passagers, sur un plan conjoncturel, mais ce n'est pas uniquement le seul aspect de la réflexion, exposés éventuellement à la possibilité de contracter ou d'être exposés au virus COVID-19. Là où je vois la pertinence et la légitimité de la démarche des élus pour avoir fait cette demande de réunion extraordinaire, c'est aussi pour avoir des informations sur les conditions de travail des agents qui circulent à bord ou des conditions de travail des personnes qui se retrouvent sur les quais ou à proximité lorsque cet événement arrive, à proximité de cet afflux, encore une fois, anormal de passagers, de cette densité excessive de passagers et comment ces informations sur les différents incidents liés à la suroccupation des trains peuvent être un élément d'évaluation des risques professionnels pour prendre des mesures de prévention des risques devant bénéficier à l'ensemble de ces agents qui travaillent au contact, encore une fois, de ces passagers et de façon incidente, à un afflux, encore une fois, anormal et atypique de passagers. Donc, l'idée de ce CSE extraordinaire, c'est d'avoir un certain nombre d'informations sur ce qu'il s'est passé de façon conjoncturelle en termes de suroccupation de certaines rames, mais il faut rapprocher encore une fois cela de l'obligation qui est celle de TER Hauts-de-France, de procéder à une évaluation des risques professionnels auxquels sont exposés les ASCT, les agents de conduite ou tous les agents qui sont à proximité de ces passagers et de pouvoir évaluer les risques puisqu'il s'agit d'une obligation légale, une obligation de droit commun qui figure dans le Code du travail, qui doit probablement faire l'objet d'une réflexion plus spécifique dès lors qu'il y a un afflux important, atypique, anormal, je ne sais pas quel mot prononcer, mais en tout cas on voit bien une surdensité de passagers, a fortiori lorsqu'on est dans un lieu de travail qui est contraint, confiné, fermé, un train. Pas uniquement puisqu'il se peut également que certains agents soient confrontés, encore une fois, à cet afflux anormal de passagers sur les quais ou lors de l'accueil ou au moment de l'escale ou du cheminement vers l'embarquement. Il faut, à mon avis, prendre conscience que l'idée c'est aussi revenir sur les conditions de travail de ces agents-là, d'évaluer les risques correctement, pertinemment, avec des données utiles, avec des données précises, pour savoir comment on évalue les risques professionnels auxquels sont exposés ces agents-là, en particulier l'exposition au virus COVID-19 qui est d'autant plus notable que l'on va avoir encore une fois une densité d'individus, une densité de personnes, une densité de passagers dans des lieux parfois contraints et dans des lieux dont la capacité est limitée. L'idée est là, c'est d'évaluer les risques, d'avoir des données utiles pour évaluer les risques et ensuite également de mettre en œuvre des mesures de prévention de ces risques après les avoir évalués correctement qui permettent de mettre en œuvre une organisation du travail adaptée au profit de ces agents, de mettre en œuvre des mesures de protection, des équipements qui soient adaptés à ces situations particulières au profit des agents et de mettre en œuvre aussi des consignes, des

directives, de l'information qui soit formalisée, qui soit précise, qui permette de donner à ces agents-là des informations sur la posture, sur le comportement à adopter le moment venu quand ils sont confrontés à cet afflux tout à fait atypique de passagers. Donc, on a bien compris que le niveau d'information était pour le moins incomplet. Ensuite, on a bien compris qu'il y avait des contraintes qui sont entendables, qui sont légitimes et qui font l'objet, de toute manière d'un plan d'action et c'est très bien, mais, in fine, ce qui est important ce sont les conditions de travail des gens. Encore une fois, mon souci en tant qu'Inspecteur du travail c'est l'application du Code du travail. Ce n'est pas forcément l'application, en tout cas en première intention, du Code de la santé publique au bénéfice des passagers eux-mêmes, ce sont les conditions de travail, c'est la santé au travail des gens parmi vos propres agents, parmi vos propres salariés qui eux vont être exposés à un risque qui sera d'autant plus fort qu'il y aura une suroccupation, une surintensité et une surdensité de passagers à certains endroits de TER Hauts-de-France partout dans la région. Voilà ce qu'il me semblait important de dire. Ce n'est pas uniquement avoir une information brute sur les trains qui ont circulé, les trains qui n'ont pas circulé, mais c'est aussi avoir une évaluation qui soit correcte, c'est une obligation légale, c'est une obligation qui est à la charge de l'employeur de s'assurer de la santé au travail, de la sécurité au travail de ses propres salariés. Il s'agit donc d'avoir un niveau d'information suffisant pour produire une évaluation des risques qui soit correcte et instaurer des mesures de prévention qui soient pertinentes pour assurer la santé et la sécurité de ces agents-là. J'ai terminé, merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Monsieur LE BOT. Monsieur Jean-Jacques TOURNAY voulait prendre la parole.

M. TOURNAY, UNSA Ferroviaire

Merci. J'aimerais rebondir sur ce que Monsieur RABIER disait tout à l'heure. Je pense qu'en ce moment le COVID a bon dos. Les arrêts de travail et les absences ne sont pas dus qu'au COVID. Par exemple, l'équipe mouvement de Lille, atelier 2000 de Lille, on a quand même eu, cette année, trois mutations, trois agents qui sont hors sécurité, un agent en accident du travail non reconnu depuis février. Là, encore dernièrement, un agent arrêté pour le dos. On vient d'avoir un départ en retraite, on a un départ en retraite futur avec un CPA dans un petit six mois. Additionné à tout cela, c'est vrai que ça fait encore en plus du COVID. Ce qui nous amène aussi à l'application des nouveaux roulements qui ne peut se faire à cause d'un manque de personnels. Là-dessus, les astreintes, on sait très bien que les astreintes, c'est du volontariat, certes, mais on a quand même des agents qui sortent dix heures le samedi, dix heures le dimanche. Ça fait quand même de sacrées amplitudes, cinq jours de boulot, un week-end d'astreinte de vingt heures, à nouveau cinq jours de boulot derrière. Au niveau santé, je ne sais pas jusqu'à quand on va tenir. Après, je ne vais pas revenir sur ce qui a été dit entre Madame DEBAST et Monsieur MARTEL sur les rames de réserve, on ne va pas revenir sur ce sujet-là. Je pense qu'il y a des approvisionnements en pièces qui ne se font pas. Donc, il y a des rames magasins, il y a beaucoup de rames qui sont en arrêt pour gros choc et on fait des prélèvements de pièces sur ces rames pour pouvoir faire rouler d'autres rames. On appelle cela des rames magasins. Donc, mauvais approvisionnements en pièces, manque de personnels, je pense qu'il y a aussi un problème d'organisation du travail. Par exemple, le tour en fosse prévoit des

rames à faire passer et après, d'un autre côté, une autre organisation qui veut faire passer d'autres rames. Donc, tout cela cumulé, on en arrive à la situation que l'on connaît aujourd'hui. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Jean-Jacques.

M. RABIER, Président

Peut-être quelques éléments de réponse sous l'angle de la GPEC qu'évoque Monsieur TOURNAY, mais je vais revenir sur ce qu'a dit Monsieur l'Inspecteur. Bien sûr, tout ce qui est dit, je ne peux que m'inscrire dans le Code du travail, je ne vais pas dire l'inverse. En plus, cela correspond à ce que l'on doit faire et je pense qu'on a, pour le coup, pas à rougir de ce qu'on a fait avec d'ailleurs une participation assez intense des différents élus mandatés CSSCT depuis le début de cette crise. Nous sommes sur un des CSE où je dirais qu'on a mis en place un dispositif de dialogue quasi permanent sur le terrain, en premier lieu, entre les différents représentants du personnel et les différents dirigeants locaux quand les agents sont parfois en difficulté. Nous sommes arrivés à une étape, maintenant où j'ai envie de vous dire que c'est presque un constat que l'on faisait la semaine dernière où on a « normalisé » les mesures de prévention. Elles sont rentrées dans les mœurs. D'ailleurs, vous devez le savoir, on vigile la bonne consommation des masques et des gels en particulier parce que ça veut dire que si d'un seul coup on se rend compte que les gens en demandent moins, c'est que peut-être la prévention est moindre. Nous sommes donc à l'affût, dans les différents contrôles préventifs que font également souvent les élus et mandatés CSSCT, de tous ces sujets-là. Aujourd'hui, on s'en rend compte, au fond, puisque vous le touchez là du doigt, on se rend compte qu'il y a moins de monde dans les trains et il y a un PTA donc on a plutôt quand même une situation qui, à ce stade du PTA, est plutôt sous contrôle, mais tout cela reste bien évidemment très fragile. Je crois que Monsieur LAMBERT et Florent MARTEL l'ont dit, tout l'enjeu du plan c'est qu'on ne retrouve pas des situations de fragilité, comme on a pu le voir, quand on reviendra au plan de transport normal. Après, pour les différents salariés, notamment ceux qui sont en contact avec les clients, en particulier les agents de train, mais pas uniquement, également dans les escales, ils ont connaissance. On a régulièrement ces questions-là, on ne force pas... on va dire qu'il y a un esprit de responsabilité qui prime. Autrement dit, à un moment donné, quand il y a des situations où manifestation, malheureusement, on n'a pas pu avoir les deux rames, il n'y en a qu'une et il y a, pour ce train-là en particulier, une suroccupation, on ne va pas demander spécifiquement au contrôleur de faire son travail de contrôle et éventuellement s'exposer au risque, quand bien même, on le sait, d'une façon générale la clientèle met plutôt le masque et bien évidemment les salariés sont assez exemplaires en l'occurrence. On a donc, nous, une vigie. J'ai envie de vous dire, les mesures de prévention, au fond, depuis quelque temps elles ont peu évolué. On n'a pas connaissance, en tout cas, nous, dans l'entreprise et j'ai envie de vous dire, un peu ailleurs, de nouvelles mesures qui seraient meilleures que celles qu'on a pu prendre jusqu'à maintenant. Pourquoi avons-nous un grand débat sur la production ? C'est parce qu'on sait très bien qu'une production de qualité, c'est quelque part des emports de meilleure qualité, une meilleure vie à bord des voyageurs, mais aussi, finalement des salariés. Quand on travaille sur la qualité de la production, en réalité on travaille sur les conditions de travail. Tous ces débats que nous avons

régulièrement et encore cet après-midi ne sont pas des débats vains, au contraire. Je pense qu'en partageant tout cela et en dessinant un petit peu les plans d'action, et on va quand même dans un certain nombre d'éléments de détail, on travaille sur les conditions de travail des salariés, des cheminots. Donc, on ne tape pas à côté. Je ne pense pas qu'il y ait d'oublis dans le plan d'action. Sur la GPEC qui est évoquée par Monsieur TOURNAY, bien évidemment qu'il n'y a pas que les agents malades à cause du COVID. C'était la question de Madame DEBAST, c'est pour ça que j'y avais répondu. Après une GPEC, il y a des processus de recrutement, on en a touché deux mots, il y a des autorisations d'embauche qu'on a récupérées et qui vont permettre à des intérimaires d'être recrutés pour de vrai dans l'entreprise. Tout cela va plutôt dans le bon sens, nous sommes dans cette dynamique-là. Il y a des réorganisations, on aura une DCI demain, on va pouvoir en rediscuter avec un certain nombre d'entre vous. On a aussi des promotions, une élévation du niveau de compétences, tout cela va aussi dans le sens d'une meilleure capacité à traiter les enjeux de maintenance qui sont devant nous. Il y a quand même des plans d'action GPEC qui sont positifs, en tout cas dans les mois qui sont devant nous. On ne va pas refaire toute la GPEC du Technicentre, mais tout cela est bien en lien avec les travaux que l'on mène avec le Technicentre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Je n'ai pas d'autres demandes d'intervention.

M. RABIER, Président

Nous avons une demande de parole de Monsieur ROTOLO.

M. ROTOLO, RS CGT

Quand même une petite intervention avant de conclure pour la CGT. Simplement une petite remarque, nous constatons une fois de plus que la direction ne répond pas précisément aux questions posées. Soit par incompréhension ou soit, plus grave, volontairement. Dans les deux cas, nous n'avons pas précisément les réponses. Une fois de plus, vous prouvez quand même que vous avez un énorme problème avec le dialogue social et la transparence. Surtout ici vous prouvez que nous sommes face à une organisation qui révèle toutes ses limites et surtout ses défaillances. Je rappelle que ce sont des organisations que vous avez mises en place année après année et que nous avons dénoncées, depuis plusieurs années, dans ces instances et les différentes instances CE, DP, CH, à l'époque et que vous avez mises en place à marche forcée et qui risquent, demain, encore plus de se fragiliser avec la mise en place des DDL. Je pense que les débats de jeudi s'annoncent déjà très animés. Je vous remercie, Monsieur le Président.

M. RABIER, Président

Très bien. Je vais conclure en disant que j'ai bien compris, en tout cas pour la première question qui a fait l'objet d'un débat sur, finalement, la réponse est-elle exhaustive, satisfaisante... Au fond, ça ne vous convient pas. Je pense qu'on a donné un certain nombre d'éléments qui permettaient de vous dire... on a quand même donné une statistique qui méritait, bien évidemment, c'est l'objet du CSE, d'aller plus loin. Je crois que deux heures de débats nous ont quand même permis, sur la question 1, mais surtout sur les réponses apportées ensuite sur le plan d'action, de donner des éléments précis, concrets. Peut-être que nous ne sommes pas allés assez loin dans

les analyses de risques, comme le suggère l'Inspection du travail, mais en tout cas sur la qualité de la production et les plans d'action en cours pour, à un moment donné, redresser durablement la situation qui est fragile parce que nous ne masquons pas les choses. On l'a redit, on vous montre des chiffres, on ne vous dit pas que le chiffre c'est pour moyenniser, on ne cherche pas à manipuler tout le monde. On cherche à vous dire « oui, nous ne sommes pas satisfaits de la qualité de la production. Elle amène potentiellement des conséquences pour les voyageurs ainsi que pour les salariés et nous avons un plan d'action », ça a été redit par l'Inspection du travail. Ce plan d'action, on vous l'a décrit, il n'est sans doute pas fini, bien sûr, et il devra passer l'épreuve du retour au plan de transport normal. C'est bien pour ça qu'il n'est pas terminé. C'est bien pour ça qu'il y a des moyens supplémentaires, techniques, humains qui sont engagés au niveau du Technicentre en particulier, mais je veux redire ici que le Technicentre n'est pas le responsable de tous les maux du TER Hauts-de-France. Il ne faut surtout pas que les gens du Technicentre perçoivent cela comme ça, mais c'est vrai que le dispositif de maintenance actuel est fragile, eu égard à ce qui a été expliqué notamment sur les 22000, eu égard au fait qu'on n'a pas encore une organisation qui est complètement rodée à parer des crises inédites, excusez-moi l'adjectif, mais quand même, personne n'avait vécu ce que l'on vient de vivre cette année. Ce que l'on vient de vivre cette année, n'oubliez pas non plus que ce n'est pas que la COVID du printemps. Ce sont aussi des perturbations et des PTA, notamment sur la grande grève contre la réforme des retraites qui avait débuté il y a un an. En fait, nous sommes dans des successions de crises qui ont fragilisé fortement... je ne suis pas en train de chercher des responsables, je dis que l'histoire qui s'est écrite depuis une année ne pouvait que fragiliser l'appareil de production et de maintenance. C'est ça que nous sommes en train de redresser. Voilà tout simplement ce qu'on essayait de tenter d'expliquer. Après, les éléments statistiques... ce qui compte c'est que l'énergie on ne la mette pas à faire des éléments statistiques, mais on la mette au bénéfice des solutions en lien direct avec le Technicentre, en particulier pour ce qui concerne le Technicentre. Il me reste à remercier l'ensemble des participants pour ce CSE extra, en vous souhaitant une très bonne fin de soirée. Je vous donne donc rendez-vous jeudi pour le CSE régulier à 9h30. Merci beaucoup.

La séance est levée à 17h03.