



**Comité Social Économique Central
(CSEC)**

PROCES-VERBAL

----- séance -----

du

jeudi 7 mai

-----2020-----

La séance est ouverte à 14h00, sous la présidence de **M. Jean AGULHON**, directeur du département GIS.

Sont présents (es) :

MM.	Frédéric SARRASSAT	Secrétaire	liste UNSA	CSE 12/MTS
	Thierry SAUTEL	1 ^{er} secrétaire adjoint	liste CGT	CSE 9/M2E
	Laurent DOMINÉ	2 ^e secrétaire adjoint	liste CFE-CGC	CSE 6/DSC
	Frédéric NIVERT	Trésorier	liste CGT	CSE 15/SIT
	Patrick PIGEARD	Trésorier adjoint	liste UNSA	CSE 13/RER
Mme	Cécile AZEVEDO	Membre titulaire	liste UNSA	CSE 5/BUS-MRB
MM.	Noureddine ABOUTAÏB	-	liste UNSA	CSE 3/BUS-MRB
	Jérôme CRUCHET	-	liste UNSA	CSE 11/MRF
	Laurent DJEBALI	-	liste UNSA	CSE 12/MTS
	Loïc FAUCHEUX	-	liste UNSA	CSE 2/BUS-MRB
	André BAZIN	-	liste CGT	CSE 7/GDI
	Philippe BOYER	-	liste CGT	CSE14/SEM-CML
	Claude NIVAUT	-	liste CGT	CSE 13/RER
	Ludovic ORIEUX	-	liste CGT	CSE 2/BUS-MRB
	Patrick RISPAL	-	liste CGT	CSE 10/BUS-MRB
	Michel VENON	-	liste CGT	CSE 5/BUS-MRB
	Sébastien HUBERT	-	liste CFE-CGC	CSE 6/DSC
	José JONATA	-	liste UNSA	CSE 14/SEM-CML
	Stéphane SARDANO	-	liste UNSA	CSE 1/BUS-MRB
Mme	Caroline DROUAIRE	Membre suppléant	liste UNSA	CSE 4/BUS-MRF
	Florence ESCHMANN	-	liste UNSA	CSE 12/MTS
	Stéphanie GRELAUD	-	liste CFE-CGC	CSE 12/MTS
	Françoise PHIRMIS	-	liste CFE-CGC	CSE14/SEM-CML
MM.	Eliès BEN ROUAG	-	liste UNSA	CSE 3/BUS-MRB
	Mourad CHIKH	-	liste UNSA	CSE 3/BUS-MRB
	Jean-Luc LALLEMANT	-	liste UNSA	CSE 6/DSC
	Benoît CHEVILLARD	-	liste CGT	CSE 14/SEM-CML
	Thibaut DASQUET	-	liste CGT	CSE 11/MRF
	Abdelhakim KHELLAF	-	liste CGT	CSE 8/ING-MOP
	Thomas LE CLEACH	-	liste CGT	CSE 12/MTS
	Éric TURBAN	-	liste CGT	CSE 7/GDI
	Cyril LARDIÈRE	-	liste CFE-CGC	CSE 9/M2E

Sont absents(es)/excusés (es) :

MM.	Tarik ALLALOUCHE	Membre titulaire	liste UNSA	CSE 3/BUS-MRB
	Fabien LONGET	-	liste CGT	CSE 4/BUS-MRB
	Jacques GRATUZE	-	liste CFE-CGC	CSE 8/ING-MO
Mmes	Nathalie MEUNIER	Membre Suppléant	liste CGT	CSE 5/BUS-MRB
	Sonia ÉBONGUÉ SIPAMIO	-	liste UNSA	CSE 14/SEM-CML
MM.	Gilles PATRAVE	Membre Suppléant	liste UNSA	CSE 2/BUS-MRB
	David TÉTART	-	liste UNSA	CSE 5/BUS-MRB
	Alain DUIGOU	-	liste CGT	CSE 2/BUS-MRB

Assistent à la séance :

Mme	Laure FONTAINE	Représentante du syndicat CFE-CGC
MM.	Yves HONORE	Représentant de l'UNSA
	Frédéric DELEBARRE	Représentant de l'union syndicale CGT

ORDRE DU JOUR

I - Présentation des mesures liées au déconfinement dans le cadre de la Crise sanitaire COVID- 19 à partir du 11 mai 2020

M. Le PRÉSIDENT.- Bonjour. Je vous souhaite la bienvenue à cette séance en vous remerciant de votre disponibilité.

Avant de rentrer dans le vif du sujet de cette séance qui a un point à l'ordre du jour consacré à la présentation des mesures liées au déconfinement, je vous propose, avec Mme LÉQUIPÉ, de faire un point sur les présents. Compte tenu de l'ordre du jour et du document qui vous a été envoyé hier, nous accueillons Mme FARES, Mme CAROFF, M. MARTIN. M. HOUPERT va nous rejoindre. Ils interviendront successivement.

Je donne la parole à Mme LÉQUIPÉ.

Mme LÉQUIPÉ.- Les titulaires absents sont MM. ALLALOUCHE et PATRAVE, quant aux élus suppléants, Mme MEUNIER et M. TETART sont excusés. Y a-t-il d'autres personnes absentes pour la CGT ?

M. NIVAULT.- M. SAUTEL, qui devrait être présent, n'a pas l'air d'être connecté. M. DUIGOU est en arrêt de travail ou en vacances.

M. Le SECRÉTAIRE.- MM. SARDANO et FAUCHEUX ont du mal à se connecter.

Mme LÉQUIPÉ.- Pour la CFE-CGC, M. GRATUZE est excusé.

M. NIVAULT.- M. LONGET est en arrêt de travail suite à son agression.

Mme LÉQUIPÉ.- M. SARDANO nous a rejoints, ainsi que M. SAUTEL. M. FAUCHEUX a encore des difficultés.

M. Le PRÉSIDENT.- Mme MEUNIER, MM. LONGET, DUIGOU, GRATUZE, ALLALOUCHE, PATRAVE sont absents excusés. M. FAUCHEUX va nous rejoindre.

Cette séance a lieu en visioconférence. Elle s'inscrit après une réunion qui a eu lieu hier avec les organisations syndicales représentatives au niveau de l'entreprise sur la base du document que vous avez reçu hier soir. Cette séance s'inscrit dans un cycle de réunions sur un objet similaire. Je souhaiterais rappeler que le dossier que nous allons examiner cet après-midi l'a été hier après-midi par la CSSCT centrale. Voilà le cadre général dans lequel ce dossier est examiné.

Je tiens à vous faire part de la triste nouvelle du décès de notre collègue, Djamel TALOU, un agent du Département MRB, qui exerçait ses fonctions au sein de l'unité UOVA. En sa mémoire, je propose de respecter une minute de silence.

(Une minute de silence est observée.)

Je vous remercie.

Le dossier est constitué d'un point sur l'offre que nous nous apprêtons à fournir à partir de lundi. Cette offre est encore à ajuster pour les raisons sur lesquelles nous reviendrons avec M. MARTIN.

Dans le dossier, il y a des précisions sur les mesures de nettoyage, de désinfection, les conditions de ré-accueil dans les sites. Je proposerai d'écouter M. HOUVERT sur cette partie. Ensuite, nous passerons rapidement sur la partie suivante, mis à part la scolarisation, avec Mme CAROFF. Une partie est consacrée à la façon dont il est envisagé d'accueillir nos voyageurs à partir de lundi. Nous la traiterons avec Mme FARES.

Je propose une présentation la plus complète et ramassée possible. Nous poursuivrons avec l'échange et les remarques que vous pourriez faire sur le dossier. Je propose à M. SARRASSAT de fonctionner de cette façon. Avant de commencer la présentation du dossier, je vais m'assurer des déclarations que les organisations syndicales pourraient faire.

M. Le SECRÉTAIRE.- Cela me convient. Y aura-t-il un séquençage après la présentation de chacun des intervenants ou une présentation complète avec les questions à la fin ? Je préfère un phasage.

M. Le PRÉSIDENT.- Cela me convient. M. BABEC a la parole.

M. BABEC.- Monsieur le Président, Chers collègues,

Cette séance du CSEC intervient après que le sujet à l'ordre du jour aujourd'hui a été présenté aux organisations syndicales hier. Nous sommes certains à avoir participé à cette intersyndicale.

Il est d'autant plus compliqué de rédiger une déclaration dans ce contexte en faisant mine de ne pas être d'ores et déjà informé de ce que contient ce dossier avec les précisions apportées hier.

Et nous savons également que certaines questions ne trouveront pas de réponses... car l'entreprise ne les a pas encore. Elles sont du ressort d'autres intervenants.

Donc, nous débuterons cette déclaration par une appréciation du travail fourni par l'entreprise pour l'élaboration de ce plan de bataille puis nous passerons à un autre exercice.

Après la présentation d'une première version le 28 avril, le 06 mai la Direction Générale a souhaité compléter sa présentation du projet de sortie du confinement et ce que l'entreprise met en œuvre pour tenir son rang au mieux dans ce contexte.

Compléter ne signifie pas que le plan de bataille est définitivement arrêté puisque, et je ne prendrai que ces deux exemples, l'entreprise n'a pas à cette heure, sauf erreur ou information de dernière minute, de réponse claire, globale et sûre concernant le sujet de la garde de nos jeunes enfants.

Vous n'avez, pas plus, de réponse arrêtée concernant le niveau de renforts que vous avez sollicité auprès des autorités. Ces constats posent eux-mêmes un certain nombre de questions quant au fonctionnement institutionnel de notre pays, malgré les difficultés bien sûr. Mais c'est un autre sujet.

Pour autant, dans ce contexte, le travail accompli par l'entreprise est d'importance, envisage la problématique sous tous ces angles sauf omission de notre part, avec la précision la plus fine possible, c'est un gros travail !

Sa réussite dépend de paramètres que nous ne maîtrisons pas, j'en ai cité deux, je pourrai rajouter le niveau de fréquentation « voyageurs » qui sera celui du 11 mai et les jours suivants. Ce plan sera donc peut-être mis en difficulté, ponctuellement ou plus gravement, nous n'en savons rien et cela n'enlève rien à la qualité du travail accompli.

Nous avons essayé de nous mettre à la place d'un agent de l'entreprise et de nous poser quelques questions parmi celles qu'il peut se poser.

Avant de débiter sa journée de travail, il faut se rendre à son entreprise.

Utilisateur des transports publics, notre collègue sera dépendant du niveau d'offre de l'opérateur qu'il emprunte, sans doute supérieur à aujourd'hui, mais surtout du niveau de charge de la ligne qu'il emprunte.

En cas de surcharge ne permettant pas le respect des distanciations physiques, devra-t-il, pourra-t-il patienter le temps de monter dans un bus ou un train moins chargé ? S'il vient en voiture, sera-t-il pris au piège de très bonne heure par exemple dans des embouteillages monstres, encouragés par la phobie de l'utilisation des transports publics ?

Arrivé à son travail et en poste par exemple au volant de son bus ou dans sa loge de conduite, il appréhendera sans doute de se retrouver dans la situation où un afflux de voyageurs provoquera un problème et où, seul représentant de la RATP disponible, car manque de chance, à cet endroit de son itinéraire personne n'est présent pour gérer cette situation, il sera interpellé par les voyageurs.

Que pourra-t-il faire, que devra-t-il faire ?

Père ou mère de famille, le ou la conjointe a pu s'organiser pour garder les jeunes enfants du ménage, mais cela ne durera pas car il faut bien pour l'autre personne du couple reprendre à un moment son travail. Quelle solution aura notre collègue ? Cette question, posée simplement, appelle une réponse simple. Et ce n'est pas facile car on l'a vu, vous n'avez pas encore la réponse ! Sauf que nous sommes le 07 mai et le 11 c'est bientôt !

Chaque jour, notre collègue se posera ces questions, en tout cas la plupart. En fonction du métier, chacune, chacun aura ses questions, ces appréhensions.

Dans ce contexte, comment ne pas exprimer d'incompréhension voire de colère, face à cette situation anxiogène et il nous semblait important de vous faire partager un peu le quotidien qui attend vos agents. Ces stress s'ajoutant à celui de ne pas être contaminé.

Aussi, si l'on revient un peu plus au dossier en lui-même, des questions subsistent :

- Vos ambitions sont assez claires concernant MTS, RER et le Tramway en termes de gestion des flux voyageurs. C'est un peu moins clair concernant le réseau de surface. S'il semble impossible de gérer la situation à chacun des 12300 points d'arrêt de notre réseau bus, nous gérons sauf erreur 13 gares routières, la plupart du temps multimodales. Il nous semble nécessaire de préciser les actions envisagées au moins pour ces lieux.
- Dans son audition au Sénat, la Présidente a évoqué trois scénarios en fonction des renforts obtenus. Peut-être pouvez-vous nous en dire un peu plus afin que nous soyons informés des conséquences de telle ou telle hypothèse, « dans les grandes lignes ».
- y aura-t-il la possibilité de fournir un masque à des voyageurs non dotés sur chacun de nos réseaux ? Pour certains c'est clairement prévu.
- Avez-vous arrêté le niveau de protection : masque et protection des yeux pour certains métiers exposés (B1, GPSR) ?

- L'entreprise semble admettre que la dotation en masques doit être renforcée pour certains métiers en raison des particularités professionnelles : exposition aux fortes chaleurs, services de plus de 8 heures, services en deux fois... Etes-vous en capacité de nous en dire plus à ce stade ?

J'en finirai là car beaucoup de précisions vous seront sans doute demandées au cours de cette séance.

Comment ne pas conclure avec un point d'accord avec les propos de notre Présidente ? En effet, toujours lors de son audition au Sénat, questionnée sur ce point, elle a reconnu que la fragmentation pour l'instant envisagée de notre réseau intégré, du fait de la mise en concurrence par lots, serait de nature évidemment à complexifier la gestion à l'avenir d'une crise équivalente. C'est une évidence mais encore fallait-il le dire devant la représentation nationale.

Pouvons-nous lui soumettre un avis supplémentaire ? La mise en concurrence et ses conséquences amplifieront, quoi qu'il advienne, la gestion d'une telle crise à l'avenir.

Le service public, et pas que le nôtre, a démontré toute son utilité et sa pertinence afin d'affronter de telles épreuves. Le service que nous offrons est un service essentiel que seule une entreprise publique peut proposer pour une métropole comme la nôtre, il doit échapper aux règles du marché qui n'envisagent presque naturellement les choses qu'à court terme, le temps du profit et des coûts immédiats.

Cette séquence non encore achevée démontre l'intérêt d'envisager certains services, tout comme la santé, sous l'angle du plus long terme et avec des objectifs pas toujours compatibles avec les règles du marché.

Souhaitons que les leçons en soient tirées !

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Un certain nombre de questions seront documentées par les interventions de M. MARTIN et Mme FARES notamment.

Mme GRELAUD pour la CFE-CGC ?

Mme GRELAUD.- A l'approche du 11 mai, la tension ne cesse de monter sur le sujet des transports en commun pour pouvoir permettre aux français d'aller travailler la semaine prochaine.

Ce lundi 4 mai, le sénat rejette le plan de dé-confinement exposé par Edouard Philippe. Ce dernier, énervé, explique, son service courrier devant être défaillant, qu'il a pris connaissance par la presse d'une lettre adressée au premier ministre par des responsables d'entreprises de transports publics : des dirigeants nommés par le gouvernement estiment qu'ils ne peuvent répondre à une obligation de résultat dans les conditions fixées par le chef du gouvernement.

Voici donc le nouveau clivage des jours à venir : il y a ceux qui sont de bonne volonté et les autres. La RATP n'étant manifestement pas considérée comme une bonne élève, malgré tous les efforts de ses salariés ! Il faut dire que le défi n'est pas simple et pour mieux le comprendre, il faut prendre le métro.

Les préoccupations des voyageurs se cumulent à celles des salariés. Elles sont nombreuses et déclenchent une peur au ventre pour certain. Elles se portent notamment sur les gestes barrières, la distance entre chacun, le port du masque par les salariés et les voyageurs, le rôle que l'on va imposer aux salariés en matière de contrôle, le nettoyage des trains, bus et locaux, le travail en bureaux ouverts, celui à domicile, la communication de certains responsables parfois contradictoires avec les décisions de la direction générale...

Derrière toutes ces préoccupations, une question de responsabilité pénale se pose. Si les gestes barrières n'étaient pas respectés, si la situation tournait mal, se profile la crainte d'un mouvement social et ses conséquences, connues il n'y a pas si longtemps, en décembre 2019.

Le climat est donc tendu et les allocutions nombreuses : le président est encore intervenu ce mardi pour rassurer les français, dans une classe d'école cette fois. La mise en scène est travaillée mais illusoire, les mots se voulant rassurant, sonnent faux, nimbés de la mauvaise impression de faire passer l'économie au détriment de l'humain.

Dans ce contexte, la CFE-CGC Groupe RATP rappelle que la priorité est la santé des salariés et des voyageurs. Pour cela, elle réitère sa confiance dans la direction de l'entreprise pour assurer au mieux cette phase de dé-confinement, mais ne fait en revanche aucune confiance aux dirigeants politiques dont les exigences ne résistent pas aux réalités de terrain.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Je donne la parole à M. le secrétaire pour la CGT.

M. DELEBARRE.- La situation n'était pas simple jusqu' à ce jour mais la perspective du déconfinement voulue par le Président de la République à partir du 11 mai complique considérablement la donne pour l'entreprise alors que l'épidémie est probablement loin d'être éteinte. Lieu de confinement et de concentration par excellence, les transports publics représentent un risque majeur pour la formation d'une deuxième vague. Le souhait de Macron de « rallumer l'économie », repris par Guillouard sur France Inter le 24 avril, fait courir le risque de « rallumer l'épidémie ». Tout le monde le sait à commencer par les PDG des entreprises de transport public qui ont réclamé à Edouard Philippe un arbitrage les dispensant du maintien de la distanciation sociale dans les transports en contrepartie d'un port du masque rendu obligatoire. Vous le savez, contrairement à leurs espoirs, le Premier Ministre qui se sait en sursis depuis que Macron a annoncé le 13 avril qu'il allait prochainement se réinventer n'a pas voulu prendre cette responsabilité laissant RATP, SNCF et consœurs se dépatouiller avec la patate chaude...

Le compteur tourne pour mettre en place un plan de transport capable de faire face à une demande de transport difficilement prévisible sans mettre en danger les voyageurs et les salariés de l'entreprise. C'est Valérie Pécresse, Présidente de la Région et d'Ile-de-France Mobilités, qui monte en première ligne. Elle a fait connaître les grandes lignes de son plan déconfinement dans le Journal Du Dimanche d'hier (distribution et vente de masques, installation de totems de gel hydroalcoolique, contractualisation avec les entreprises pour la poursuite du télétravail et l'étalement des arrivées et départs, neutralisation de sièges, matérialisation des cheminements, incitation à l'utilisation des autres modes et filtrage aux entrées sur le réseau avec le recours à 5 000 agents supplémentaires à mobiliser parmi les rangs de la police nationale ou municipale sans quoi de très nombreuses stations devront être fermées. Depuis le ministère du Travail a publié un protocole national de déconfinement en 7 chapitres et 20 pages pour fixer une doctrine générale. Muriel Pénicaud, encore une fois impayable, rien d'étonnant quand on connaît son goût pour l'argent, a précisé son plan sur France Inter en expliquant que le port du masque en entreprise sera parfois obligatoire, typiquement autour de la machine à cafés. On attend qu'elle invente le masque à paille ! Parallèlement, les PDG des entreprises de transport tentent de replanter la patate chaude dans le jardin de Matignon ou de l'Elysée (on s'y perd...) avec un nouveau courrier visant à dégager leur responsabilité en cas de fiasco.

Depuis une semaine nous assistons à un véritable tourbillon de réunion d'instances, d'audience et autres multisyndicales où vous nous présentez, au pied levé, les dossiers de plan de relance d'activité. Autant dire que les organisations syndicales ont peu de temps pour appréhender vos décisions qui impacte plus ou moins fortement les salariés de notre entreprise.

Nous ne remettons pas en cause votre volonté de donner l'information dans un contexte où le gouvernement n'est pas enclin à prendre ses responsabilités sur ses décisions, pour autant nous n'éteindrons pas nos éventuelles critiques au prétexte que la situation serait trop grave tant sanitaire aujourd'hui que peut-être économiquement demain.

Depuis le début, vous avez fait le choix pour l'essentiel de réduire le dialogue social à un rendez-vous régulier entre vous et les trois Secrétaires généraux des OSR. C'est le « minimum syndical » justement !

Les CSE ont été et sont toujours largement écartés de la gestion de la crise. Les Directions locales ne veulent généralement traiter qu'avec les CSSCT -elle ne peut pas faire moins. Des CSSCT qui sont souvent débordées dans la période et dont les moyens limités les condamnent, en dépit de leurs bonnes volontés, à une forme d'impuissance.

Pour le déconfinement, qui va s'organiser dans une certaine précipitation, le risque pour les organisations syndicales est d'être embarquées par une communication d'entreprise qu'elles ne partagent pas forcément. La CGT RATP restera particulièrement vigilante et ne renoncera en rien à notre esprit critique et à nos expressions.

Dans son allocution d'hier devant le sénat, Mme Guillaud a vanté le travail d'informations faites auprès des organisations syndicales relayées en simple acteur d'une confrontation entre le gouvernement et la direction de l'entreprise sur le plan de déconfinement à venir.

Notre présidente a évoqué 3 scénarios possibles de plan de relance de l'activité, dont nous ne connaissons pas les tenants et aboutissant, reposant sur des hypothèses de flux de voyageurs entrants mais surtout sur une décision arrêtée par décret de la part du gouvernement.

Ce décret devrait statuer entre une exigence d'obligation de moyens de la part de notre entreprise et une obligation de résultat qui aura comme incidence le respect strict des distanciations sociales dans les transports.

Nul doute que cette dernière éventualité aura de lourdes conséquences sur l'organisation de l'activité dès le 11 mai et aura des suites sur les conditions de travail des salariés exposés au flux voyageurs.

La présidente, dans son discours, a fait état d'un étalement des heures de pointes nécessitant un mécanisme de certificats d'employeurs permettant une entrée sur nos réseaux. Cela

supposera aussi un contrôle de ces certificats mais assurer par qui ? Dans quelles conditions ? Tout comme la demande de l'entreprise de procéder à la verbalisation pour non port de masques par les équipes de SUR et celles du SCC, là aussi beaucoup d'interrogations de notre part qui demandent si cela s'avérerait un échange entre les organisations syndicales et l'entreprise sur le mode opératoire avant sa mise en œuvre.

Toutes ces annonces faites hier qui ne s'officialiseront qu'une fois que la lumière soit allumée à la tête du gouvernement nous laisse dans l'expectative d'une entrée en déconfinement pour le moins difficile.

La présidente a fait aussi part de son inquiétude sur le jour d'après notamment sur l'aspect de l'ouverture à la concurrence mais aussi sur les projets à venir (principalement sur les plans d'investissement) et soulignant à la fin son opposition à la fragmentation du réseau dans le cadre des appels d'offres.

Cette réflexion sur le futur c'est ce qui a conduit la position de notre organisation syndicale à n'accepter que d'instruire, dans les instances, que les dossiers liés au Covid-19. Nous ne pouvons accepter d'instruire les projets de réorganisation de l'entreprise et ce, pour une raison simple : tous devront être à des degrés divers réexaminés à l'aune des enseignements que nous aurons à tirer le moment venu de la crise du COVID-19 et de sa gestion. Ainsi, pour le moins, nous avons réclamé un moratoire sur le projet de création du département « réseau de surface », sur celui de la transformation du SCC et même un abandon pur et simple de LYBY+ et autres projets tertiaires visant à décroïsonner et densifier les espaces. A l'évidence, open space, flex-office sont parfaitement inefficaces dès le stade 2 d'une épidémie, celui qui avant les mesures de confinement du stade 3 entend freiner la propagation de la maladie. La RATP a la chance de pouvoir renoncer à ces projets là où de nombreuses entreprises plus précocement engagées dans ces transformations vont devoir faire machine arrière. Le 04 mai, France Inter faisait état de vendeurs de « cloïsonnette » en plexiglas assaillis de commande et donnait la parole à des professionnels de l'aménagement de bureau pronostiquant la fin du flex-office... peut-être au profit du télétravail. Alors que cela n'est qu'une question de bon sens, vous ne renoncez pas à ses projets, qui sont d'abord pour vous des opérations de productivité. Pour preuve, comme une provocation, l'équipe projet de LYBY+ a, la semaine dernière, annoncé le premier « coup de pioche » des travaux de LYBY+ dès le 18 mai prochain.

Nous terminerons cette déclaration par un véritable scandale qui fait jour dans notre entreprise en effet un courriel et sa pièce jointe envoyés par le directeur du centre bus de Bord-de-Marne/Bussy à ses cadres, démontrant l'existence d'un fichage totalement illégal des machinistes, en

vue d'« organiser » les commissions de classement et de discriminer les agents sur la base de critères tout aussi illégaux a été communiqué à la CGT-RATP. A notre connaissance, d'autres organisations syndicales en ont été destinataires.

A la lecture de ces documents, on constate ainsi que tout est bon pour discriminer les agents et bloquer les déroulements de carrière : participation à la grève, nombre d'arrêts maladie, maternité, restriction médicale, convenance personnelle, etc.

C'est la démonstration que l'avancement est avant tout un levier managérial utilisé pour punir.

Pour la CGT-RATP, de tels agissements, perpétrés par des personnes exerçant les plus hautes responsabilités, ne sauraient rester impunis et notre organisation se réserve le droit de saisir la justice contre toutes les personnes morales et physiques responsables de ce fichage illégal et de ces procédés honteux. D'autant que ce n'est pas la première fois que la RATP est épinglée pour ce genre de pratiques comme l'ont montré des tentatives de fichage illégal au centre Bus de Flandre, au GPSR, le fichage d'agents grévistes en 2015 ou encore la tentative de fichage sur la ligne A du RER en 2016.

Mais plus largement, pour la CGT-RATP, la révélation de ces fichiers ne fait qu'apporter la preuve de ce que notre organisation syndicale dénonce inexorablement lors de chaque commission de classement depuis des années : un système de déroulement de carrière totalement arbitraire, dans lequel les commissions de classement ne sont plus qu'une chambre d'enregistrement des choix fait par l'encadrement à partir d'une unique boussole, la production brute.

Pour la CGT-RATP, ce scandale met en lumière l'urgence de mettre en place un système d'avancement juste et équitable, avec un passage automatique à l'ancienneté en l'absence de manquements du salarié dûment établis et explicités. En pleine crise sanitaire, les machinistes, premiers de corvée, font vivre avec d'autres le service public.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Sur ce dernier point, l'entreprise est en train de diligenter tous les moyens pour éclaircir cette situation. Si elle s'avérait non conforme, les mesures appropriées seraient évidemment prises. M. SAUTEL a demandé la parole.

M. SAUTEL.- Je vous remercie Monsieur le Président et je saisis la balle au bond. Je suis pleinement en phase avec vos derniers propos et mesure bien que la fin de la déclaration de la CGT demeure secondaire au vu de ce que traverse l'entreprise.

Nous venons d'observer une minute de silence pour un cinquième agent décédé, sans parler de dizaines d'autres salariés encore hospitalisés et en réanimation. Toujours est-il que le fait que pointe la CGT est inacceptable dans l'entreprise. Pour avoir subi la discrimination et avoir contractualisé un protocole transactionnel avec l'entreprise afin de réparer ce préjudice, je pensais que ces procédés n'avaient plus cours. Or je m'aperçois, 20 ans plus tard, qu'ils sont encore pleinement présents dans l'entreprise.

Beaucoup de salariés ont vu, ont lu ce fichier Excel, ainsi que le courriel dont il est fait état dans cette pratique déviante. L'entreprise a pris une posture, dénonçant seulement la forme et le fait que ce courriel n'aurait pas dû être transmis. Pour moi, je considère la personne qui l'a émis comme un lanceur d'alerte. Je ne sais pas comment il est arrivé, mais je m'en satisfais et dénonce vertement son contenu.

Fin 2015, a été créée une délégation générale à l'éthique, j'attends maintenant sa saisine. Je rappelle que son rôle est de recueillir les témoignages sur ce type de déviance, à tous les niveaux de l'entreprise, comme de veiller aux signalements contraires aux principes de non-discrimination avec le cas échéant des sanctions à la clé. Par le biais de cette séance CSEC du 7 mai 2020 je le signale donc à M. OBERT. J'attends aussi une position ferme de l'entreprise face à ce comportement déviant.

Je vous remercie.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci d'avoir dit autrement ce que j'ai précisé à l'issue de la déclaration de M. DELEBARRE. Monsieur BABEC ?

M. BABEC.- Je pensais que l'on ne parlerait que du Covid, que c'était une position forte de certains de nos collègues.

Quelques mots sur cette dernière histoire. Nous étions destinataires de (?) pour informer l'ensemble des délégations. Nous vous avons adressé un courrier d'avocat pour obtenir des explications. Le Secrétaire de la CSSCT et du CSE 5 a sollicité l'Inspection du travail. Nous attendons pour prendre toutes les dispositions nécessaires au regard des éléments et de vos réponses.

M. DELEBARRE.- Je tiens à vous faire part de ce qu'il se passe aujourd'hui dans les CSE. Les élus, outre la présentation, n'ont aucune réponse à leurs questionnements en CSE, notamment celui de SEM/CML qui s'est tenu ce matin et qui s'est assez mal passé.

Des salariés seront mis devant le fait accompli lundi, sans connaître l'offre. Beaucoup de questions ont été posées ce matin sans qu'aucune réponse ne soit apportée. Il est beau de réunir les organisations syndicales, de présenter votre plan dans les instances, mais nous attendons des réponses à des questions basiques, souvent binaires, auxquelles les directions locales refusent de répondre. Il y aura peut-être des alarmes sociales ou des demandes de séance extraordinaire. C'est léger de la part des directions locales de ne pas répondre aux élus. C'est un message de colère.

M. Le PRÉSIDENT.- J'ai eu un retour des réunions dont vous parlez. Nous préciserons au fur et à mesure de la présentation ce que vous qualifiez de refus de répondre et ce que nous qualifions d'incapacité à donner des réponses précises au regard des incertitudes que chacune des déclarations que nous venons d'entendre a rappelé.

Je ne voudrais pas qu'il y ait dans l'esprit de quiconque autour de la table, le moindre malentendu sur la volonté de tous les managers de l'entreprise d'essayer de donner tous les éléments de réponse possibles. Nous sommes dans une situation où ce n'est malheureusement pas possible pour chaque question.

**I - Présentation des mesures liées au déconfinement
dans le cadre de la Crise sanitaire COVID- 19 à partir
du 11 mai 2020**

M. Le PRÉSIDENT.- Je propose de commencer la présentation. Vous voyez à l'écran, sur le document que vous avez depuis hier, la structuration dont je vous parlais tout à l'heure. Je propose d'aller rapidement à l'essentiel.

Pour donner une explication aux élus sur le code couleurs, la présentation du dossier déconfinement a été partagée la semaine dernière et pas hier, contrairement à ce que laissait entendre une déclaration. La structure du document n'a pas beaucoup changé. Ont été mentionnés au fur et à mesure, en orange, les éléments nouveaux qui ont été rajoutés depuis la présentation de la semaine dernière.

Je propose de donner la parole à M. MARTIN, qui va nous faire le point sur les caractéristiques de l'offre de transport que nous serons en mesure de proposer à partir de lundi, les conséquences sur les activités de maintenance et les conditions de mise en œuvre de cette offre de transport.

M. MARTIN.- J'ai entendu parler des trois scénarios dans les déclarations. Nous avons été obligés de préparer des plans de transport selon deux thèmes, avec une obligation de résultat pour faire respecter la distanciation. Comme vous l'avez appris, la distanciation sociale est en place. Dans un tel scénario d'obligation de résultat, pour un service à peu près équivalent à celui de la période de confinement, nous avons demandé 5 000 agents de renfort pour effectuer le filtrage en amont des stations, avec des systèmes supplémentaires. Nous avons demandé 1 400 policiers pour le deuxième scénario un peu dégradé, qui prévoyait la fermeture de presque toutes les correspondances, sinon il aurait fallu les contrôler pour garantir qu'il n'y avait pas de saturation dans les trains et les métros. Nous ne l'avons pas fait.

Le troisième scénario proposé aujourd'hui s'appuie sur l'obligation de moyens renforcés. L'entreprise doit avoir prévu, organisé, mis les moyens nécessaires en faisant ses meilleurs efforts afin de respecter les règles sanitaires et d'autres, mais sans avoir d'obligation de résultat. Certains ont fermé tous les réseaux de transport en commun. S'il est possible de le faire dans les petites villes, ce n'est pas le cas en Île-de-France. Nous avons préparé deux parallèles et deux scénarios. Aujourd'hui, nous pensons que le scénario d'obligation de moyens renforcés sera retenu et annoncé par le Premier ministre à 16 heures, mais nous n'en avons toujours pas la certitude.

Nous voulions une visibilité sur deux ou trois semaines afin de nous organiser. Il fallait relancer une activité de maintenance, notamment patrimoniale, puisqu'elle avait été réduite de 30 %, au niveau de l'offre, notamment au GI et MRF. Dans la mesure où il faut lisser et minimiser

la demande de transport en phase de déconfinement, il fallait continuer le télétravail. Une charte signée hier prévoit que l'entreprise s'engage à continuer à faire télétravailler tous ceux qui étaient dans cette configuration la première semaine. Elle pourra déconfiner 10 % de ces personnes la deuxième semaine, 20 % la troisième semaine. Il est également prévu des aménagements d'horaires et du lissage en heures de pointe. Il faudra une attestation de l'employeur. Cette mesure a été décidée hier avec le Préfet, le MEDEF, etc. Il faut que cela s'organise. Les contrôles seront effectués par les agents de contrôle. Ce ne sera pas un contrôle systématique. Il pourra être réalisé par des agents du SCC, la Police, le GPSR.

Un plan général de promotion des mobilités alternatives avec un plan vélo dans Paris et les banlieues pour limiter l'arrivée, plutôt des mobilités vélo scooters électriques.

Les présidents de toutes les entreprises de transports publics ont écrit au Premier ministre pour expliquer qu'elles ne pouvaient pas s'assurer des flux sans contrôle strict. Nous avons expliqué qu'avec la règle de distanciation sociale (un siège sur deux) et la distanciation d'un mètre, il y aurait une capacité d'emport de 20 % au maximum pour une offre de transports de 100 %.

Une modification législative devrait nous permettre de contrôler et éventuellement de sanctionner les voyageurs qui ne portent pas de masque. Il sera impératif que tous les agents qui travaillent dans les espaces portent un masque. Il en sera de même dans les bureaux administratifs où tout le monde devra le porter de manière stricte.

Nous voulons offrir le niveau d'offre maximal dès le 11 mai. On ne peut pas avoir une réserve pour ajuster l'offre. Cette offre dépend de la relance des activités industrielles et de la disponibilité du personnel. Aujourd'hui, il y a de l'absentéisme lié au Covid et à la garde d'enfants. Nous n'avons pas 100 % des effectifs. Par ailleurs, les politiques de recrutement formation ont été arrêtées. Il n'y a plus de nouveaux agents pour le moment. Nous n'avons pas la capacité pour une offre de 100 %.

L'offre est la suivante : 3 bus sur 4, entre 80 et 100 % des tramways, 3 trains sur 4 pour le RER (la B à partir de mercredi avec 60 % à la pointe et 80 % au creux dès lundi). Pour le métro, il y aura quasiment 100 % de trafic sur les lignes automatiques, 85 % pour la ligne 13. Toutes les lignes rouleront au moins à 70 %. S'il y a des moyens en plus, il y aura quelques trains supplémentaires. Ce sera constaté en résultat, mais pas annoncé.

Nous travaillons toujours sur deux services (6 heures-22 heures) pour concentrer les agents sur deux services pour la régulation des flux, le contrôle, être présent sur les quais pour aider les voyageurs et veiller à la distanciation. Nous passerons ensuite à trois services. Il s'agira de

réadapter l'offre en fonction des retours de moyens humains et techniques, tout en respectant toutes les règles sanitaires. Il a eu un débat sur les glissements au métro. Nettoyer la cabine du conducteur peut diminuer l'intervalle, ce qui pourrait empêcher l'atteinte à 100 %, mais cela a été pris en compte.

Pour le réseau de surface, l'arrêt de la vente à bord est maintenu, probablement jusqu'en septembre. La montée par l'arrière est également maintenue. Il y aura une autre phase pour réinstaurer la montée par l'avant, parce que des réseaux veulent éviter le croisement des montées et descentes par la même porte. Il faudra le réorganiser en prenant les mesures complémentaires nécessaires, la demi-porte, la cabine anti-agression. J'y reviendrai si besoin.

Sur le sujet de la force de police, nous avons eu des discussions jusqu'à ce matin. La police sera présente dans 44 lieux pour nous aider. Nous avons demandé un peu plus, mais 800 agents seront destinés à la RATP et à la SNCF, pour les aider à contrôler et canaliser.

Jusqu'à maintenant 53 stations étaient fermées. N'ayant pas les mêmes effectifs que la police, nous avons revu notre offre. 60 stations seront fermées. Toutes les gares RER seront ouvertes, de même que toutes les stations de métro de banlieue. Seules les petites stations de métro et les stations de correspondances seront fermées (Villiers, République, etc.). Cela crée des débats avec IDFM, parce que cela complique les trajets des voyageurs. Nous incitons les voyageurs à opérer les correspondances à l'extérieur, parce que la concentration de personnes dans les petits couloirs des correspondances pourrait poser des problèmes.

Pour Bus, la police sera présente dans trois stations du tramway, essentiellement sur le T1. La présence de la police sera très forte dans le nord-est de Paris et en Seine-Saint-Denis. C'est là qu'il y aura le plus de moyens. La police sera présente dans pratiquement toutes les stations du nord de la ligne 13. C'est plutôt une bonne nouvelle pour nous.

L'activité va monter en puissance, en adaptant l'organisation. Il y a encore des débats sur les réfectoires et autres. Il faut remonter en puissance en assurant l'offre par la disponibilité des matériels roulants et le maintien des activités de maintenance, de la maintenance patrimoniale et des grandes révisions notamment pour MRF et MRB. La problématique est la même pour le GI qui va établir les activités du plan chaleur. Des actions sont à mener avant le plan chaleur.

J'anticipe sur quelques questions. S'agissant de la chaleur, nous appliquerons les mesures chaleur des Départements. Je pense au réseau de surface, au plan bus, qui a des principes d'adaptation avec des temps de battement garantis, la distribution d'eau. Ils seront appliqués si on est encore en période de confinement avec des règles drastiques.

Je peux répondre à vos questions. Je pense vous avoir présenté l'essentiel dans un délai court pour permettre de débattre.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. MM. BOYER, JONATA et CRUCHET.

M. BOYER.- Je remercie M. MARTIN pour sa présentation. Sans vouloir être désagréable, je vais faire un parallèle avec le Gouvernement. On a le sentiment d'un grand flou quant à la mise en œuvre de la première phase de déconfinement au sein de notre entreprise. Vous êtes tributaire d'un certain nombre de décisions gouvernementales, nous sommes d'ailleurs dans l'attente de décrets sur le fonctionnement. Je vous laisse imaginer le ressenti des agents, qui sont sur le terrain et s'apprêtent à accueillir cette masse de voyageurs dont on ignore encore aujourd'hui le volume, mais dont ils auront la charge d'organiser la gestion. La gestion des flux en situation dégradée, comme ce sera le cas à compter de lundi, s'organise. Ce n'est pas facile à mettre en œuvre sur le terrain. Des vidéos circulent sur la ligne 8 à Balard, des flux voyageurs très conséquents descendent sur les quais.

Je ne sais pas quel est le niveau de connaissance de M. MARTIN, qui dit que les politiques de recrutement formation ont été arrêtées pendant la période. Ah bon ? Pour son information, le centre de formation SEM IFR n'a pas cessé de fonctionner durant la période. Il a continué à accueillir des stagiaires, malgré les multiples interventions de la CGT, alors que ce n'était pas nécessaire à la continuité du service public dans la période. Nous en avons déjà débattu. Je suis étonné que M. MARTIN souligne le contraire. Des formations qualifiantes pour des embauches extérieures ont été dispensées dans le centre de formation.

Le deuxième point que je souhaite évoquer est destiné à lever une ambiguïté. Je vous ai interpellé à deux reprises lors de la séance du 22 avril, Monsieur le Président. Je me demandais si j'avais bien compris, et vous aviez confirmé vos propos. Je voulais savoir si le port du masque effaçait la distanciation sociale. À ma grande surprise, vous aviez été complètement affirmatif à cette interrogation. Nous en étions restés là-dessus.

La CGT a déposé une alarme sociale le 24 avril et a été reçue le 29. Malheureusement, nous attendons toujours le retour. Je sais que la charge de travail de Mme CAROFF doit être conséquente, mais il est dommage que nous n'ayons pas eu la rédaction avant cette séance, sachant que les délais sont supérieurs à cinq jours. Je le déplore. Je voudrais que l'ambiguïté soit levée une bonne fois pour toutes. Je suis peut-être en avance sur le document, mais M. MARTIN a évoqué le port du masque pour les voyageurs. J'imagine qu'il en est de même pour les agents.

Ce qui est indiqué page 24 du document d'aujourd'hui efface toute ambiguïté, mais j'aimerais l'entendre de votre bouche, Monsieur le Président, parce que j'étais surpris par vos propos le 22 avril.

M. MARTIN a fait état de la présence de la police -j'imagine que c'est la DRF- dans 44 lieux de notre réseau. Dont acte. Pour y faire quoi ? Vous avez dit que ces agents feraient du contrôle, or ce n'est pas dans leurs attributions ni dans leurs prérogatives. Quand un contrevenant doit être verbalisé, ils font appel à un agent RATP.

Cela renvoie à la question de l'organisation de la gestion des flux des voyageurs dans nos espaces. Une question se pose, je ne sais pas si elle sera abordée plus tard : comment cela va-t-il s'organiser ? Il y aura des stickers par-ci par-là, on va matérialiser les mesures, mais ceux qui empruntent les transports en commun savent que cela a peu de chances d'être respecté.

Je crains que 150 voyageurs se retrouvent dans une salle de distribution. Dès lors, que devra-t-on faire ? Il est hors de question de réguler les flux à partir des appareils de contrôle, puisque la distanciation sociale aura été effacée dans la salle de distribution. Si une régulation des voyageurs doit avoir lieu sur notre réseau ferré, comme on a pu l'entendre dans certains médias, elle doit se faire à partir de la voie publique. Si tel était le cas, ce ne serait pas une mission des agents de la RATP. La police pourrait alors contribuer à réguler les flux dans notre réseau.

Je poserai une question plus tard sur un autre chapitre.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur JONATA ?

M. JONATA.- Merci, Monsieur le Président. Ce matin, en CSE SEM CML, nous n'avons pas eu toutes les réponses que nous souhaitions. Un grand nombre est passé à la trappe. Cela a malheureusement dû se terminer un peu précipitamment. Quand on pose des questions dans une instance et que l'on n'obtient pas de réponse, elle ne sert à rien.

Vous avez parlé du contrôle de façon générale, en évoquant les agents de SCC, peut-être aussi les agents B1. Pouvez-vous affiner votre réponse ? S'agit-il seulement de contrôler le client qui entre dans nos espaces ou de verbaliser ? Nous voudrions savoir si un décret est annoncé et si nos agents B1 en feront partie.

S'agissant du clientélisme sur les quais et dans les trains, comment fera-t-on pour contrôler tout cela à l'intérieur des trains ? Pensez-vous sérieusement que lors d'affluence, les voyageurs respecteront les positions ? Qui va les faire respecter ?

Je voudrais aborder un troisième point dont on a déjà parlé, qui concerne davantage GIS. C'est un point essentiel en lien avec nos collègues : la garde d'enfants. La direction a annoncé que le chômage partiel continuerait jusqu'à début juin. Dans certains départements, comme le mien, on n'a aucune information sur le sujet. On sait qu'il y aura du 746, mais comment les agents devront-ils faire ? Y aura-t-il une attestation ? On est à trois jours de cette mise en place et c'est le flou. Nous avons besoin de ces réponses.

M. Le PRÉSIDENT.- Je propose d'aborder cette dernière question quand nous aborderons les mesures RH. Nous avons noté les autres questions. Monsieur CRUCHET ?

M. CRUCHET.- M. MARTIN a demandé la reprise de la maintenance pour remettre en état les bus, les métros, etc. Je rappelle que qu'à MRF, le 016 a été mis seulement il y a trois semaines. Il a fallu un mois avant que les agents utilisent le 016. Cela signifie que nos trains sont quasiment tous bons.

De plus, heureusement que nous ne sommes pas à 100 % car il y aurait des problèmes de vestiaires, entre autres. La distanciation sociale ne pourrait pas y être respectée. Le Département MRF a décidé de modifier les horaires des agents pour pouvoir respecter la distanciation sociale. Ces horaires ne seront appliqués qu'à partir du 11 mai.

J'ai reçu ce matin un mail de la plateforme Yoopies qui rappelle le crédit de 500 € à utiliser du 4 au 11 mai. Nous sommes le 7 mai. La RH n'était pas informée de l'existence d'une telle plateforme et des 500 € de crédit pour la maintenance. La direction se moque-t-elle des employés ? Les informer le 7 alors que l'on ne travaille pas les 8, 9 10... Est-ce un gain d'argent ou de la communication pour montrer à l'État que vous avez fait le nécessaire pour que les agents reprennent, mais qu'ils ne le veulent pas ?

M. Le PRÉSIDENT.- J'ai noté la question. J'attire votre attention sur le fait que si on utilise ce ton pour les questions alors que nous essayons d'apporter le maximum de réponses dans le monde d'incertitudes dans lequel nous sommes, cela ne favorise pas l'échange. Nous ne nous moquons de personne et nous nous adaptons au mieux avec les informations dont nous disposons. Je propose à M. CRUCHET, comme je l'ai fait pour M. JONATA, de profiter des mesures RH pour reparler de sa question sur la plateforme.

Je cède la parole à M. BABEC, puis à MM. CHIKH et DJEBALI avant de laisser M. MARTIN répondre aux premières questions. Ensuite prendront la parole Mmes AZEVEDO, PHIRMIS, MM. SARDANO et DELEBARRE.

M. Le SECRÉTAIRE.- Je vais d'abord prendre la parole en réaction à votre remarque. Je comprends l'énervement de certains salariés, d'agents et d'élus. Tous sortent de CSE qui se sont très mal passés ce matin. Nous avons essayé d'avoir des réponses sans en obtenir. Si on ne sait pas répondre, il faut le dire et revenir plus tard.

On sait que l'entreprise est face à des injonctions contradictoires de la part du Gouvernement. Les élus le savent, mais ils doivent rendre des comptes aux salariés qui les interrogent. Pour l'instant, ils sont dans l'inquiétude. Le ton est peut-être un peu péremptoire, mais c'est lié à ce qu'il s'est passé ce matin. Je vous remercie.

M. Le PRÉSIDENT.- Chacun doit garder son calme dans ces circonstances.

M. BABEC.- Je ne reviendrai pas sur le ton global de ma déclaration préalable. L'entreprise n'est pas tenue à l'impossible non plus. C'est un peu ce que lui propose le Gouvernement pour l'instant. Je me permettrai seulement un billet d'humeur en revenant sur les lignes de bus.

Nous avons compris que ce sera compliqué pour tous les réseaux et c'est bien logique, la situation étant inédite. Les agents auront à tenir des rôles auxquels ils ne sont pas préparés ni habitués. Heureusement qu'il n'y a pas de crise pandémique régulièrement. Ils seront présents sur le terrain, on leur fait confiance. Ce sont des professionnels. Nous verrons ensuite les renforts que vous aurez obtenus quand on voudra bien vous répondre.

Ma conclusion n'appelle pas de commentaire. Malheureusement, il est un réseau où les agents, sauf rares exceptions, seront amenés à gérer seuls les situations auxquelles ils seront confrontés. Je parle des machinistes. À votre décharge, avec plus de 12 000 arrêts de bus, chacun peut imaginer la complexité et l'ampleur de la tâche. C'est quasiment impossible. Je serais tenté de dire que l'on ne mettra jamais un agent ou un policier derrière chaque voyageur. Nos voyageurs ne sont pas des gamins, c'est aussi à eux, dans la mesure du possible, de s'exposer le moins possible. Chacun est face à son libre arbitre et à sa responsabilité individuelle. Un peu de civisme, même si on n'est pas habitué dans ce pays -quoi que !-, et cela pourrait bien se passer.

Cela a l'air d'être encore plus complexe à Bus que dans des réseaux plus fermés. C'est assez logique. Je me permets ce commentaire pour conclure : nos collègues machinistes seront seuls, mais ils ont l'habitude.

M. Le PRÉSIDENT.- Monsieur CHIKH ?

M. CHIKH.- Bonjour à tous. Je vais essayer de ne pas être trop technique sur les mesures annoncées et la reprise en plein trafic du réseau de surface. Je m'explique. À Bus, la reprise en plein trafic du réseau de surface correspond à la capacité maximum d'un tableau de marche. C'est le nombre de bus nécessaire pour avoir des intervalles réduits entre chaque bus. Il y a forcément une corrélation avec l'effectif. Pourquoi avoir choisi ce tableau de marche, qui nécessite la totalité des effectifs ? Il y a plusieurs tableaux de marche dans nos réseaux de surface, notamment à Bus. On aurait pu utiliser celui des vacances scolaires ou celui du dimanche qui demande moins de personnels. Cela pour éviter les intervalles trop importants du fait du manque d'effectifs. La reprise est estimée à 75 %. Pourquoi retenez-vous les tableaux de marche au maximum de leur capacité pour le réseau de surface ?

Ma seconde remarque est un regret. En tant que machinistes à Bus, nous regrettons de devoir nous arrêter systématiquement à chaque arrêt, même si l'arrêt n'a pas été demandé. Il y a des spécificités sur toutes les lignes, notamment aux heures de pointe où il faut s'arrêter dans les zones industrielles et les centres d'affaires. En dehors des heures de pointe, personne ne demande ces arrêts, or ils sont nombreux. Tous les machinistes vont perdre beaucoup de temps en s'arrêtant systématiquement. Avec cette mesure ajoutée à un tableau de marche plein trafic, je crains que les machinistes-receveurs aient des journées compliquées et contraintes.

Je reprendrai la parole quand le sujet de la désinfection sera abordé.

M. Le PRÉSIDENT.- M. DJEBALI avant de donner la parole à M. MARTIN.

M. DJEBALI.- Bonjour. Je voudrais réagir sur les propos tenus par M. MARTIN, notamment sur le nettoyage. J'ai appris en regardant la vidéo de notre Présidente qu'on aurait des problèmes au métro et au RER avec la nébulisation. Quels sont les problèmes ? Les essais s'étaient apparemment bien passés.

Par ailleurs, M. MARTIN disait que du temps était laissé aux agents pour nettoyer. Je lui rappelle que ce n'est pas dans les prérogatives des agents de nettoyer leur matériel. S'ils le font aujourd'hui, c'est parce qu'ils n'ont pas confiance.

Je reste dubitatif par rapport à la mise en place d'un trafic à 75 % le 11 mai, sachant qu'une annonce est parue : « La RATP recherche des agents de nettoyage pour travailler un mois, expérience requise un ou deux ans, permis B, niveau d'étude BEP ». C'est l'entreprise Sovitrat*, qui recherche pour la RATP. L'agence se trouve à Roissy Charles-de-Gaulle. L'entreprise recherche apparemment une trentaine de personnes pour désinfecter tous les métros et RER.

Je suis inquiet, nous sommes le 7 mai, c'est dans quatre jours. Pour 30 % du matériel, il y avait déjà des ratés dans le nettoyage et vous cherchez encore des personnels. J'attends des réponses. Il est facile de nous dire que tout sera bien mais dans les faits, une telle annonce demande une réponse.

M. Le PRÉSIDENT.- Nous pourrions finalement répondre aux questions sur le bilan de la nébulisation et les annonces sur le nettoyage.

M. MARTIN.- Pour répondre à M. BOYER, les formations de machiniste, les conduites à deux conducteurs, etc. ont cessé. Pour que le transport fonctionne, il faut des agents B1, des agents de manœuvre, des agents B3. Nous avons pris du retard en termes de machinistes et de conducteurs. C'est tout ce que je voulais dire. Je prends acte pour SEM IFR.

S'agissant des contrôles, dans le décret, tous les agents assermentés auront la possibilité de verbaliser le non-respect du port du masque, c'est-à-dire le SCC et le GPSR, en plus de la police. Ce ne sont pas les B1 qui dresseront les PV pour non-port du masque.

Vous évoquiez le rôle de la police. Dans le scénario avec filtration en amont, il était envisagé que les agents B1 se postent au niveau des grilles pour filtrer l'arrivée des voyageurs. Ce n'est pas celui qui a été retenu. La police aura des fonctions de sécurisation, d'assistance auprès des 3 000 agents (Itirenia, CAE, SCC, GPSR, B1). La police sera dans les stations que nous avons identifiées, sachant que le dispositif pourra évoluer, pour venir en sécurisation et prendre les décisions en temps réel. La Présidente l'a dit, si on est trop débordé à un moment, on n'exclut pas de fermer une station, voire une ligne de bus, de ne plus desservir une station, etc. On peut aussi envoyer un train pour vider une station. L'entreprise prendra éventuellement ses responsabilités.

Par ailleurs, n'ayant pas d'obligation de résultat, il y aura un certain nombre d'agents sur les quais pour informer, canaliser, répartir et inviter les voyageurs. Tous les jours, avec la Présidente, nous aurons des remontées de terrain pour adapter nos services, organiser, quitte à faire revenir la police sur certains lieux. Nous aurons besoin des agents tout au long du trajet. Il n'y aura pas de contrôle aux lignes de contrôle pour éviter le regroupement de voyageurs.

Nous répondrons plus tard à la question de la garde d'enfants.

Monsieur CRUCHET, la maintenance était effectivement à 30 %. Heureusement qu'elle ne s'est pas arrêtée. Nous voudrions que l'offre maximale de 75 % puisse durer dans le temps. On ne peut pas prendre de retard sur les boogies, les visites périodiques systématiques, etc. C'est la

raison pour laquelle il fallait la relancer. Nous n'avons jamais voulu tout arrêter, faire le *black-out*, comme la SNCF qui est maintenant en difficulté. Elle avait mis de côté les infrastructures et le matériel et a maintenant plus de mal à reprendre un service normal.

J'étais informé des modifications horaires, il n'y a pas de problème.

Il y avait une question sur les gares routières. Je vous l'ai dit, la police sera présente dans trois stations tramway. Dans les gares routières, la police ne viendra qu'en sécurisation et en cas d'appel. Il y aura environ 200 agents de SCC par jour pour surveiller et encadrer. M. BABEC a raison, il y a un principe de réalité : il y a 12 300 points d'arrêt et 300 stations de tramway. Il faudra prendre des décisions opérationnelles selon les flux à partir du 11 mai et progressivement plus tard.

Monsieur CHIKH, j'ai bien compris votre question. Je ne peux pas vous répondre, c'est un choix du Département Bus, qui a prévu un trafic normal plutôt qu'un VS (vacances scolaires). Je poserai votre question. Au métro, ils ont essayé de créer des tableaux adaptés. Je ne peux pas vous répondre clairement sur le choix. Je vous donnerai la réponse plus tard.

Le fait de ne plus actionner le bouton d'arrêt était une demande d'Île-de-France Mobilités pour éviter le contact aux voyageurs et ainsi combattre la transmission du virus. De la même façon, toutes les portes du métro s'ouvriront.

Je vais dire quelques mots sur la nébulisation. Les tests sont probants, le problème est de nébuliser tout le matériel dans les délais. On sait le faire sur la ligne 1, parce qu'on peut amener les navettes à quai. Sur la ligne 13, il faut déplacer le matériel dans les galeries, de train en train, c'est plus long. On rencontre des difficultés opérationnelles. La désinfection est effectuée depuis le début avec des méthodes plus traditionnelles. Nous voulions renforcer le nettoyage qui l'a déjà été avec la désinfection, et avoir une désinfection plus efficace, qui dure plus longtemps. Nous pensons être prêts pour tous les bus, mais pas le 11 mai pour le métro avec cette nouvelle technologie. Cependant, cela avance, et c'est bien. Peu de réseaux le font dans le monde. À Hong Kong et Séoul, cela concerne quelques stations, mais ce n'est pas systématique. C'est parfois plus de communication que de réalité.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Je propose de poursuivre. Madame AZEVEDO ?

Mme AZEVEDO.- Bonjour. Nous avons eu une séance extraordinaire en CSSCT centrale hier. Je pensais que M. NIVAULT allait faire un compte rendu. Nous avons eu le même document qu'aujourd'hui. Nous remercions Mme CAROFF et M. CARILLO. Cela a été rapide, j'ai reçu le document le jour même.

La question de M. CRUCHET est légitime, puisque nous en avons parlé hier avec Mme CAROFF, M. PATRAVE ayant fait la demande.

L'offre est passée de 70 à 75 %. Je suis machiniste sur le CSE 5. L'offre qui nous a été présentée est de 70 %. Cela doit dépendre de l'effectif de chaque attachement.

Vous avez parlé de 5 000 agents en renfort en amont des gares dans le cas 1 de l'obligation de renfort. D'où viennent-ils ? Vous avez dit qu'il y aurait peut-être une obligation de moyens renforcés, mais nous n'avons pas encore la réponse.

La charte a été signée hier, pouvez-vous nous le confirmer ?

Vous avez dit que l'arrêt de la vente sur le réseau de surface était maintenu jusqu'en septembre. Est-ce définitif ?

Les stations fermées sont au nombre de 60. Vous annoncez que toutes les gares et stations de métro de banlieue seront ouvertes. Vous avez cité quelques exceptions, pouvez-vous les rappeler ? Vous avez parlé de Villiers, mais il y en a plusieurs en région Ile-de-France.

La police sera présente dans trois stations de tramway sur le T1, c'est bien.

Il reste des petits flous sur le temps octroyé entre chaque vacation quels que soient les agents, métro, RER, bus. Nous verrons le nettoyage après. Les agents qui travaillent l'après-midi se posent des questions sur la désinfection. À Bus, par exemple, il n'y aura plus de dépôt/dépôt, les agents relèveront en station. Or il n'est pas prévu de temps dans les tableaux de marche pour effectuer la désinfection. Je pense que nous en parlerons ultérieurement.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Madame PHIRMIS ?

Mme PHIRMIS.- Bonjour à tous. Certes, des mesures sont prévues mais on sent que c'est l'inconnue pour tout le monde, avec beaucoup de questionnements. Pour la CFE-CGC, ils sont similaires à ceux de M. BOYER et de M. JONATA.

Je voudrais attirer l'attention sur la peur que cela génère. Rappelons que huit de nos collègues [...] dont deux sont décédés à notre grand regret. 17 sont encore hospitalisés et 110 cas avérés de collègues affectés sont portés à notre connaissance. Ne l'oublions pas.

Pour la CFE-CGC Groupe RATP, la sécurité et la santé de demain doivent être la priorité à l'aube du déconfinement qui s'annonce. Pour les métiers de l'exploitation qui sont en première ligne, il est important de rassurer les agents au contact car il leur est demandé de rassurer

les voyageurs par de la pédagogie pour certains et de la répression pour d'autres, afin de veiller à l'application des gestes barrières. Rassurer les agents, c'est valable pour tous et dans tous les secteurs. La peur est là, elle est très présente et plus encore pour les exploitants et les mainteneurs, les encadrants présents sur les réseaux.

Attention à ne pas aller trop vite et à tenir le bon discours, à savoir qui fait quoi. Il est important de le dire. Qui fait quoi et où ? Bien sûr, l'encadrement est partie prenante et mettra tout en œuvre pour la réussite et la reprise de nos activités avec un préalable absolu : la sécurité et la santé des salariés.

Merci Monsieur le Président.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur SARDANO ?

M. SARDANO.- Bonjour. Quelques remarques sur la situation des CSE qui a été mentionné tout à l'heure par le Secrétaire l'instance. Je donnerai une information pour mon CSE. D'un côté, on constate que des choses sont faites, il ne faut pas le nier. D'un autre, il y a encore des zones d'ombre, qui sont de deux ordres. Il y a celles qui correspondent à des décisions gouvernementales auxquelles la RATP n'a pas aujourd'hui la capacité de répondre, on peut le comprendre. Je pense qu'elle nous informera au fur et à mesure. Je n'ai pas d'inquiétude sur ce sujet ni d'interrogation. Il y a aussi des zones d'ombre liées à notre capacité à faire ou à ne pas faire.

En cours de séance, nous sommes passés d'un avis réservé à un avis négatif parce que nous avons besoin de réponses précises et écrites sur ces zones d'ombre. Nous attendons des réponses de la direction sur une dizaine de points. Nous ne pouvons malheureusement pas faire autrement au regard de notre responsabilité morale vis-à-vis de nos collègues.

Je voulais revenir sur ce qui dépend de nous. Monsieur MARTIN, vous annoncez un niveau d'offre de services à Bus de 75 %. Je suis un peu gêné parce qu'on fera entre 0 % et 100 %. Sur le 215 qui passe à proximité de la Porte de Montreuil, ce sera 0 %. Sur le 73, du côté de Paris, ce sera 40 %. Sur le 60, ligne qui charge beaucoup, ce sera du 100 %. Le Département Bus a un tableau lié à son programme de transports et au déconfinement, avec l'intégralité du niveau de service qu'elle offrira en fonction des lignes. Je pense que les collègues de Bus sont fortement intéressés par la transmission de ce tableau.

Sur le tram, heureusement qu'il y aura la police dans trois stations. Le T1, avec ses petites rames, n'aura une offre de service que de 70 %, le T3 A de 67 %. Le T8 qui n'est pas la ligne la plus chargée 100 %. On peut s'interroger sur ces capacités à faire, sur les difficultés à couvrir par endroits. Cela peut interroger sur le management, pas celui du terrain, mais des directions locales. Il

a été fait référence ce matin à Bords de Marne. Quand on demande à des collègues machinistes de conduire alors que le climat est aussi délétère dans un centre bus, ils ont plutôt envie de se protéger et de ne pas prendre de risque.

Il y a une réelle réflexion sur l'état d'esprit, sur l'aspect anxiogène, d'autant qu'il est annoncé la montée par l'avant pour éviter que les voyageurs se croisent. Certes, cela peut être une bonne chose, mais, tous les machinistes le diront, même avec la demi-porte avant fermée, cela n'empêche pas les voyageurs de passer par-dessus pour demander un renseignement au machiniste, de s'accrocher à la vitre anti-agression et de passer leur visage au-dessus pour interpeller le machiniste. Il y a encore beaucoup de trous dans la raquette s'agissant des aspects qui dépendent de nous.

D'un point de vue technique, le choix des temps de parcours d'un trafic, cela s'entend. Un temps de TM vacances scolaires est réduit de 20 %. Si en plus, on doit ouvrir les portes à tous les arrêts, ce sera compliqué. Des managers qui sont sur le terrain disent que cela ne sert à rien d'ouvrir les portes systématiquement pour éviter que les voyageurs touchent les boutons, parce qu'ils sont tellement conditionnés par des années de pratique qu'ils appuient toujours sur le bouton, même si on leur demande de ne pas le faire. On perd du temps aux arrêts où il n'y a pas de demande et on n'en gagne pas ailleurs. Cette mesure est à remettre en cause en fonction de l'expérience, cela ne paraît pas utile.

J'apprends qu'au métro, un travail de réflexion a été effectué pour créer un tableau de marche adapté à l'offre de transport et à la couverture de service. À Bus, ce n'est pas le cas. Des centres bus ont créé des TM avec suppression, mais certains ne l'ont pas fait. Demain, les régulateurs du CRIV reprendront le travail en se demandant comment faire pour gérer cinq ou six lignes avec parfois trois suppressions. Ce sera compliqué, voire quasiment impossible. N'ayant pas des TM adaptés, ils ne pourront pas réguler finement et il arrivera ce que M. CHIKH a dit. On enverra des machinistes en petit train et parfois dans des trous, avec toutes les problématiques de charge, de non-respect du nombre de voyageurs et d'agressivité dont les machinistes pourraient devenir les victimes.

Je ne comprends pas. On sait depuis 15 jours que l'on va passer à une offre maximum. Je ne comprends pas que l'on n'ait pas créé des TM suppression pour l'ensemble des lignes qui peuvent être supprimées. On ne supprime pas un service sur des lignes qui font plus de 20 minutes.

Je ne comprends pas que l'on n'ait pas fait une prévision avec des TM construits pouvant entrer dans les différents outils de la maintenance, pour l'affectation des bus, comme des

outils de régulation. On avait le temps de le faire, cela représentait un peu de travail, mais cela se faisait toujours dans le passé. Diapason a réduit les effectifs et on s'étonne ensuite de ne plus être capable de le faire. En l'occurrence, il ne s'agit pas des réponses du Gouvernement qui manquent, mais de nos capacités à faire qui vont nous interroger dans le futur sur nos capacités de répondre aux appels d'offres. Si ce sont toujours les mêmes qui le font, on perd le savoir par ailleurs. Cela fera le lien avec nos débats des séances à venir.

Je trouve regrettable de penser que dans un département aussi important que Bus, des personnes vont se retrouver seules du fait de leur métier. C'est le métier qui veut cela. On n'est pas capable sur les métiers qui dépendent de nous de proposer de réelles solutions pour que le travail se passe bien, pour que nos collègues machinistes ne se retrouvent pas lâcher en pleine nature à devoir se débrouiller seuls, pour que nos collègues du CRIV et les managers en règle générale puissent être à leurs côtés pour les aider quand ils sont seuls et appellent à la radio pour avoir du soutien. Je crains qu'ils aient du mal à en avoir malgré la meilleure volonté du monde ; on ne peut pas tout faire en même temps. C'est un regret majeur qui nous a poussés, au sein du CSE, à émettre un avis négatif.

M. Le PRÉSIDENT.- Je voudrais partager avec vous une remarque. Vous connaissez mon attachement au débat, à la discussion. Je remercie à nouveau M. MARTIN, Mme FARES, M. HOUPERT de s'être joints à nous cet après-midi. Je vous prie de croire que ces trois intervenants sont extrêmement engagés pour finaliser la préparation du déconfinement dans les précieuses heures qui nous séparent du 11 mai.

Je vous demande, s'il vous plaît, de préciser vos questions afin d'utiliser efficacement le temps des intervenants, sachant que nous y passerons le temps nécessaire. Si une réponse ne satisfait pas la personne qui a posé la question, elle ne changera pas pour autant. Merci de considérer que le temps de tout le monde est précieux et qu'on en a besoin pour finaliser la préparation.

Monsieur DELEBARRE ?

M. DELEBARRE.- Je remercie M. MARTIN pour ses précisions complémentaires. Je sais que c'est difficile en ce moment, puisque nous sommes toujours dans l'attente des décisions du Gouvernement. Il a apporté deux précisions, l'une sur l'obligation de moyens renforcés qui nous dégage de l'obligation de résultat, et l'autre sur la mise en place de l'attestation employeur.

Je voudrais revenir sur cette question d'attestation employeur et son impact sur le contrôle et la verbalisation, comme le non-port du masque. Je ne sais pas si on peut en discuter maintenant ou avec Mme FARES.

Je rappelle à M. MARTIN que la très grande majorité des agents B1 est assermentée. De quelle assermentation parlez-vous ?

J'aimerais connaître le détail des stations fermées. Nous approchons du 11 mai, il ne faudrait pas que les voyageurs en aient connaissance avant nous, parce que cela aura une incidence sur les conditions d'utilisation des agents. Ils doivent savoir s'ils sont affectés à une station ouverte ou fermée. Il faudrait avoir connaissance rapidement des stations fermées pour que les salariés puissent s'organiser.

Vous dites que les bus s'arrêteront à tous les points d'arrêt. Si j'ai bien compris, cette demande émane d'une association d'usagers pour éviter de toucher les boutons d'ouverture des portes. Est-ce également le cas pour le réseau ferré ? Il y a des tripodes sur une partie des lignes de péage. Les usagers devront forcément les pousser. L'utilisation de ces barrières est importante, ce qui peut entraîner une propagation du virus. Le réseau ferré transporte beaucoup plus de voyageurs que le réseau de surface.

Pour terminer sur le sujet des CSE, Monsieur AGULHON, les collègues qui sont intervenus en leur sein ne voulaient pas des réponses sur le plan de transport ou le plan de relance d'activité parce qu'on ne les a pas toutes aujourd'hui, mais sur les conditions d'utilisation du personnel. C'est à vous et aux responsables d'établissement de répondre sur les conditions d'utilisation du personnel et leurs conditions de travail. C'est la raison pour laquelle il y a eu des problèmes.

M. Le PRÉSIDENT.- Il ne m'avait pas échappé, Monsieur DELEBARRE, que c'était la question centrale, et elle est légitime. Vous pouvez tous comprendre que certaines conditions d'utilisation du personnel sont fonction *in fine* de la mission confiée à la RATP, comme à la SNCF, à Transdev et à Keolis, et qu'il peut y avoir des zones d'incertitude au regard des réponses que nous attendons.

Je vous propose d'écouter M. ORIEUX, Mme ESCHMANN. M. MARTIN répondra et nous prendrons une dernière série de trois prises de parole.

M. ORIEUX.- Bonjour à tous. J'ai une question. On peut se féliciter que pour une fois, le Gouvernement et l'entreprise aient répondu en donnant des moyens supplémentaires pour sécuriser des lignes de bus, de tram et de métro. M. MARTIN a dit que les forces de police seraient

déployées essentiellement sur le Département du 93. Je peux l'entendre, mais la RATP est-elle en lien avec le Département du 93, l'autorité organisatrice, le Gouvernement, concernant ce département ?

Que ferons-nous quand un usager ne portera pas de masque ? Il n'aura peut-être pas les moyens de s'acheter une boîte de masques à 50 €. Y a-t-il une phase de prévention, de pédagogie, ou des fonds qui auraient été débloqués pour distribuer aux usagers qui n'en auraient pas pour aller au travail ? Y aura-t-il des distributions gratuites ? Quand on va refuser à un usager de prendre les transports parce qu'il n'a pas de masque, alors qu'il doit aller travailler pour nourrir sa famille, cela risque de créer des situations compliquées. J'aimerais savoir ce qu'un machiniste de bus devra faire si un usager entre dans son bus sans masque.

M. Le PRÉSIDENT.- M. MARTIN va pouvoir répondre à cette dernière question. Nous serons plusieurs à répondre aux autres questions.

Mme ESCHMANN.- Je voulais revenir sur l'annonce de M. DJEBARRI de ce matin, sur les attestations afin que les voyageurs puissent emprunter le métro aux heures de pointe. M. MARTIN en a parlé tout à l'heure. J'aimerais connaître l'amplitude des horaires à laquelle les voyageurs pourront voyager sur notre réseau. J'aimerais savoir qui fera les contrôles.

Par ailleurs, savez-vous qui prendra la décision de fermer des lignes ou des stations ? Que doivent faire les agents qui constatent ou qui souffrent du manque de distanciation ? Que se passerait-il dans le métro s'il y avait des soucis de matériels qui stationnent quelques instants en ligne ? Comment faire pour évacuer les voyageurs ? Avez-vous pris en compte le contrôle du service voyageurs ? Pendant ce confinement, nous avons constaté que les trains sont pleins au départ des terminus. Qui fera le contrôle de ceux qui entrent et sortent à la station suivante ? Ne craignez-vous pas qu'il y ait des débordements entre les voyageurs ?

M. Le PRÉSIDENT.- Je donne la parole à M. MARTIN.

M. MARTIN.- Mme AZEVEDO et M. SARDANO l'ont dit, trois sur quatre, c'est la moyenne. Je ne vais pas détailler toutes les lignes de bus. Comme tous les réseaux, nous visons 100 % sur les lignes les plus structurantes et les plus chargées. Certaines lignes ont un trafic plus faible, parce que le trafic attendu est faible. Ce plan de ligne a été validé avec IDFM, qui doit définir le plan de transport.

C'est dans l'hypothèse d'une obligation de résultat que j'ai parlé des 5 000 personnes extérieures à l'entreprise. Cette hypothèse n'est pas retenue. On n'aurait pas trouvé 5 000 personnes

dans la police, l'armée, la Croix rouge, la sécurité civile. Nous avons fait cet exercice pour expliquer qu'il nous fallait 5 000 personnes de plus pour maintenir un tel service et avoir un contrôle strict.

La charte a été signée hier.

Le report de la vente à bord est un débat que j'ai quotidiennement avec l'autorité organisatrice qui ne l'envisage pas avant septembre. Il y aura un travail préparatoire à mener sur les mesures d'accompagnement, peut-être faut-il mettre du plexiglas, avec la demi-porte. Cela reste à travailler mais la montée sera certainement de nouveau par l'avant d'ici l'été.

Concernant Villiers, je parlais seulement des stations de métro dans Paris. Je ne parle pas de Villiers-sur-Marne, qui n'est pas une gare RATP mais SNCF. Je citais comme exemple la station de Villiers dans Paris.

Une question portait sur les 60 stations. Elles sont définies. J'ai de nouveau écrit hier à IDFM pour fixer la liste. Ce matin, la Présidente a échangé avec le Préfet de police pour avoir des moyens supplémentaires. J'ai une réunion demain matin. Pour moi, la liste des 60 stations fermées lundi sera établie demain. Elle pourra évoluer à la marge, parce qu'il y a encore des débats avec IDFM. M. LAMBERT signale qu'il doit commander le personnel, désinfecter et organiser les stations. C'est un gros travail qu'il doit coordonner avec d'autres activités. Quand il y a 3 000 personnes à planifier, il est important de connaître le programme.

Avec un TM plein trafic, les suppressions permettent de s'adapter s'il y a des retours maladie. C'est un débat technique que je vous laisse aborder avec les personnes de Bus.

L'attestation employeur est mentionnée dans la charte signée hier. Comme M. BABEC, je fais confiance au civisme des personnes. Sachant qu'elle existe, des personnes ne prendront peut-être pas le risque de venir à des moments où elles n'ont pas le droit. Cet aspect psychologique peut limiter le trafic. Par ailleurs, les contrôles ne seront pas systématiques mais effectués par sondage, de façon classique. Pour nous, ce sont le SCC, le GPSR et la police qui s'en chargent. Ce n'est pas prévu pour l'instant pour les B1.

Mme FARES.- Je peux compléter.

M. MARTIN.- Je finis. Monsieur ORIEUX, j'ai des réunions régulièrement avec le Préfet de région. On travaille sur les plans, les réunions sont quotidiennes avec Île-de-France Mobilités. Il n'y a pas de problème, tout est coordonné. Nous avons besoin de leurs retours pour adapter l'offre et le service.

Concernant les masques, des distributions sont organisées par la Région, l'État envisage aussi d'en distribuer. Île-de-France Mobilités va peut-être en donner aux porteurs de Navigo. Dans les premiers jours, nous inviterons les voyageurs à se procurer des masques. Il y en aura un peu partout et nous ferons de la pédagogie. Il n'y aura pas de sanctions dès le 11 mai pour non-port du masque. Cela va se faire en toute intelligence et avec discernement pour que les voyageurs puissent en avoir progressivement. Il y a plusieurs sources pour s'en procurer.

Les horaires réservés aux attestations employeurs seront *a priori* de 6 heures 30 à 10 heures 30 et de 15 heures 30 à 19 heures 30. Il est important de définir l'heure d'arrivée au travail et l'heure de départ. Il ne faut pas qu'il y ait un pic le soir si tout le monde part à la même heure.

Quant aux stations, c'est le Préfet qui peut les fermer. Dans le premier décret, il est indiqué que si la règle n'est pas respectée, l'État peut fermer des stations. En tant qu'opérateur, l'entreprise aura le devoir, si elle considère que la protection des voyageurs et de nos salariés n'est pas assurée, de fermer des lignes. On le fait en cas d'agression. Nous appliquerons les mêmes méthodes pour protéger nos agents et les voyageurs en cas de grosses difficultés.

Nous saurions évacuer des voyageurs, étant donné qu'il devrait y avoir moins de voyageurs. C'est plus compliqué d'appliquer la distanciation sociale lors d'une évacuation sous tunnel, mais nous n'avons pas tous les processus.

Mme FARES.- Je vais compléter sur les attestations. Aujourd'hui, la loi ne parle que du port du masque et évoque les agents assermentés. Une grande partie de nos agents de gares et stations est assermentée, puisqu'ils font du contrôle dans le cadre de leurs fonctions. Cela étant, notre choix est de ne pas être dans une posture répressive dès le départ, c'est également valable pour SCC. L'idée n'est pas de commencer, dès le premier jour, à verbaliser l'ensemble des voyageurs. Ce n'est pas l'idée.

Nous avons besoin de l'ensemble de nos forces vives pour accompagner les flux, accueillir les voyageurs, rappeler les bons gestes, etc. Vous avez raison, il est peut-être un peu naïf de notre part de croire au civisme. Tout le monde ne suivra pas les règles, mais c'est une carte à jouer que de compter sur la bonne volonté de chacun.

La loi a été votée, mais il n'y a pas encore de décret d'application, et l'infraction n'a pas encore été créée. Lundi, on ne pourra pas verbaliser les voyageurs, c'est dans le courant de la semaine prochaine que nous aurons les moyens légaux pour le faire.

Nous avons volontairement dit que la verbalisation, si nécessaire, serait plutôt du ressort du GPSR et du SCC parce que les agents B1 ont une multitude d'autres fonctions en parallèle.

Nous souhaitons les laisser dans leur rôle d'accompagnement, de vente, de rappel des bons gestes, de gestion des flux, etc. Ils seront fortement sollicités.

Quant à l'attestation, nous appliquerons la mesure si la législation suit. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. La charte signée hier mentionne l'attestation, mais nous n'avons pas plus d'informations aujourd'hui.

M. Le PRÉSIDENT.- Pour commencer les questions de M. DASQUET.

M. DASQUET.- Une remarque suite à l'intervention de M. MARTIN sur les boggies qui sont révisées en moment. Il y a eu beaucoup de travail réalisé dans les ateliers de maintenance patrimoniale durant la période de chômage partiel. Beaucoup d'agents étaient présents à leur poste pour réviser des boggies, particulièrement celles de la ligne d'Orlyval qui ne roule pas en ce moment. On n'en voit pas la nécessité.

Dans les AMP, il a été demandé aux agents de travailler parce qu'il y avait un retard de production suite aux deux mois de conflits sociaux sur la réforme des retraites. Vous avez profité de la présence des agents pendant la période de confinement pour rattraper le retard. Pour les boggies, vous essayez seulement de rattraper un retard de production, il ne s'agit pas de vous prémunir de la sortie de la crise.

J'interviendrai de nouveau sur le sujet du nettoyage.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Madame GRELAUD ?

Mme GRELAUD.- Mme FARES a répondu à ma question, merci Monsieur le Président.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci Madame GRELAUD. Monsieur BOYER ?

M. BOYER.- Je partage votre point de vue, la séance doit se tenir dans de bonnes conditions et dans un respect mutuel. Le temps de tout le monde est précieux, vous avez raison. Il me serait donc agréable que vous répondiez aux questions posées sur le procès-verbal, et non pas dans le fil de discussion instantanée. On commence déjà à partir dans certaines dérives avec ces séances en visioconférence.

Je vais donc vous reposer tranquillement la question : les masques effacent-ils la distanciation sociale comme vous l'avez affirmé lors de la séance du 22 avril ?

Par ailleurs, je vais poser une question, puisque nous traitons de la constatation de l'infraction pour non-port de masque. Une remarque, tous les agents B1 sont assermentés et ont

donc la possibilité de verbaliser. C'est une exigence de l'entreprise à l'embauche. Si un agent n'est pas assermenté dans son année de commissionnement parce qu'il y a un refus de la justice, il est révoqué.

Nous notons avec satisfaction qu'il ne sera pas demandé aux animateurs agents mobiles de verbaliser pour cette infraction. Nous nous en félicitons. Ce seront donc les agents du SCC et du GPSR qui seront chargés de cette mission. Je note que vous retrouvez un intérêt au corps de contrôle constitué, qu'est le SCC, nous nous en félicitons. Nous demandons que vous reveniez sur votre décision de désagréger ce service.

Les agents du GPSR sont en première ligne depuis le premier jour pour faire face à cette crise sanitaire. Leur mission a été compliquée par un afflux de population à risque qui a trouvé refuge dans les espaces ou dans les rames. On aurait pu penser que la direction aurait spontanément pris toutes les mesures pour adapter leur mission, garantir la santé de ses agents et faciliter leur tâche mais rien ne s'est fait naturellement.

Au contraire, les agents du GPSR ont été exposés à des risques sanitaires présentés comme inéluctables. À l'image de la gestion de la crise nationale, l'absence de masques aura été le marqueur du problème, mais pas uniquement. Jusqu'au 2 avril, les agents GPSR qui souhaitaient porter un masque se voyaient menacés d'une sanction. Ceux qui ont exercé leur droit de retrait pour ne pas monter dans le même véhicule de service ont été pointés en code 800, avant que la mesure soit effacée après plusieurs semaines. Ils ne faisaient que respecter les gestes barrières et anticiper les procédures futures.

Nous déplorons que la direction du département ait attendu trois jours après la fermeture des locaux de la brigade des réseaux ferrés, et donc le renvoi des 400 fonctionnaires de police en quatorzaine, pour prendre la décision de fermer le Khéops Paris et envoyer à son tour les agents du GPSR en quatorzaine, en dépit des interventions de plusieurs organisations syndicales. Rien n'y a fait pendant trois jours, la direction du département est restée sur sa décision.

Nous considérons que le risque sanitaire a été trop longtemps sous-estimé, ce qui a provoqué un retard à l'allumage et une désorganisation pour faire face à la crise. Il faut en tirer toutes les conséquences. Il est maintenant question que ces personnels soient amenés à verbaliser les usagers sans masque. Si les textes évoluaient et que nos agents ont le pouvoir de le faire, nous voudrions savoir concrètement comment cette transaction avec l'utilisateur va se dérouler.

Ce n'est pas une petite question, parce que ce n'est pas une infraction comme une autre. Par définition, ils vont rencontrer des voyageurs à risque puisqu'ils ne porteront pas de

masque. Quand on interpelle un voyageur pour le verbaliser, il y a une transaction avec ce voyageur. Je ne vois pas comment la distanciation sociale d'un mètre peut être tenue dans ce cas. En plus, il y a des échanges entre le contrevenant et l'agent verbalisateur pour signer le procès-verbal d'infraction, la prise en main de la pièce d'identité, etc. Comment cela va-t-il se passer ?

Une procédure particulière de verbalisation de cette infraction sera-t-elle établie pour garantir la sécurité des agents ? Maintien de la distanciation physique, remise d'un masque au contrevenant lors de la verbalisation ?

En plus, comme c'est une infraction de droit commun, on doit la faire cesser. Comment cela va-t-il se passer ? L'utilisateur sans masque sera-t-il systématiquement reconduit à l'extérieur du réseau ou lui remettra-t-on un masque pour que son infraction cesse ?

Nous demandons une dotation spécifique adaptée à la mission demandée, notamment des masques FFP2 et éventuellement des lunettes de protection. Je crois que les agents de sécurité de la SNCF sont dotés de lunettes de protection.

J'aimerais, Monsieur le Président, que vous répondiez à ma première question sur le port du masque et la distanciation sociale, je vous en remercie.

M. Le PRÉSIDENT.- Je vais d'abord passer la parole à M. RISPAL.

M. BOYER.- Vous ne voulez vraiment pas répondre ! Vous ne voulez pas que cela dure, mais la question est simple et vous ne voulez pas répondre depuis tout à l'heure.

M. Le PRÉSIDENT.- Comme pour les séquences précédentes, je vais écouter toutes les questions et j'y répondrai après.

M. BOYER.- Vous n'avez pas répondu à cette question, qui était dans la première séquence.

M. Le PRÉSIDENT.- Je répondrai à votre interpellation à la suite de cette séquence.

M. RISPAL.- Je vais regrouper mes interventions pour essayer de ne pas être trop long. Je suppose, Monsieur le Président, que vous serez d'accord avec tout ce que je vais dire, je n'aurais donc pas besoin d'intervenir de nouveau. J'essaie de détendre l'atmosphère, parce que la période qui est traumatisante pour tout le monde crée des tensions, c'est bien normal.

Je pense qu'il y a une absence sur le déconfinement sanitaire. Ce sera un déconfinement psychologique, économique et social. Je comprends qu'il soit difficile de répondre à

toutes les questions sur lesquelles vous êtes interpellés, en raison des recommandations du Gouvernement, qui a fait preuve d'amateurisme dès le début de la crise. Il est compliqué pour l'entreprise de s'adapter.

En revanche, dans l'entreprise, on a toute possibilité de faire en sorte que ce déconfinement se passe du mieux possible.

Sur les risques sanitaires, il faudra admettre qu'il y a encore des difficultés localement sur la désinfection des vestiaires, de l'outillage commun, du matériel. Ce sera compliqué. Nous n'étions pas trop regardants avec nos prestataires, on s'appliquait de la pommade quand on avait des champignons et cela passait, mais aujourd'hui le risque est mortel. Nous serons très vigilants -et vous le serez aussi, j'en suis sûr- sur les règles à respecter en termes de propreté et de désinfection de toutes les surfaces et de tous les locaux. Même si cela se passe assez bien sur mon site de Championnet aujourd'hui, on peut encore s'améliorer. On ne pourra pas prendre cela à la légère.

Le déconfinement ne doit pas se faire seulement par rapport à la crise sanitaire. Cela voudrait dire qu'aujourd'hui, on enterre nos collègues, on met des masques et on continue comme s'il ne s'était rien passé. Ce serait une erreur psychologique de suivre cette ligne. Pour que les salariés y adhèrent avec un bon état d'esprit, en sortant de ce traumatisme assez important, je pense qu'il faudra un déconfinement par la reconnaissance des salariés. Le service public est valorisé et reconnu comme étant plus que nécessaire à la société.

À la RATP, il ne serait pas imaginable qu'il n'y ait pas de reconnaissance. Il existe des leviers dans l'entreprise, les commissions de classement se profilent, il y a des protocoles dans certains départements. Tout le monde s'est inscrit dans la démarche et a respecté les consignes. Il faudra un moment de reconnaissance qui selon moi fait partie du déconfinement et sera important pour appréhender la suite. De plus, le financement du Gouvernement pour le chômage partiel donne des deniers supplémentaires pour des reconnaissances aux salariés. C'est important, me semble-t-il.

Je ne vois pas comment on pourrait ne pas tenir compte de ce qu'il s'est passé. On parle du « jour d'après », mais il faut parler de « l'entreprise d'après ». On a démontré que le fonctionnement actuel -Mme GUILLOUARD l'a précisé aussi- a permis de créer les 20 lignes de bus supplémentaires. Je vous avais dit lors de la dernière séance que nous aurions pu faire plus dans l'entreprise. C'est fait.

À Championnet, il y a des protections pour les machinistes. Il est prévu une série de 500 pour équiper l'ensemble des matériels roulants. C'est une très bonne chose. Je pense que cela

participera à la sortie de la psychose et permettra de rester concentré sur les points de contact, les masques, sans négliger les conditions de travail. Cela participera au bon moral des troupes en essayant de sortir de cette crise par le haut.

Ce n'est plus un secret pour personne, notre modèle paie. Si on subit la crise de plein fouet aujourd'hui, je pense que c'est en lien avec l'activité industrielle au niveau national, à notre incapacité de disposer de masques, de respirateurs, du matériel nécessaire pour protéger la population. Il ne faut pas en profiter, parce que ce serait déplacé en période critique. Cela étant, c'est à nous de remettre en avant notre entreprise intégrée, avec des projets sur imprimante 3D, qui a démontré son utilité au niveau national. Il faudrait penser à une activité industrielle mieux dimensionnée pour mieux répondre aux besoins de la population. Une entreprise comme la nôtre doit être au premier rang et porteuse.

Il sera important d'agir en plusieurs étapes. Il y a le sanitaire, l'économique, le social et le psychologique. Il ne faudra négliger aucune des étapes. Si vous pensez que ces propos sont en dehors du document et qu'ils n'ont pas lieu d'être, cela participera à l'échec de la reprise du travail. Il y aura peut-être une deuxième vague dont la RATP ne sera pas responsable. Le Gouvernement nous met dans une situation compliquée, on est obligé de s'adapter.

Tous ces aspects manquent dans le document. Je n'en fais pas porter la responsabilité aux personnes qui ont rédigé le document. Il faudra que les managers et les responsables locaux aient des rôles à jouer dans la reprise des activités.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur BAZIN ?

M. BAZIN.- Je suis au regret de constater le départ de M. MARTIN. C'est normal, il y a beaucoup à faire et on ne peut pas être partout.

M. MARTIN.- Je suis encore là.

M. BAZIN.- Ce que je vais dire ne vous concerne pas personnellement Monsieur MARTIN. J'entends depuis quelque temps des propos qui m'attristent. En fait, je ne sais pas quelle position adopter car je ne suis pas persuadé au vu de la situation que l'on réussisse le jour d'après ou en tout cas le monde de demain.

Plusieurs propos ont été tenus sur le Département de la Seine-Saint-Denis, comme si on voulait de manière implicite stigmatiser la population de ce coin d'Île-de-France. Je trouve cela déplorable. J'ose espérer que je ne suis pas le seul à l'avoir remarqué. Une grande partie de la population de cette région est en première ligne. On applaudit avec hypocrisie à 20 heures. Il serait

bien d'avoir un minimum de correction vis-à-vis de ces personnes. Ma famille y vit, y travaille et apporte des soins face au Covid-19 ! Je trouve déplorable les propos tenus par certains dans l'instance. C'était mon coup de gueule. J'espère ne plus avoir à entendre ces insinuations, sinon ma réaction sera d'une autre ampleur.

Je partage un souhait qui concerne la verbalisation. Vous ne voulez pas verbaliser tout de suite, je suis d'accord, il faut commencer par accompagner, informer afin que la population se fasse au nouveau monde. Peut-être devra-t-on désormais porter en permanence le masque comme le seul outil qui nous permettra de nous protéger au minimum d'une pandémie. Toujours est-il que ce ne sont que des vœux pieux, puisque le Gouvernement n'a eu de cesse, depuis quelques années déjà, de verbaliser, de frapper à outrance, de martyriser un peuple en souffrance qui ne fait que réclamer des mesures de bon sens et de partage.

Il faut adopter la politique qui consiste à accompagner ces populations sur notre réseau, en faisant en sorte que cela se passe le mieux possible et que cela finisse par devenir (?) dans le monde de demain sans avoir à souffrir d'une maladie. Ce n'est pas avec les (?) au pouvoir que cela risque de changer puisque ces mêmes personnes seront prêtes à verbaliser à tour de bras. 135 €, ce n'est pas rien. Si on peut faire du chiffre facilement, tout va bien. Je ne voudrais pas que mon entreprise, celle à qui j'ai offert tant d'années, devienne le support de ce pouvoir. Il faut aussi que l'entreprise soit payée, je peux le comprendre, mais cela risque d'être compliqué si on veut préparer un monde meilleur pour demain.

Ce ne sont pas des questions mais c'est impressionnant de voir vers quoi on se dirige. Si on ne change pas, on n'est pas près de voir ce monde meilleur après le Covid, parce qu'on sera resté sur les mêmes positions, que l'on aura le même regard sur nos voisins de la Seine-Saint-Denis ou d'ailleurs en disant que ce sont toujours « ces gens-là ». Cela commence à faire beaucoup !

M. Le PRÉSIDENT.- Merci Monsieur BAZIN. Je propose à MM. SARRASSAT et SARDANO d'intervenir.

M. Le SECRÉTAIRE.- J'interviendrai après M. SARDANO et M. MARTIN, pour conclure sur cette partie.

M. SARDANO.- Je regrette sincèrement la réponse sur les TM de M. MARTIN, qui invite à solliciter Bus. Je rappelle que nous avons émis un avis négatif ce matin parce que Bus n'a pas voulu voir. Bus, cela n'existe plus, il y a cinq CSE suite à votre volonté de faire éclater ce département.

Je trouve regrettable que vous ayez éludé la question, c'est assez irrespectueux. Je suis désolé si on vous prend du temps mais je signale que tous les élus ont travaillé hier soir très tard, en séance pour certains, qu'ils ont repris ce matin et n'ont pas eu de coupure repas pour pouvoir être présents.

Le CSEC vous a demandé de suspendre un certain nombre de projets et de vous en tenir à l'essentiel. Nous avons alerté lors de la présentation des orientations stratégiques sur le millefeuille de projets. Les personnes ne s'en sortent plus. Des RH de département font partie de trois projets et doivent gérer le déconfinement, je pense que c'est une charge de travail insupportable pour eux. Vous leur mettez une pression inutile. Il aurait fallu faire des choix pour se concentrer sur l'essentiel.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Avant de donner la parole à M. MARTIN pour répondre aux questions, je vais répondre à M. BOYER.

Concernant le masque et la distanciation, depuis le début de la crise, nous suivons les avis de la communauté scientifique. Les scientifiques de l'extérieur de l'entreprise et les médecins du travail considèrent tous unanimement que les meilleures barrières sanitaires sont finalement la combinaison de plusieurs gestes barrières dont la distanciation et le port du masque. Je précise les propos que j'ai tenus il y a plusieurs jours.

À la maintenance, on est passé d'une distanciation physique recommandée d'un mètre à une distanciation physique de deux mètres, elle s'entend sans port de masque, à l'époque en tout cas. Quand on a constaté que sur un certain nombre d'opérations de maintenance, cette distanciation physique n'était pas compatible avec des gestes professionnels, on a considéré que l'on pouvait réduire, voire annuler la distanciation physique par le port du masque chirurgical ou FFP2 ou FFP3 selon les opérations. C'est à chaque geste professionnel que correspond la référence de masque la plus appropriée.

M. Le PRÉSIDENT.- Je donne la parole à M. MARTIN et à Mme FARES sur les gestes professionnels spécifiques du contrôle dans la circonstance du Covid. Y aura-t-il un protocole de contrôle spécifiquement adapté au contrôle du masque ou de l'attestation ? Monsieur MARTIN et Madame FARES ?

M. MARTIN.- Il faudra définir les modalités comme dans toute action de contrôle. Dans un premier temps, il y aura une invitation et la fourniture de masques. Celui qui violera la règle de mauvaise foi sera raccompagné ou sanctionné. La contravention s'élèvera à 135 €. Il faudra

trouver les modalités. Cela se regarde. Quand le GPSR intervient pour des faits délictueux, ce sont les mêmes modalités. Je sais que le Département SUR y travaille.

Je considère abusifs les propos de M. SARDANO sur le manque de respect. J'ai beaucoup de respect pour l'ensemble des personnes, je m'investis beaucoup. Je n'ai pas un manque de respect. Vous avez eu un débat technique sur le type de tableau. Je considère que les techniciens de Bus ont plus les compétences que moi pour en parler car, malgré ma fonction, je n'ai pas toutes les compétences.

Je ne ferai pas plus de commentaire, nous avons autre chose à faire.

Mme FARES.- Le SCC va-t-il raccompagner à l'extérieur de nos gares et stations les personnes qui ne portent pas de masque ? La réponse est la même qu'aujourd'hui. Le SCC constate les infractions, mais n'a pas autorité à raccompagner les voyageurs. C'est le GPSR ou la police qui s'en charge.

M. BOYER.- Ma demande portait sur le GPSR, pas sur le SCC.

Mme FARES.- On peut les inviter à se procurer un masque dans nos commerces ou les distributeurs. L'idée est que les masques soient à un coût abordable pour tous.

Une deuxième question portait sur les mesures envers les personnes qui contrôleront. Tout n'est pas défini. Les agents qui seront en contact avec le public seront équipés d'un masque et d'une visière, afin qu'ils puissent être en contact tout en étant le plus protégé possible lors d'éventuels contrôles.

M. Le PRÉSIDENT.- Je vais compléter la réponse sur les équipes du GPSR. Je crois qu'il a été annoncé hier en CSSCT que les lunettes et masques chirurgicaux seraient la dotation adaptée aux gestes professionnels que le GPSR aura à accomplir.

Monsieur SARRASSAT ?

M. Le SECRÉTAIRE.- Il y a encore de nombreuses questions. Nous aimerions que les représentants de la direction nous répondent un peu, même s'ils n'ont pas toutes les réponses et même si cela prend du temps.

Pourquoi cette pression sur la RATP ? On va revenir aux fondamentaux. La RATP est un service public au service du public. Nous dépendons directement de l'État, qui nous demande des choses incroyables en très peu de temps, par des annonces politiques. Tout doit être mis en œuvre pour les réaliser. Le coût financier sera certainement évoqué en son temps dans cette instance, mais

il y a aussi un coût humain. Je ne parle pas des victimes que nous déplorons, mais du coût humain à long terme.

Les cadres supérieurs, les agents de maîtrise, les opérateurs, les ouvriers ont tous le sentiment que l'on est dans l'urgence absolue, sous la pression. Ils sont obligés de faire au mieux pour faire fonctionner la RATP. Pendant des mois, on nous a démontré que la RATP était une entreprise comme les autres. Je le dis haut et fort, la RATP est un service public, avec des obligations et les difficultés d'un service public. Quand nos donneurs d'ordres donnent des ordres qui nous paraissent aberrants, la RATP se met en œuvre pour les réaliser au mieux. Je tire mon chapeau à l'ensemble des salariés de la RATP pour tous les efforts qu'ils produisent en ce moment. Il faut être positif. Je pense aux machinistes, aux B1, aux agents du GPSR, aux B3, aux mainteneurs, qui ont encore des convictions professionnelles. Je tiens à le souligner en tant que Secrétaire de cette instance au nom de tous les élus.

J'aime être positif parce qu'il y a de l'énerverment, de la passion, mais il faut souligner la qualité de notre entreprise.

M. Le PRÉSIDENT.- Je propose d'aborder le nettoyage avec M. HOUVERT. Compte tenu du fait que nous allons continuer à avoir recours au télétravail dans les mêmes circonstances et conditions que jusqu'à présent, nous répondrons aux questions sur les activités tertiaires, si vous en avez. La présentation de M. HOUVERT sera centrée sur les mesures de nettoyage et de désinfection pour les agents et les voyageurs.

M. HOUVERT.- Bonjour. Je propose de vous présenter quelques planches sur le nettoyage. Je parle du nettoyage en qualité de porte-parole et depuis ma fonction de responsable des achats de la RATP. Il a fallu se coordonner avec les entreprises de nettoyage et il y a eu beaucoup de recherches de nouveaux partenaires de nettoyage. Ce que je vous présente est le fruit d'un travail acharné, réalisé par les équipes de M. MARTIN, M. DUMONTET, M. DAGUERREGARAY, M. LETY, etc. Je voudrais le saluer.

Je commencerai par vous citer trois chiffres clé pour avoir une vision synthétique de ce que représente le renforcement du nettoyage au service des voyageurs et de nos agents. Ces chiffres comprennent l'intégralité du périmètre, matériels roulants, espaces, y compris espaces tertiaires, gares, stations. Par rapport au mode nominal de nettoyage, l'effectif passera de 1 300 à 1 830 agents au service de la tâche qui nous attend. Le document est déjà obsolète.

Les fréquences de nettoyage ont été multipliées par deux. Tout a été doublé dans les métros, les RER, les stations, les gares et les gares routières. Tout est nettoyé avec un produit 2 en 1, le détergent ayant été complété du virucide.

Un autre chiffre est important. À partir de lundi, en raisonnement base annuelle, 160 M€ seront dédiés au nettoyage, alors que la dépense était de 83 M€ en 2019. La dépense de nettoyage et de désinfection double.

Ce chiffre comprend le nettoyage traditionnel, le coût de la nébulisation sur l'intégralité des bus dès lundi matin, et la provision pour la nébulisation des métros et des RER qui fait pour l'instant l'objet d'un essai de faisabilité. Nous recherchons le bon produit et l'industriel qui pourra nous accompagner dans cet effort. Les 160 M€ embarquent l'intention de généraliser le procédé « plus industriel » de nébulisation. En attendant, la désinfection est réalisée à la main, cela fonctionne très bien et c'est aussi performant d'un point de vue sanitaire.

Je vais détailler les modes.

Sur le matériel roulant, il y aura des redites. C'est sur le bus que nous sommes le plus avancé en termes d'innovation avec le procédé de nébulisation. Nous sommes en train de clôturer la deuxième semaine d'essais industriels sur deux centres bus (Ivry et Charlebourg) représentant 420 bus, pour essayer de mettre au point les modes de fonctionnement et l'organisation de ce procédé de désinfection, qui s'intègrent au milieu de nos opérations de maintenance et de nettoyage.

Il y a plusieurs semaines, nous avons identifié un industriel et un produit qui ont retenu toute notre attention. Il fallait le vérifier sur un échantillon suffisamment représentatif. Trois jours avant le 11 mai, tous les feux sont au vert. Nous devons déclencher des plans B sur quelques petits sujets, mais cela n'a rien de grave. À trois jours du déconfinement, tous les feux sont verts.

Nous devons décider de la généralisation sur tous les centres bus. Dans la mesure où la désinfection de la séquence sanitaire sera industrialisée, nous pourrions reconcentrer les forces de nettoyage traditionnel sur des opérations de nettoyage traditionnel. C'est une grande victoire pour le monde du bus. Nous sommes contents d'avoir pu capter cet industriel, qui nous paraît avoir les reins suffisamment solides pour nous accompagner le temps qu'il faudra.

Le mode du ferré embarque le tramway, le métro et le RER. La généralisation de la nébulisation n'est pas encore décidée. Des essais ont été menés sur les lignes 1 et 13. M. MARTIN en a parlé, il s'agit d'essais de faisabilité. Tous les critères ne sont pas au rendez-vous pour décider de la généralisation. Il y a des problèmes d'accès.

Nous voudrions tester d'autres produits, des titulaires de nettoyage frappent à notre porte avec des propositions intéressantes. Nous voulons nous donner du temps pour choisir la bonne solution. Ne comprenez pas que nous hésitons à l'adopter. La décision est prise, puisque nous avons budgété de quoi le faire, mais nous voulons une situation industrielle robuste. Nous ne voulons pas céder à la pression ni à la panique, nous ferons les essais qu'il faudra, nous trouverons le bon industriel et le bon produit pour que cela se réalise dans de bonnes conditions.

Pour le reste, le discours général est : produit 2 en 1, intensification du nettoyage avec passage supplémentaire et insistance sur les zones de contact.

Voilà rapidement ce que je peux dire sur le nettoyage.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Mme DROUAIRE a une question sur les masques.

Mme DROUAIRE.- Je voulais revenir sur les masques. Si des voyageurs montent dans le bus sans masque contrairement à d'autres, quelle action doit entreprendre le machiniste-receveur si des personnes se rapprochent de lui car, comme vous le savez, le machiniste-receveur est toujours pris à partie quand il y a un problème dans le bus. Les voyageurs lui demandent de l'aide, comme lors de chaque incident dans le bus. Si cela génère une bagarre, le MR devra stopper le bus et faire intervenir les forces de l'ordre. Qui sera impacté par l'incident ? Les voyageurs respectueux. Ce n'est pas possible.

M. Le PRÉSIDENT.- Nous y reviendrons tout à l'heure. Monsieur ORIEUX ?

M. NIVault.- J'avais demandé la parole avant.

M. Le PRÉSIDENT.- Toutes mes excuses.

M. NIVault.- Il a été décidé de traiter le point par chapitres et de poser les questions après la présentation de chaque chapitre. Je pense que tous les élus ne sont pas arrivés en même temps. J'ai entendu des questions sur la nébulisation, sur le fait que je n'ai pas fait de déclaration alors que le Président de l'instance et le Secrétaire ont défini le déroulement de la séance. C'est la raison pour laquelle je n'ai pas lu la déclaration, qui est prête et que j'ai sous les yeux.

Concernant la désinfection, il est prévu 1 830 prestataires pour le nettoyage, c'est bien parce que c'est en augmentation. Ces personnes sont-elles formées ? Sont-elles équipées des bons produits, du matériel nécessaire et des EPI, conformément à la réglementation ? Dans nos départements, nous avons tous vu des prestataires désinfecter sans EPI, avec une lingette pour tout

un bus, un train ou un métro. Si le personnel n'est pas équipé, n'a pas le matériel ni la connaissance de ce qu'il faut faire, cela ne sert pas à grand-chose.

Au sujet des prestataires, la CSSCT centrale a rédigé un courrier le 26 mars dans lequel elle demande à être en copie des protocoles engagés par les entreprises extérieures pour désinfecter les matériels roulants. Nous sommes toujours sans réponse à ce jour. Les protocoles existent-ils ? Y a-t-il des modes opératoires pour désinfecter nos matériels roulants ? Nous n'avons toujours pas de réponse.

Concernant la page 14 du document, je lis que le nettoyage a été doublé sur les métros, RER, stations, gares, ainsi que dans les gares routières. En quoi consiste ce doublement de nettoyage ? S'agit-il de nettoyage ou de désinfection ? De quoi s'agit-il ? C'est flou. La désinfection des RER n'a pas lieu deux fois par jour. Dans nos locaux, seuls les sanitaires le sont deux fois par jour.

Vous dites également que le budget est passé de 83 M€ à 160 M€. Vous mentionnez que le budget est en croissance de plus de 70 % pour 2020. Je ne comprends pas.

Il est indiqué page 19 que la désinfection de tous les matériels roulants est faite au moins une fois par jour, conformément au respect du décret du 19 mars. Vous précisez dans un document qu'elle est effectuée une fois par jour et dans un autre document qu'elle a été multipliée par deux. J'aimerais des précisions.

M. Le PRÉSIDENT.- Monsieur CHIKH ?

M. CHIKH.- Bonjour, Monsieur HOUPERT. Une question a été posée sur la désinfection des locaux et des terminus, qui a été doublée. Dans les CSE 2 à 5, nous n'avons pas eu la réponse à cette question. Nous avons pourtant des exemples précis. C'est nettoyé une fois, cela va-t-il doubler ? Comment est-ce fait ?

Une fois de plus, je vous alerte sur les prestations. La plupart consiste en un nettoyage rapide avec un coup de serpillière. Sur le document présenté, on a l'impression que le passage de ces prestataires sera plus rigoureux. Si personne ne peut surveiller le travail effectué, ce sera ni fait ni à faire. Je n'ai pas vu de process relatif au contrôle du nettoyage.

Par ailleurs, je vais citer l'exemple du terminus de la gare du Nord où il y a eu beaucoup de soucis. Il n'y a qu'un nettoyage par jour. S'il est doublé, il y en aura deux. Quelle sera l'amplitude horaire ? Les nettoyages auront-ils lieu à 6 heures du matin et à midi, sans intervention de midi à 3 heures du matin ? Nous n'avons pas de réponse à cette question.

Huit ou neuf lignes de bus ont pour terminus la gare du Nord. S'il y a deux machinistes par ligne, cela fait 15 personnes. Il y a constamment la police et souvent les contrôleurs. Cela fait beaucoup de monde dans le terminus, même s'il est assez grand. Dans le protocole national édité par le gouvernement sur le déconfinement, il faut 4 mètres carrés par personne. Il ne faudrait pas plus de 12 ou 13 personnes dans ce terminus. En prenant en compte les personnes du nettoyage, cela intrigue.

Par ailleurs, il y a eu des soucis d'aération dans ce terminus. Il est préconisé d'ouvrir la fenêtre, sauf qu'il n'y en a pas. Il y a une ventilation, mais uniquement dans les parties sanitaires.

Nous avons entendu l'obligation de moyens pour les usagers, mais reste l'obligation de résultat pour les salariés. J'espère que vous tiendrez compte des remarques que je viens de faire sur l'état des terminus.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur JONATA ?

M. JONATA.- Une question sur le nettoyage, comme vous dites. Vous avez précisé qu'il était effectué au moins deux fois par jour en gares et stations. Cependant, le nettoyage ne comprend pas la nébulisation. Pouvez-vous me confirmer qu'elle doit être effectuée au moins deux fois par jour dans les gares et stations et surtout entre les services, pour éviter la contamination entre agents ?

M. Le PRÉSIDENT.- Je ne préempte pas la réponse de M. HOUPERT, qui a dit tout à l'heure que les produits utilisés pour le nettoyage étaient virucides. La nébulisation n'est pas le seul processus de désinfection. Le nettoyage avec un produit virucide est une désinfection également.

Monsieur DASQUET ?

M. DASQUET.- Les lignes A et B étant en cogestion RATP/SNCF, quelle sera la méthode de nettoyage et de désinfection de la SNCF ? Des agents de conduite et de maintenance utilisent des trains nettoyés ou désinfectés par la SNCF au quotidien. Comment s'assurer que le nettoyage est fait à la SNCF ? Quel procédé utilise-t-elle ?

M. Le PRÉSIDENT.- Merci Monsieur DASQUET. Mme GRELAUD, M. BAZIN, puis Mme AZEVEDO.

Mme GRELAUD.- Ma question ne porte pas sur le nettoyage, mais sur le télétravail (page 12). Je voudrais savoir si suite à la crise sanitaire, il faut s'attendre à la généralisation du télétravail en mode nominal et à une évolution du protocole de 2018.

M. BAZIN.- Monsieur le Président, la question des masques a-t-elle déjà été évoquée ou peut-on encore poser des questions ?

M. Le PRÉSIDENT.- Allez-y.

M. BAZIN.- Avez-vous prévu la quantité de masques nécessaire pour avoir une activité à la maintenance dans les normes de sécurité sanitaire imposées ? Qu'en sera-t-il si on se mettait à transpirer fortement avec les fortes chaleurs et à avoir du mal à respirer sous ces masques ? Potentiellement, il peut y avoir de la casse. Est-il prévu d'augmenter la quantité prévue, à savoir un kit de deux masques, pour que les activités soient réalisées ?

Comment feront les agents pour être équipés et pourvus en masques sans passer par l'attachement, sachant qu'ils ont jusqu'à présent l'habitude de ne pas prendre leur service à l'attachement, parce que les chantiers sont un peu partout en Île-de-France, voire dans nos installations qui ne sont pas des lieux de vie habituels. Il faut que les agents aient connaissance du nombre de semaines qu'ils pourraient passer à l'extérieur de l'attachement.

Sur le nettoyage, nous n'avons pas de prérogative pour vérifier la qualité de désinfection du personnel. Nous ne sommes peut-être même pas compétents en la matière. Nous faisons confiance à la bonne foi des entreprises, qui fournissent à leurs personnels de quoi nettoyer et des EPI. Force est de constater que le personnel a de l'eau et peut-être du savon à disposition, alors qu'il est censé désinfecter. Ce n'est certainement pas ce que vous avez demandé. Comment la direction le contrôle-t-elle et s'assure que les bonnes pratiques sont appliquées par les prestataires ?

Ma dernière question porte sur les masques. Avec les fortes chaleurs, de plus en plus de mainteneurs ont des céphalées et des difficultés à respirer depuis quelques semaines avec le port du masque. Quid de la capacité à pouvoir respirer correctement avec un masque ? Dès qu'on le touche, il faut le jeter, d'où la nécessité d'avoir des masques en nombre suffisant pour pouvoir intervenir correctement sur le réseau.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Madame AZEVEDO ?

Mme AZEVEDO.- Je voulais revenir sur l'intervention de M. NIVault. Je pensais qu'il allait faire un compte rendu de la séance CSSCT. Avant la présentation sur l'offre de transport de M. MARTIN, il y avait, me semble-t-il, une petite présentation générale. J'attendais ce moment pour prendre la parole.

J'en reviens au nettoyage et à la désinfection. Je remercie M. HOUPERT, qui vient de dire que le nettoyage qui a été multiplié par deux, avec un produit 2 en 1. C'est une question de

sémantique, quand on parle de nettoyage, je suppose qu'il s'agit de nettoyage désinfection. On le sait, l'un ne va pas sans l'autre, les médecins du travail nous l'ont souvent répété. Je n'arrête pas de le répéter moi-même.

Quand vous dites que le nettoyage a été doublé dans le métros et RER, faut-il comprendre nettoyage et désinfection ou seulement nettoyage ? La différence est importante. Une désinfection ne va pas sans un nettoyage préalable. Par ailleurs, un nettoyage seul n'aurait pas de sens.

M. Le PRÉSIDENT.- M. HOUVERT va apporter des éléments de réponse. Nous ferons 10 minutes de pause ensuite.

M. HOUVERT.- Merci pour toutes vos questions. Cette crise sanitaire montre que la spécialité du nettoyage va changer de dimension et prendra une autre ampleur dans la RATP de demain. Nous essayons pour l'instant, en mode réactif et dans l'urgence de la crise, de traiter tout ce que nous devons. Il est certain que l'on va changer de paradigme sur ce sujet au sortir de cette crise.

Je ne vais pas répondre aux questions dans l'ordre.

Tous les renforcements dont je vous ai parlé, 1 300 agents à 1 830, ont été contractualisés et négociés avec les titulaires de nettoyage. Ils ont su répondre à nos besoins et n'ont pas déclaré d'infaisabilité. Il est de leur responsabilité de mettre les moyens en face de nos demandes. Nous avons été solidaires dans la crise en dépannant en masques quelques prestataires de nettoyage qui n'avaient pas anticipé le sujet. Aujourd'hui, ils sont tous dans la conformité. Les engagements de renforcement sont pris et négociés.

Je vais revenir sur le « fois 2 » pour être certain qu'il n'y a pas d'incompréhension. Vous avez raison, Madame, avec un produit 2 en 1, à la fois détergent et désinfectant, une augmentation de la fréquence des passages quotidiens, on l'augmente pour le nettoyage et pour la désinfection, puisque le produit à deux effets. Votre remarque est donc exacte.

À ma connaissance, la SNCF fait comme nous. Je crois savoir qu'il n'y a pas de point d'eau dans certains points d'arrêt SNCF. Nous sommes leaders en matière d'avancée sur le nettoyage. Je crois savoir qu'elle ne fait pas d'essai sur la nébulisation.

Je précise que la nébulisation est un procédé automatique de vaporisation de particules de désinfectant d'une taille de 20 microns. Quand on passe un produit désinfectant à la main, c'est aussi une opération de désinfection. N'associez pas la nébulisation à la désinfection. On

sait désinfecter autrement. Passer un chiffon à la main avec un produit 2 en 1, cela s'appelle désinfecter.

Le contrôle est un sujet compliqué. Il y a eu des situations un peu délicates. Le contrôle est parfois fait au travers d'une prestation de contrôle que l'on achète, parfois il est réalisé avec nos propres équipes. Nous nous sommes fait aider par le SCC pour contrôler, grâce à la baisse d'activités et de charges.

L'autre avantage de la nébulisation pour bus est que l'on n'a pas à contrôler le nettoyage. On sait contrôler qu'il ne reste rien dans les bus, mais il n'est pas facile de contrôler le nettoyage des surfaces. Ce qui est intéressant dans la nébulisation est le procédé de traçabilité mis en place à Bus. Nous le gardons en tête comme procédé pilote. Un code-barres indique que le bus a été intégralement nébulisé. Cela nous rassure, cela fait partie des avantages de l'industrialisation du contrôle. Le procédé va partout, et est tracé grâce au code-barres.

Vous avez raison, on aurait pu se passer d'écrire plus 70 % quand on passe de 85 ou 90 M€ à 160 M€. Cela doit représenter 90 % d'augmentation. C'est effectivement supérieur à 70 %. C'est une erreur de ma part, j'aurais pu l'écrire différemment.

M. LE PRESIDENT.- Sur les masques, on peut répondre ensemble à M. BAZIN.

Notre niveau de stock et notre visibilité sur les flux d'approvisionnement pour renouveler ce stock au fur et à mesure de la consommation sont assez robustes. Je pense qu'il faut vraiment saluer le travail remarquable des équipes d'acheteurs de VAL. Cette robustesse des approvisionnements a été obtenue en un temps record.

Monsieur BAZIN, les équipes travaillent sur la dotation pendant les services au moment des grandes chaleurs. La dotation actuelle pourrait paraître insuffisante. Nous avons noté la question, nous sommes en train de la documenter. C'est en lien avec nos stocks et notre flux.

À quel endroit faut-il retirer sa dotation quand on est itinérant ? C'est aussi en cours de traitement au sein de chaque département ou de chaque UO en fonction de ses spécificités.

M. HOUVERT.- Sur les stocks, je dors sur mes deux oreilles seulement depuis quelques nuits. C'est très compliqué. Je vais partager avec vous quelques éléments sur notre façon de gérer dynamiquement ce stock. L'intégralité des achats provient de Chine, hormis les masques réutilisables, en tissu qui viennent de France. Nous nous sommes mis en mouvement depuis début mars. Les bonnes semaines, 25 % de ce que nous attendons pour une semaine sont importés et livrés à Boissy. Nous avons utilisé 11 sources d'approvisionnement. Nous avons varié la taille des lots,

utilisé l'avion et le bateau, et fait appel à la solidarité des grands Groupes français, je pense à La Poste, pour nous aider dans cette gestion dynamique.

Aujourd'hui, nous avons une bonne visibilité à S+7 semaines pour accompagner la montée en charge du service et des exigences, plan chaleur compris. Nous le faisons le mieux possible avec tout l'engagement et toute la finesse qu'il faut mettre dans le sujet. Nous sommes nombreux sur le marché et sur tous les produits sanitaires, qui s'arrachent sur toute la planète de la même façon. On peut commencer à dissoudre les inquiétudes. Notre plan d'approvisionnement est robuste. Nous avons une bonne visibilité. Des semaines sont plus difficiles que d'autres, mais nous tenons la barre. Je pense que nous traverserons cela sans aucun problème sur ce sujet. Je m'engage. Si cela ne fonctionne pas, vous saurez que c'est moi.

M. BAZIN.- Vous parlez de 25 %, mais combien devriez-vous en avoir ?

M. HOUPERT.- Je préfère ne pas donner de chiffres.

M. BAZIN.- Vous annoncez que vous allez nous donner des chiffres, vous annoncez 25 % et vous ne voulez finalement pas en donner.

M. HOUPERT.- 25 %, c'est un chiffre.

M. Le PRÉSIDENT.- La RATP s'organise pour ne pas être en rupture de stock et doter ses agents de toutes les protections sur lesquelles elle s'est engagée.

Je réponds à la question sur le télétravail. Ensuite, je donnerai la parole à MM. SARRASSAT, CHIKH, NIVault pour revenir sur la question, MM. DOMINÉ et KHELLAF.

Madame GRELAUD, nous allons rester sur le niveau de télétravail actuel pendant au moins trois semaines. Nous savons que cela pose des difficultés. Je n'idéalise pas le télétravail tout le temps, pour tout le monde, dans toutes les situations. Néanmoins, l'entreprise s'est projetée dans une utilisation du télétravail qu'elle n'imaginait pas pouvoir atteindre un jour. Il faudra en tenir compte. Nous sommes prêts à faire un REX de ce que nous vivons, à le partager avec les organisations syndicales sur la deuxième partie de l'année, et à réévaluer le recours au télétravail au regard de l'expérience que nous vivons.

M. Le SECRÉTAIRE.- Je pense que la pause sera la bienvenue, parce que les orientations du Gouvernement ont été annoncées, dont des éléments qui pourraient être communiqués officiellement au CSEC. Des points sont clairement identifiés. La pause pourrait être l'occasion de faire le point avec vos observateurs.

Par ailleurs, je ne veux pas faire de polémique à la CSSCT. S'il y a des déclarations à faire, il faut demander la parole. Nous allons décliner le document. Je pensais que tout le monde avait compris le déroulement préalablement. Nous sommes entrés frontalement dans le dossier, parce qu'il y a beaucoup d'interrogations et d'inquiétudes. Il faut comprendre l'impatience de tout le monde. Je vais laisser les élus intervenir.

M. Le PRÉSIDENT.- Mme DROUAIRE me rappelle à l'ordre à juste titre. Vous avez posé la question du rôle du machiniste-receveur si un voyageur ne porte pas le masque. Les interventions de M. MARTIN et Mme FARES vont dans le même sens. On a un devoir d'information, il faut encourager les voyageurs à porter le masque. Cela ne conduit pas le machiniste-receveur à imposer le port du masque ni à procéder à l'éviction d'une personne qui ne le porterait pas dans le bus.

Vous avez conclu en disant que ce sont encore les personnes les plus respectueuses et disciplinées qui pourraient être victimes de l'irrespect des voyageurs sans masque, ce n'est pas faux. À plusieurs reprises, plusieurs intervenants ont fait le pari du sens des responsabilités des voyageurs, je m'associe à eux. C'est un pari que l'on ne peut pas prendre à 100 %.

M. MARTIN a aussi rappelé qu'en cas de difficulté importante, le machiniste-receveur a à sa disposition l'alarme discrète et la possibilité de faire intervenir le centre ou le GPSR. Le dispositif d'intervention s'adaptera au fur et à mesure que l'on sera confronté à ce type de situation.

Monsieur CHIKH ?

M. CHIKH.- Je vais préciser ma question. J'ai bien entendu la réponse sur la nébulisation et le nettoyage industrialisé. Cela a été bien fait avec une ICP, un plan de prévention, et l'association des élus de la CSSCT. Il n'y a pas de souci. Ma question portait sur les terminus. Le terminus de La Défense est grand, il y a un passage par jour. Je suppose qu'il y en aura deux. Quels seront les horaires ? En cas de non-réapprovisionnement de savon, comment font-ils ? Ma question porte sur les contrôles des terminus de bus.

M. Le PRÉSIDENT.- M. HOUPPERT n'est pas le responsable du nettoyage. Compte tenu de l'importance de ce sujet en interne et pour nos voyageurs, il y a sûrement une réflexion organisationnelle à mener. Je sais que vous allez adorer ma réponse ! J'ai peur que M. SARDANO profite de la pause pour penser que c'est une forme d'irrespect alors que ce n'est pas le cas, c'est une question à poser au Département Bus ou au CSE des terminus dont vous parlez. Néanmoins, je relaierais cette question à MM. BETEILLE et LOVISA pour que la réponse vous soit apportée le plus vite possible.

M. NIVAULT a posé la question de la désinfection des métros et RER deux fois par jour. Je ne suis pas certain que cela ait été dit.

M. NIVAULT.- C'est mentionné de cette façon dans le document.

M. Le PRÉSIDENT.- Il est indiqué que l'on a doublé les nettoyages.

M. NIVAULT.- Et ce sont des nettoyages désinfectants, comme cela a été dit tout à l'heure...

M. HOUPERT.- J'ai peut-être été maladroit dans mon intervention. J'ai dit que le « fois 2 » de cette page signifiait plusieurs choses. D'une part, il est utilisé un produit 2 en 1. J'aurais pu le détailler pour éviter les incompréhensions. Les produits utilisés font office de détergents et de produits virucides. La désinfection des matériels roulants est réalisée dans le respect du décret, au moins une fois par jour. Il n'y a pas d'engagement à le faire deux fois par jour.

Pour améliorer le procédé de désinfection, nous sommes en train de documenter la nébulisation à une fréquence que l'on imagine être d'une fois par semaine. Excusez-moi pour l'imprécision. Cela signifie que l'on utilise un produit 2 en 1. Le matériel roulant est désinfecté au moins une fois par jour, conformément au décret. On imagine que le procédé de nébulisation aura lieu une fois par semaine.

M. NIVAULT.- Page 14, il est quand même indiqué que les nettoyages ont été doublés.

M. HOUPERT.- Oui, mais j'apportais une précision sur la désinfection qui a lieu au moins une fois par jour, et pas deux fois.

Mme AZEVEDO.- Je suis d'accord avec M. NIVAULT, c'est très mal formulé.

M. HOUPERT.- On reformulera. Excusez-moi pour cette synthèse un peu hasardeuse. Regardez plutôt à la page 15 le détail de la chorégraphie sur le ferré.

M. Le PRÉSIDENT.- Monsieur DOMINÉ ?

M. DOMINÉ.- Ma question renvoie au débat éternel sur les technologies et les libertés individuelles. Depuis le début de la crise sanitaire, on nous parle des masques et du gel hydroalcoolique pour se protéger et protéger les autres. En matière de prévention, on a vu apparaître des technologies de détection frontale individuelle pour s'assurer de la bonne température corporelle des personnes. Il faut se protéger des marchands du temple qui fleurissent

dans le monde. L'entreprise a-t-elle prévu de se doter d'une telle technologie notamment à l'entrée des bâtiments tertiaires ?

M. Le PRÉSIDENT.- Pour que l'on comprenne bien, votre question porte essentiellement sur la prise de température des agents ?

M. DOMINÉ.- Oui.

M. Le PRÉSIDENT.- Je vous répondrai. M. KHELLAF a la parole.

M. KHELLAF.- Depuis le début de la séance, on parle beaucoup du retour à métro, Bus, RER. Je voudrais intervenir sur les espaces tertiaires. Dans un premier temps, je vais parler du bâtiment Val Bienvenüe, aménagé en open space, flex office, et j'en passe. Je voulais savoir comment vous voyez le retour des agents dans ce bâtiment, qui en accueille plus de 3 000. Nous avons eu le débat en CSE, mais nous n'avons pas obtenu de réponses concrètes. Le bâtiment sera-t-il réaménagé ou pas ?

L'expertise relative au transfert des ingénieries mentionnait un REX à six mois. Serait-il possible de le faire pour identifier ce que l'on pourrait améliorer dans le bâtiment ?

Je voudrais également parler du projet LYBY +, de Shamrock ou d'autres futurs aménagements. J'ai l'impression que le projet LYBY + se poursuit malgré la crise que nous traversons. J'ai l'impression que tout le monde est d'accord pour abandonner les open spaces et les flex office, car il n'est plus possible d'y travailler avec cette crise. Qu'est-il envisagé dans l'entreprise ?

M. Le PRÉSIDENT.- Avant de passer la parole à M. HOUPERT, je réponds à M. DOMINÉ.

Nous recommandons à chaque personne qui ressentirait des symptômes à son domicile de ne pas attendre d'être sur son lieu de travail pour prendre sa température. Néanmoins, nous nous sommes dotés de près de 2 000 thermomètres pour permettre à chaque manager qui le souhaite de les mettre à la disposition des agents qui voudraient connaître leur température sur leur lieu de travail. Ce n'est pas obligatoire.

Sur les espaces tertiaires et LYBY +, je laisse M. HOUPERT répondre.

M. HOUPERT.- Il est évident qu'une telle crise nous oblige à reconsidérer complètement la vie au bureau et ce, bien au-delà des projets que citait M. KHELLAF. Quel que soit l'espace tertiaire, sa forme, sa conception, il porte en lui des espaces partagés qui posent question aujourd'hui. Je pense que le plus vieux flex office du monde est un bloc sanitaire. Il n'y a pas de siège

affecté quand on y va. Une salle de réunion est un vieux flex office. Je me souviens des conditions dans lesquelles vous teniez ces instances au 9^{ème} étage du bâtiment A. Nous partageons certaines préoccupations avec M. SARRASSAT sur les espaces de restauration, qui sont aussi des flex office d'une certaine façon. Un ascenseur est un flex office, une rampe d'escalier ou un escalier pris par des dizaines de personnes en est un.

Tous les endroits où on partage sont requestionnés. Il nous faut essayer de déployer avec beaucoup de bon sens et d'instinct de protection la vie de l'employé dans un bureau tertiaire.

Autre chose va beaucoup changer. Je me souviens de mon inconfort, lors des premières réunions, quand je venais expliquer que pour une équipe de 100 personnes, le concept de l'espace dynamique consistait à installer 80 bureaux et à utiliser les mètres carrés ainsi gagnés au profit d'espaces collectifs. J'ai du mal à penser qu'au sortir de la crise, 80 personnes vont se déplacer pour s'asseoir à un bureau fixe devant un ordinateur quand elles auront démontré pendant des semaines qu'il est possible de travailler depuis le domicile. Je pense que nous devons retravailler sur ce que l'on va venir chercher au bureau, sur la collaboration que l'on va y rechercher et sur les espaces pour servir cela.

Nous avons décidé de poursuivre le projet LYBY + en termes de planning. Nous allons déclencher les travaux et avons aussi décidé, avec le Dr JOUANNIQUE, de lancer un grand benchmark, de faire de la veille pour se projeter après la crise sur le type de besoins collaboratifs et d'espaces qui donneraient envie aux personnes de quitter leur domicile pour travailler au bureau. Cela dépasse largement tout ce que l'on avait pu imaginer avant cette crise. Nous avons le temps de le travailler en temps masqué sur le projet LYBY +, sur Val-Bienvenue, Championnet, Philidor et tous les espaces dans lesquels il faudra vivre dans les prochaines semaines.

Des consignes de précaution vous seront envoyées par mail sur la façon de se réunir, les toilettes, les bureaux, la manière de prendre l'ascenseur, la gestion des poubelles, des équipements partagés. Nous allons interdire l'accès à certaines salles, etc. J'espère avoir été complet. Si nous avons la certitude qu'arrêter ce type de projet était la solution, nous le ferions. Nous sommes persuadés que le niveau de télétravail va exploser et que les raisons qui feront déplacer les personnes jusqu'au bureau changeront.

Monsieur KHELLAF, quand on refait le film, il y a eu trois mois de conflit et de grève contre la réforme des retraites, 50 jours de confinement. Val-Bienvenue a dû accueillir 5 % de sa population, il est encore un peu tôt pour faire un REX. Ma profonde conviction est que Val-Bienvenue n'accueillera jamais 2 000 personnes en même temps. Nous prendrons toutes les mesures de précaution nécessaires pour protéger les futurs habitants de Val-Bienvenue. Certains aménagements

seront revisités, et nous allons poursuivre cet effort de réflexion sur notre empreinte tertiaire qui sera obligatoire.

M. KHELLAF.- Vous dites que l'on a démontré que l'on pouvait travailler hors poste de travail. Le télétravail était une obligation compte tenu de la crise, c'était compliqué pour les agents. L'entreprise va-t-elle favoriser le télétravail à long terme ?

M. Le PRÉSIDENT.- C'est exactement ce que j'ai répondu à Mme GRELAUD. Nous allons essayer de tirer parti ensemble de l'expérience que nous vivons depuis presque deux mois maintenant, pour savoir quelle suite donner à cette expérience massive de télétravail.

Monsieur DELEBARRE ?

M. DELEBARRE.- Je voudrais que l'on réfléchisse sur l'heure de fin de cette séance. Beaucoup d'élus ont eu un long CSE ce matin. Allons-nous terminer à 18 heures ? Nous pourrions poursuivre la séance demain. Je voudrais que l'on fixe une heure de fin.

M. Le PRÉSIDENT.- Nous reprenons à 17 heures 40.

La séance, suspendue à 17 heures 25, est reprise à 17 heures 42.

M. Le PRÉSIDENT.- Je propose de reprendre la séance.

M. Le SECRÉTAIRE.- Je prendrai la parole après votre intervention pour discuter des modalités de la poursuite de la séance.

M. Le PRÉSIDENT.- Nous voulions, avec Mme CAROFF, faire un zoom sur une question qui a été posée par plusieurs personnes concernant la scolarisation. La présentation est un tout. Vous l'avez souligné, à quelques heures du démarrage, il est important que l'instance soit la plus complètement informée possible. Je souhaiterais finir cette séance à une heure raisonnable, pour répondre à la demande de M. DELEBARRE. On peut se donner jusqu'à 19 heures 30 au plus tard pour balayer complètement la présentation, ce qui fera une séance de 5 heures à 5 heures 30. C'est ma proposition, Monsieur le Secrétaire.

M. Le SECRÉTAIRE.- En situation normale, j'aurais dit non tout de suite. Des agents sont en difficulté sur le terrain. La priorité des élus est de répondre au maximum et rapidement à leurs interrogations. Je suis dans l'optique de poursuivre la séance jusqu'à 19 heures 30. Cela me paraît être une heure raisonnable au vu des efforts de chacun. Je vais toutefois demander à chaque

représentant syndical de se positionner de manière formelle sur cette option, car je ne veux pas me substituer à la position de chaque organisation syndicale.

M. BAZIN.- 10 heures d'affilée, il faut le faire !

M. ORIEUX.- Nous sommes en séance depuis ce matin. Je me permets de prendre la parole, parce que c'est n'importe quoi. Nous avons des enfants et des familles. Je ne sais pas si vous vous rendez compte.

M. Le PRÉSIDENT.- Nous sommes tous dans la même situation. Elle est exceptionnelle à plusieurs égards, et je suis soucieux de donner une information complète à cette instance.

M. BOYER.- Ce n'est pas acceptable, on impose la visioconférence aussi à nos familles. Il est hors de question de finir après 18 heures. Nos familles n'ont pas à subir cela. Je vous rappelle que nous sommes chez nous. Il est hors de question que j'impose cela plus longtemps à ma famille.

M. Le PRÉSIDENT.- M. SARRASSAT souhaite que les représentants syndicaux prennent position.

M. DELEBARRE.- Je trouve la méthode un peu cavalière de la part du Secrétaire, parce que c'est un ensemble d'élus. Bon nombre ont fait part de leur mécontentement et de leurs problématiques aujourd'hui. Je suis un peu surpris par la méthode. Pour autant, nous arrêterons à 18 heures parce que, comme l'a dit M. BOYER, nous avons tous une famille, on ne va pas lui imposer cela. Certains ont aussi des occupations envers leur famille. Par ailleurs, bon nombre d'élus sont en séance depuis très tôt ce matin. On aurait pu reprendre demain, cela ne me gênait pas, à titre personnel. Entre ce soir et demain, il y aurait eu un peu de repos.

M. RISPAL.- Demain, c'est férié !

M. Le PRÉSIDENT.- Je veux prendre mes responsabilités. Y a-t-il d'autres interventions ?

Mme FONTAINE.- Pour la CFE-CGC, j'ai fait le point avec les élus CFE-CGC dont certains étaient en CSE ce matin. Pour tout le monde, les journées sont difficiles. Nous sommes prêts à poursuivre, parce qu'il faudra le faire à un moment, or on risque de se trouver dans des situations délicates à ce moment-là.

M. BABEC.- Nous sommes nous-mêmes dans une situation d'injonctions contradictoires. Nous voulons être informés et pour beaucoup, la journée est longue. C'est compliqué. C'est à chaque délégation de voir midi à sa porte. On peut envisager, si l'entreprise est disponible, de terminer cette séance demain matin. Cela me paraît une solution. Nous pouvons aussi faire collectivement un effort de discipline -compliqué je l'admets- pour limiter le nombre de questions.

M. Le SECRÉTAIRE.- Je propose d'arrêter à 19 heures et d'écouter Mme FARES. L'aspect social pourra être traité demain matin.

M. Le PRÉSIDENT.- D'accord, allons jusqu'à 19 heures et nous verrons.

M. Le SECRÉTAIRE.- La présentation de Mme FARES est fluide. Je pense que les questions seront précises. Nous reprendrons demain matin avec le sujet RH.

M. Le PRÉSIDENT.- Je cède la parole à Mme FARES pour prendre la main sur la présentation.

Mme FARES.- Merci pour le temps que vous m'accordez, c'est appréciable. Je vais aller droit au but pour laisser le temps à l'échange.

Notre sondage BVA montre une réelle inquiétude des Franciliens à reprendre les transports. Cela ne nous étonne pas. Ce qui est mis en avant est la peur de l'affluence, des préoccupations autour de la propreté et le port du masque que tout le monde souhaite le plus général possible pour se protéger et protéger les autres. Il y a beaucoup d'annonces, de reportages sur tous les médias.

Je vais vous présenter les dispositifs pris par la RATP au service des voyageurs.

Le premier est d'accompagner le personnel en interaction et en contact avec les voyageurs. L'essentiel à retenir est que nos agents auront un rôle déterminant sur le terrain, qu'ils soient agents d'accueil, machinistes-receveurs, du GPSR, contrôleurs, etc. Je parle de ceux qui sont en forte interaction avec le public. Ces personnes seront accompagnées en priorité. Nous avons déployé les agents SEM, mais les autres suivront pour les accompagner, avec un dispositif qui se présente sous forme de fiches. Ces fiches permettent de rappeler toutes les mesures prises pour eux, afin de les informer des dispositifs et de ceux offerts par la RATP à destination des voyageurs. Elles contiennent une explicitation des rôles et des postures attendus. Certaines de vos questions ont porté sur ce sujet. Ce sera précisé. Elles comprendront des questions-réponses, notamment les questions que l'on anticipe de la part des voyageurs pour que les salariés aient des éléments de

réponse. Bien entendu, ce sera pareil pour les managers, les agents de maîtrise dont le rôle est essentiel pour accompagner cette partie très relationnelle du sujet.

Pour réaccueillir, il y aura une campagne de communication d'Île-de-France Mobilités avec les transporteurs, la SNCF et nous, afin d'inciter au télétravail, à l'utilisation du vélo, etc. Nous allons également mettre en avant une offre de vélo, de trottinette et d'autres mobilités sur notre application et notre site Internet, comme nous l'avons fait par le passé.

Nous mettrons en avant l'achat par anticipation, notamment les premiers jours, avec la possibilité de recharger son Passe Navigo via son application Android et le SMS Ticketing pour Bus. Nous allons mener des campagnes que je vais vous montrer.

Parmi les mesures qui nous ont été demandées, il y a l'installation la plus large possible de distributeurs de gel hydroalcoolique sur le réseau. Ce sera le cas progressivement. Nous avons déjà fait un énorme travail. Dès lundi, 30 stations très fréquentées, 20 gares routières et 50 bornes du tram seront équipées. Jusqu'à 1 000 distributeurs de gel hydroalcoolique seront progressivement déployés sur l'ensemble du réseau, et rechargés par les prestataires. J'en ai parlé, nous nous sommes assurés que les distributeurs automatiques de notre réseau pouvaient proposer à la vente des kits de masque, gants, gel, etc., et que les commerces du réseau qui le souhaitent puissent proposer ce service également.

Il y aura des distributions de masques de l'État par la Sécurité civile et la Croix-Rouge devant nos gares et stations. La Région et des élus locaux en distribuent déjà. Île-de-France Mobilités souhaite mettre à notre disposition des masques pour les abonnés Navigo. Dans les premiers jours, il y aura un accompagnement sur le sujet des masques.

Un pacte de coresponsabilité sera diffusé un peu partout et affiché dans les bus, les stations de métro et de RER. Il incite à un comportement responsable de la part des voyageurs, tout en rappelant les engagements de la RATP dans cette période délicate.

Le sujet qui a été spectaculaire ces derniers jours est notre capacité à produire une quantité assez importante d'autocollants. Je remercie l'ensemble des équipes et des départements, qui se sont très fortement mobilisés. Les ateliers de M2E notamment ont fonctionné à plein régime. Tous les acteurs sont fortement mobilisés pour la pose. C'est en complément des annonces sonores, des écrans à images et autres affiches sur le réseau.

S'agissant de la charte, nous prenons des engagements, les voyageurs également. Ils sont détaillés après.

Nos engagements portent sur le nettoyage désinfectant, le gel hydroalcoolique, la signalétique pour favoriser la distanciation, le port du masque par nos agents pour protéger les voyageurs et se protéger. L'information en temps réel sera très importante, car l'offre sera évolutive en fonction de ce que l'on sait et de ce que l'on peut faire.

Pour les voyageurs, la première chose est le port du masque, la seconde est l'utilisation du gel mis à disposition pour se laver les mains à l'entrée dans les transports. Parmi les nouveaux réflexes, il y a l'hygiène et l'utilisation des poubelles pour jeter masques, mouchoirs et autres. Il faudra éviter les voyages aux heures de pointe quand cela est possible, acheter à distance et limiter les déplacements. L'idée est qu'ils marchent ou utilisent d'autres mobilités dans un premier temps quand c'est possible.

Vous avez le dispositif de marquage dans les gares et stations. À l'entrée des stations, il y aura un message de ré-accueil, un rappel des trois mesures essentielles et une incitation au lissage aux heures de pointe, indiquant de façon globale ce que l'on considère comme étant les heures de pointe et hyper pointe, même si la situation est différente selon les lignes.

Dans les gares, il y aura une incitation aux gestes propres, le nudge propreté sera déployé d'ici lundi. Il y aura des messages de rappel dans les escaliers mécaniques, parce que les personnes ont le réflexe de se serrer les unes aux autres sur ce type d'équipement. Dans la salle d'échange qui est un lieu important, nous avons marqué au sol la distance d'un mètre à respecter. Sur les grands quais et certaines lignes, des traits seront disposés à un mètre de distance. Dans les stations plus petites, ce seront des pastilles rondes.

Quant à la gestion des flux, la liste évoluera en fonction des stations fermées. L'idée est d'accompagner les flux pour éviter les croisements, d'indiquer les entrées et les sorties. Cela évoluera en fonction des flux observés. L'essentiel de ces marquages était obligatoire, nous avons souhaité en rajouter d'autres.

Parmi les obligations, il fallait condamner un siège sur deux sur les quais et dans le matériel roulant. Il y aura un rappel des gestes dans les matériels roulants pour que personne ne puisse dire que nous avons manqué à notre devoir d'informer sur le port du masque obligatoire et la distanciation. Nous sommes beaucoup attendus sur cette capacité à faire savoir.

Dans le courant de la semaine prochaine, le marquage au sol sera progressivement posé dans le matériel roulant, avec un mètre de distance.

Tout cela sera accompagné par un dispositif sonore complet, qui incitera aux bons gestes, à l'achat à distance, qui rappellera que le port du masque est obligatoire, qu'il faut laisser

descendre les voyageurs avant de monter dans les rames, se répartir sur la longueur du quai, etc. Pour les agents qui seront amenés à prendre la parole, nous avons écrit une série d'annonces afin de les aider à diffuser les messages.

Sur le digital, l'application a été adaptée à ce mode de crise en mettant en avant les gestes barrières, le Pacte voyageurs, ainsi que quatre sujets primordiaux que sont l'achat en ligne, les nouvelles mobilités, le signalement propreté, l'idée étant de privilégier le contact avec la RATP plutôt que Twitter pour nous signaler des faits dans un circuit court. Les signalements arriveront au service clientèle qui se mobilisera fortement pour informer les unités opérationnelles des sujets et réagir de façon la plus réactive possible quand cela est nécessaire.

Ce week-end, sera testé le *push* notification pour inciter les voyageurs, qui ont l'application RATP et doivent reprendre les transports, à se procurer un masque et à penser à leur titre. Nous utiliserons pour la première fois ce canal, que nous avons tous en partie sur nos smartphones. Nous avons préparé cela de façon très réactive durant ces derniers jours.

Nous avons déjà largement évoqué le sujet du contrôle. La verbalisation devrait se situer à hauteur de 135 € pour le non-port du masque. Ce seront les équipes du GPSR et du SCC qui verbaliseront, quand ce sera nécessaire, mais pas dès lundi. Nous réaccueillerons les personnes contraintes d'aller travailler pour leur faciliter la vie, les informer des nouvelles règles qu'il faut apprendre pour voyager ensemble.

Tous ces dispositifs incitatifs, communicants, de marquage, etc., ne permettront pas de s'assurer que 100 % des indications seront appliquées. Cependant, avec toutes ces mesures, nous serons complètement présents vis-à-vis de notre obligation de moyens que nous aurons déployée et mise en place en un temps record. Je remercie toutes les équipes qui y ont participé.

Le PRÉSIDENT.- Merci de la célérité de votre présentation. M. NIVERT a demandé la parole.

M. BAZIN.- J'ai demandé la parole. Vous m'excuserez, je vais vous abandonner, je suis en train de faire un malaise. Je suis tout seul à l'étage, sans personne. Je vous remercie pour le respect de la vie des élus, de la vie des personnes. Je quitte cette séance, je suis extrêmement en colère et déçu. Je me sens de plus en plus mal. Au revoir.

M. Le PRÉSIDENT.- Portez-vous bien quand même, Monsieur BAZIN. Je vous souhaite une bonne soirée.

M. BOYER.- On ne peut pas laisser notre camarade comme cela ! Vous faites le choix de poursuivre la séance jusqu'à une heure avancée, M. BAZIN était déjà en séance ce matin. Il faut se poser les bonnes questions, Monsieur le Président.

M. Le PRÉSIDENT.- Nous sommes en train d'appeler la sécurité du bâtiment pour nous assurer que M. BAZIN se porte bien. Merci de votre recommandation, Monsieur BOYER.

M. BOYER.- Donc ce n'est pas grave, on continue, cela ne pose pas de souci. Si j'ai bien compris, on est déjà dans le monde d'après. Le Premier ministre vient d'annoncer qu'il faudra travailler plus longtemps ; vous mettez déjà en œuvre ses recommandations. C'est un peu dur, des journées comme cela où on est confiné chez nous. On fait subir cela à notre famille, on est derrière notre écran, c'est insupportable. Des journées de 12 heures comme cela, ce n'est pas acceptable. Notre collègue fait un malaise, il faut en tirer toutes les conséquences. J'appelle les autres élus et les représentants syndicaux à tirer les enseignements de ce qu'il se passe.

M. Le PRÉSIDENT.- Monsieur NIVERT ?

M. NIVERT.- Je vais toutefois poser mes questions. On voit bien que cela a été monté en un temps record et que l'on est dans l'obligation de moyens et pas de résultat. On essaie de faire au mieux et de respecter les mesures imposées. On peut quand même se poser des questions, non pas sur le masque -qu'est-ce qui interdit les voyageurs de l'enlever pendant le parcours ?-, mais sur le respect des distances et ce que l'on peut appeler les contrevenants à ces règles. On a suffisamment de moyens en vidéo protection pour détecter ces contrevenants ou les situations où les distanciations ne sont pas respectées.

Le problème est qu'une fois ce non-respect constaté, que se passe-t-il ? Je ne vois pas comment régler ce problème une fois qu'il a été constaté. Cela a été évoqué tout à l'heure quand on parlait des contrôles. Il n'est pas prévu de contravention pour non-respect de la distance dans le projet de loi actuel. Je ne sais pas si on va pouvoir verbaliser. Par ailleurs, si la distance n'est pas respectée, qui ne la respecte pas ? J'ai du mal à voir comment on peut, si ce n'est garantir, assurer notre mission de faire respecter ces mesures. Cela me semble compliqué à réguler.

M. Le PRÉSIDENT.- La question de fond que vous posez, sur laquelle nous allons revenir, est la nature de l'obligation, le statut de cette distance physique.

Madame GRELAUD ?

Mme GRELAUD.- Le dossier est bien pensé, réfléchi et assez complet. Néanmoins, les managers sur le terrain sont-ils informés de toutes ces dispositions ? J'ai des messages de collègues

qui me demandent à quoi servent les stickers pointillés sur les quais et comment ils doivent être utilisés. C'est assez inquiétant. Je crains que tout le monde soit « envoyé au front » dès lundi sans information.

M. Le PRÉSIDENT.- Votre remarque est en lien avec celle de M. NIVERT. Quel sera le rôle de la RATP en matière de respect ou de conseils sur ces distanciations ? On va y revenir avec Mme FARES. Monsieur SARDANO ?

M. SARDANO.- Une question sur les tripodes. Dans le protocole de déconfinement publié par le Gouvernement, il est indiqué que les tripodes devront rester ouverts pour que les personnes n'aient pas de contact avec le matériel. Qu'est-il prévu sur les lignes de contrôle du métro, qui sont encore équipées de ces dispositifs ?

M. CHIKH.- J'ai entendu l'interrogation des élus sur notre présence jusqu'à 19 heures. J'ai réfléchi à cette question. Je voudrais leur rappeler les conditions de travail des machinistes-receveurs, qui sont capables de travailler 8 heures sur une amplitude de 13 heures. Ils commencent à 6 heures pour terminer à 19 heures avec une pause au milieu. J'aurais du mal à leur expliquer qu'ayant commencé à 14 heures, je ne peux pas continuer au-delà de 19 heures. Je ferme la parenthèse.

M. BOYER.- Vous avez peut-être commencé à 14 heures mais pas nous, excuse-nous.

M. CHIKH.- Je vais aller jusqu'au bout. Quel message les machinistes doivent-ils passer aux personnes à mobilité réduite ? Elles sont nombreuses dans les bus, elles utiliseront toute la place du milieu. Cela va être compliqué à gérer, la montée, la descente. Puisqu'on est obligé de marquer tous les arrêts, doit-on sortir la palette à chaque fois que l'on s'arrête ?

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur SAUTEL ?

M. SAUTEL.- Votre présentation fait état d'une possible verbalisation de 135 € envers les usagers qui ne respecteraient pas certaines préconisations, notamment le port du masque. Ce point n'est pas du ressort de l'entreprise, puisque il sera visé par un décret. Vu que vous en avez parlé en préambule de séance, Monsieur le Président, à terme il faudra faire le bilan de tout cela.

Notez qu'il y a trois mois lors du droit d'alerte en lien avec le Covid, nous avons déjà préconisé le port du masque. Cette préconisation n'avait pas été retenue, pour la Direction à l'époque ce n'était pas utile, la pandémie n'étant pas encore avérée. Excepté que certains agents souhaitaient néanmoins en porter un. A ces agents on a dit qu'ils seraient alors passibles d'une

sanction disciplinaire, en raison de l'image qu'ils allaient renvoyer au public. On voit bien l'aspect versatile des choses, leur évolution au fil du temps. Il faudra bien faire un bilan de tout cela.

Vous nous l'avez dit, l'entreprise applique scrupuleusement les directives de l'État, qui sont le socle minimal. J'attends cependant un peu plus d'une entreprise qui bénéficie en propre d'une unité de protection de santé au travail, qui a un service de santé autonome et qui peut mettre en place ses propres préconisations.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur SARRASSAT ?

M. Le SECRÉTAIRE.- J'espère que vous nous donnerez des nouvelles de M. BAZIN, parce qu'il n'est pas anodin de faire un malaise.

Un travail conséquent a été réalisé, le document reflète le travail des équipes. Il y a sur Facebook de nombreuses interrogations et des attentes aux réponses de notre CSEC. Nombreux sont les agents qui m'interpellent pour me dire que ce n'est pas la réalité du terrain. On ne va pas dire que le travail ne sert à rien. Visiblement, l'entreprise met en place des mesures pour respecter l'obligation de moyens, mais il faut dire la réalité aux agents. Même en mettant tous ces principes en œuvre, même avec du civisme, 10 à 15 % de la population ne feront toujours pas ce qu'il est nécessaire de faire.

Dans la communication à destination des agents, il est important que l'encadrement le dise. On met tout en œuvre, mais il n'y a pas d'obligation de résultat, c'est une certitude, et il ne faut pas croire que c'est aux agents de faire la police. Je n'aimerais pas qu'il y ait des suraccidents et des agressions d'agents sur le terrain. C'est ce qui m'interpelle le plus.

M. Le PRÉSIDENT.- Je propose de répondre à cette première série de questions, puis je donnerai la parole à MM. JONATA, NIVault et DELEBARRE.

Mme FARES.- Pour le non-respect de la distanciation, les marquages montrent bien où les personnes doivent se positionner. Savoir qui va vers qui, ce sera peut-être visible. D'après mes informations et à l'heure où je vous parle, notre seule obligation est d'apposer ce marquage indiquant une séparation d'un mètre. Aujourd'hui, personne ne s'attend à devoir faire respecter la position des uns et des autres sur les quais ou les matériels roulants. Nous avons toujours ce rôle de pédagogie, d'incitation, de faire savoir, d'expliquer, mais pas l'obligation de séparer les personnes ou de faire appliquer des mesures, ni de verbaliser, etc.

M. NIVERT.- Ce n'est pas ce qui est indiqué dans le document. Je lis : « *Un dispositif de contrôle encadré en cas de non-respect des mesures* ».

Mme FARES.- Vous avez raison, c'était peut-être générique. À ma connaissance, la mesure à laquelle je peux faire référence est le non-port du masque. Je ne pensais pas au sujet de la distanciation et de la verbalisation, ni qu'il relève de notre responsabilité de le faire. Je pense que le rôle des marquages, c'est le regard des autres voyageurs. Il y a la discipline individuelle et le regard des autres, qui vous fait savoir si vous vous tenez à un mètre ou pas.

Soyez rassurés, nous sommes d'accord, tout le monde ne respectera pas toutes les mesures. Notre rôle et notre responsabilité sont de tout déployer en temps et en heure, et de tout mettre en œuvre pour que les personnes ne disent pas qu'elles n'étaient pas informées. À nous de déployer cela et de redoubler d'efforts de pédagogie et de communication. On ne sera pas derrière chaque voyageur. Ils sont responsables, le poids du collectif régulera peut-être un peu les comportements.

Nous pensons que les managers ont un rôle clé. Ils ne sont peut-être pas encore informés de tout ce qui sera déployé, d'où l'idée de ces fiches qui leur seront remises en leur expliquant les dispositifs, les mesures et leur donnant des éléments de langage pour accompagner les agents sur le terrain.

Une réponse et deux raisons sur le sujet des tripodes. Ils seront maintenus fermés, parce qu'une grande partie de notre travail consistera à nous adapter à l'affluence. Les données de validation sont le seul moyen pour avoir des comptages. Si les lignes de contrôle sont ouvertes, nous n'aurons aucune donnée. Les validations sont le moyen le plus fiable d'estimer l'affluence à des intervalles réguliers, deux fois par jour. C'est aussi de la responsabilité d'IDFM de décider de l'ouverture du réseau, de la gratuité. Sa position est de garder le réseau fermé, ce qui nous arrange pour la première raison que j'ai citée.

Je n'ai pas de réponse à la question relative aux PMR dans les bus. Nous vous répondrons avec le Département Bus.

Quant à la remarque sur les 10 à 15 % des personnes qui ne respectent pas les règles, vous avez raison. Nous ferons ce que nous devons faire, charge à elles de prendre leurs responsabilités.

Je pense que j'ai évoqué tous les points.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. M. JONATA a la parole.

M. JONATA.- Merci Monsieur le Président. Comment seront informés les agents qui arriveront lundi matin sur le terrain et qui devront adopter une nouvelle posture et une nouvelle attitude pour servir ? Qu'est-il prévu ? Quand et comment ?

M. Le PRÉSIDENT.- Question claire. Monsieur NIVAULT ?

M. NIVAULT.- M. BAZIN m'a appelé en sortant. Il fait un burn-out, une grosse dépression. Il doit prendre sa voiture. Je lui ai dit de se détendre un peu avant de partir. J'espère qu'il va le faire. Il me contactera quand il sera rentré. Il avait une voix tremblotante, tout cela ne lui ressemble pas.

M. Le PRÉSIDENT.- Je complète, parce que nous avons aussi des nouvelles de la sécurité du site qui lui a proposé d'appeler les pompiers et de le ramener. Il ne l'a pas jugé utile. Nous allons nous assurer qu'il est bien arrivé chez lui.

M. NIVAULT.- La présentation d'hier en CSSCT centrale a été compliquée. Nous avons eu très peu de temps, la séance ayant été décalée de 15 minutes au dernier moment et il fallait respecter le timing fixé en fin d'après-midi. Le document a été présenté rapidement et cela se reproduit aujourd'hui. Il y a toute la partie qui n'a pas encore été abordée, celle traitée par Mme CAROFF et M. CARILLO.

En page 36, c'est illisible, c'est dommage.

Pour revenir sur ce que j'ai entendu tout à l'heure, un masque chirurgical ne sert pas à se protéger, mais à protéger les autres. En revanche, le FFP2 protège la personne qui le porte. Il faut employer les bons termes.

Les conducteurs doivent annoncer qu'il faut se tenir à la barre en cas de freinage brusque d'un train. Je lis : « *Nous vous recommandons de vous tenir aux barres de maintien. Pour votre information, elles sont nettoyées et désinfectées quotidiennement.* » Je ne suis pas sûr que cela rassure les voyageurs de savoir que la barre est désinfectée une fois par jour, surtout en fin de journée quand des milliers de personnes se sont tenues à cette barre. Je ne suis pas certain que ce soient les bons messages à passer. Hormis les messages enregistrés, je pense que l'on aura du mal à faire entendre les autres.

Pour revenir sur l'intervention de M. JONATA, des fiches seront à disposition avec un accompagnement spécifique sur la mise en place faite ce week-end à la RATP. Les agents qui arriveront lundi n'auront pas eu cet accompagnement. Comment pourront-ils commencer à travailler

à 6 heures du matin au ferré ? Il faudra qu'ils prennent connaissance de ces fiches dès leur arrivée. La problématique va se poser dès lundi.

M. DELEBARRE.- Qu'avez-vous prévu sur les deux ou trois premiers jours pour faire respecter la distanciation, alors que de nombreux voyageurs devront recharger leur Navigo ? Vous avez prévu des rechargements en dehors des stations et gares, je pense qu'il y aura tout de même un afflux de voyageurs important devant les guichets et les ADUP.

Je reviens sur la question du contrôle du port du masque et des attestations par les équipes SCC. Dans notre déclaration, nous avons demandé une réunion de concertation avant sa mise en œuvre pour discuter du mode opératoire. Il est important de discuter ensemble de cette mise en œuvre, au-delà de la parution d'une fiche. Nous attendons une réponse.

Si des lunettes sont mises à disposition du GPSR qui devra peut-être contrôler, il en est de même pour les agents du SCC en dehors de la question des visières.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur SARRASSAT ?

M. Le SECRÉTAIRE.- Cette signalétique fonctionnera avec des personnes qui auront envie de jouer le jeu. On demandera du civisme à l'ensemble des citoyens. Je connais les agents, ils sont professionnels sur le terrain, ils essaient de faire respecter l'ordre. En aucun cas, un agent ne devra intervenir si ces process ne sont pas respectés, en dehors des agents de sécurité. Il est important de le dire, la communication doit être faite en ce sens. Vous faites beaucoup de communication. Il faut bien signifier aux agents la limite de leur intervention. Je n'aimerais pas que l'on soit face à des débordements et des mouvements de foule dans les semaines qui suivent.

Mme AZEVEDO.- Je complète la question de M. CHIKH sur les fauteuils à mobilité réduite, il n'y a rien par rapport à cela. Je voudrais rajouter les personnes qui ont une poussette. C'est une question fréquente de nos agents de Bus par rapport à la distanciation et au marquage au sol.

M. Le PRÉSIDENT.- La question des personnes à mobilité réduite est notée, ainsi que celle concernant les poussettes. Nous reviendrons vers vous quand nous aurons la réponse.

Avant de donner la parole à Mme FARES sur le rechargement du Passe Navigo et la mise à disposition des informations nécessaires aux gestes professionnels pour les personnels de SEM lundi, je précise à M. DELEBARRE que la dotation pour le personnel du SCC est une visière et des masques chirurgicaux.

Mme FARES.- Comme les agents de SEM, ils seront équipés de visière.

La reprise de lundi sera abordée en local. Chaque ligne s'est organisée avec les managers pour accueillir les agents qui reprennent leurs fonctions lundi. Les fiches dont je vous ai parlé sont des fiches d'accompagnement, d'aide. Il ne s'agit en aucun cas d'une bible -ce sera évolutif-, ni d'un prérequis obligatoire pour prendre son poste. C'est pour faciliter et accompagner.

Quant au Passe Navigo, les abonnés annuels n'ont pas besoin de le recharger. Pour les autres, j'ai insisté sur le fait d'encourager l'achat à distance. Nous avons un dispositif d'envoi de mails à notre base client et d'alertes dans le but de les pousser à prendre leurs dispositions en anticipant leurs achats ou en utilisant les moyens digitaux.

Au moment de la reprise, notre vigilance sera forte dans les salles d'échanges pour que les distanciations soient respectées, avec une forte mobilisation des équipes des différentes lignes du SCC, du GPSR et la police, si besoin, afin que les ventes se passent au mieux. La meilleure situation serait une reprise progressive et dans le temps. On sait toutefois qu'il y aura des jours avec des pics.

Bien entendu, il ne faut pas mettre en danger nos agents, de quelque façon que ce soit. La limite de leur intervention sera signifiée par leur manager.

Les couleurs font partie de la charte RATP. On utilise principalement le vert jade et le bleu. Nous utilisons des couleurs différentes selon qu'il s'agit de la relation de service, de la propreté ou des aspects sécuritaires.

M. Le PRÉSIDENT.- Monsieur BOYER ?

M. BOYER.- Ce sont des sujets importants, il serait dommage de les traiter au pas de charge. À partir de lundi, même si le service continue à fonctionner, le contexte sera particulier. J'imagine que les médias vont se précipiter sur nos réseaux pour capter des images et dire comment cela se passe. La relation de service peut être quelque peu modifiée. Vous parlez dans votre document de symétrie des attentions. Je crois beaucoup en ce concept qui signifie que l'on a ce que l'on mérite.

Vous avez précisé que les agents des gares et agents animateurs mobiles n'auront pas à verbaliser pour le non-port du masque. Dont acte. Nous partageons.

Il peut toutefois y avoir une attente des autres clients. Si un voyageur ne porte pas de masque en présence d'un agent B1, les regards des voyageurs vont se tourner vers lui. Ils attendront

probablement qu'il intervienne pour mettre fin à cette situation. On peut difficilement mesurer les réactions de tous les voyageurs qui porteront un masque envers ceux qui n'en auront pas. L'agent, qui sera en tenue, sera immédiatement identifié, il est probable qu'il y ait une attente de la part des voyageurs. Quelle doit être l'attitude de l'agent vis-à-vis du voyageur sans masque, sachant qu'il n'aura pas de moyen coercitif pour faire cesser l'infraction ?

Par ailleurs, aller au-devant du voyageur qui ne portera pas de masque peut représenter un danger. Comment doit-il se comporter ? C'est une question des agents des gares et agents animateurs mobiles.

M. Le PRÉSIDENT.- Cette question concrète est légitime. Je comprends que les agents se la posent.

Mme FARES.- En tant que représentant de la RATP, il est normal que les regards se tournent vers l'agent. Son rôle est de rappeler les règles, mais pas d'intervenir. Cela ressemble à ce qui se passe avec les fraudeurs. Quand des personnes sautent les lignes de contrôle ou autres, nous indiquons aux agents la nécessité de rappeler les règles. S'ils n'ont pas une mission de verbalisation, ils n'appréhendent pas la personne. Ce sera pareil.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci beaucoup Madame FARES.

Vous devez voir sur votre écran le slide consacré à l'une des mesures sur laquelle nous voulions vous donner quelques explications ce soir. Comme je le disais tout à l'heure, elle fait l'objet de beaucoup de questions et d'interpellations dans les déclarations. Les mesures sanitaires ont été présentées au fur et à mesure dans les CSE et les CSSCT, elles sont rappelées dans le document. Nous pourrions y revenir si vous avez des questions. Après avoir remercié Mme FARES pour sa présentation, je propose de passer la parole à Mme CAROFF, qui va nous faire un point sur la question de la scolarisation.

Depuis le début de la semaine, la préfecture d'Île-de-France a pris la main pour réunir la SNCF et la RATP en présence du rectorat et des Académies de Versailles et de Créteil afin de mettre en œuvre la décision que le Préfet CADOT avait partagée en Conseil d'administration la semaine dernière, la décision de principe d'une priorisation de scolarisation pour les enfants des personnels de la RATP et de la SNCF.

Au fur et à mesure de ces réunions et de ces contacts, nous constatons en interrogeant les collaborateurs que le message passe peu à peu. C'est progressif. Toutes les écoles ne seront pas en mesure d'accueillir les enfants du personnel de la RATP lundi. Cependant, cette priorisation se met en place. Je cède la parole à Mme CAROFF.

Mme CAROFF.- Merci de votre patience pour cette présentation qui est longue mais qui, comme l'a rappelé M. AGULHON, est importante étant donné les éléments communiqués et les attentes des salariés.

Je vais insister sur la question du chômage partiel garde d'enfants, qui est l'un des points en suspens d'arbitrage à date. Nous avons fait un travail important pour obtenir et mettre en pratique la rescolarisation prioritaire des enfants du personnel RATP, afin d'accompagner cette reprise et de permettre qu'elle se passe dans de bonnes conditions. Plus il y a de personnels présents sur le terrain pour accompagner les mesures, plus cela permet de protéger les salariés et les voyageurs.

Jusqu'à maintenant, nous avons pris une mesure à titre conservatoire. En attendant d'être certain de l'opérationnalité de la mesure le 11 mai, nous avons indiqué que le chômage partiel garde d'enfants serait valable à la RATP jusqu'au 10 mai inclus. Il appartient à la RATP de réfléchir à ce qu'elle fait avec ce dispositif en considérant sa responsabilité dans le domaine. Les informations communiquées par M. AGULHON sur la mise en œuvre pratique de la scolarisation sont encourageantes, mais nous font penser que le dispositif ne sera pas totalement opérationnel dans un délai qui permettra de garantir à tous les agents la scolarisation de leurs enfants.

De ce fait, le dispositif de chômage partiel garde d'enfants sera prolongé au-delà du 10 mai, date définie dans la note de chômage partiel, et *a priori* jusqu'à la fin du mois, considérant que les salariés de la RATP sont traités de la même manière que les salariés des autres entreprises. Ce dispositif prioritaire permettra d'accueillir des enfants. Les parents qui voudront reprendre leur activité auront une solution améliorée par rapport aux autres, mais on sait que les situations entre écoles ne sont pas homogènes. Les annonces de réouverture s'échelonneront dans le temps, les conditions d'ouverture des classes seront adaptées conformément au plan de déploiement. L'école est un service public, comme la RATP. L'Éducation nationale fait ce qu'elle peut dans ce contexte de crise.

Vous pouvez rassurer les salariés qui avaient beaucoup d'interrogations et se demandaient ce qu'il adviendrait s'ils n'avaient pas de solution de garde de leur enfant pour la semaine prochaine. La note de chômage partiel sera mise à jour dans les prochaines heures et sera communiquée pour que tout le monde en prenne connaissance.

Par ailleurs, pour accompagner cette rescolarisation prioritaire, les écoles ont envoyé des messages aux parents pour indiquer que les enfants des personnels de la RATP seraient prioritaires et leur demander une attestation dont nous avons diffusé le modèle hier. Elle est à la

disposition des gestions et des attachements pour que les agents puissent se la procurer et bénéficier de cette rescolarisation.

M. Le PRÉSIDENT.- Monsieur BOYER ?

M. BOYER.- J'ai une question technique. J'ai été interpellé par plusieurs agents sur le code de pointage 746 et le maintien de la rémunération, sauf prime à l'acte. Je pensais que c'était clair. J'avais compris que la rémunération serait maintenue, sauf prime à l'acte. Or des agents m'ont appris que lors de tests de paye, des primes autres que la prime à l'acte ne sont pas montées. Pouvez-vous nous confirmer qu'il y a maintien de la rémunération avec ce code de pointage, en dehors de la prime à l'acte ?

Mme CAROFF.- Je confirme tout ce qui est indiqué dans la note de chômage partiel. Elle détaille précisément la rémunération du code 746, c'est-à-dire chômage partiel pour garde d'enfants. Toutes les réponses aux questions que vous pouvez vous poser par rapport à la rémunération sont dans cette note.

M. Le PRÉSIDENT.- Les personnes jusqu'à présent prises en charge par l'indemnisation maladie sont dorénavant sur ce code. Le code 746 prend en charge la même rémunération que celle que les personnes avaient en maladie. Les primes à l'acte n'étaient pas les seules à être défalquées. Avec le code 746, il y a maintien de la rémunération que les personnes avaient au moment où elles étaient prises en charge par la maladie.

Mme CAROFF.- Il y a maintien de la rémunération dans les mêmes conditions entre le 30 avril et le 1^{er} mai.

Mme GRELAUD.- Y a-t-il besoin d'un justificatif pour continuer ce chômage partiel jusqu'à la fin du mois ? Les mises à disposition code 015 sont-elles toujours d'actualité ?

Mme CAROFF.- Les personnes qui étaient en chômage partiel jusqu'au 30 avril et qui ont basculé recevront un courrier leur expliquant la marche à suivre. Il y aura une mise à jour de l'attestation.

Le code 015, ce sont les réservistes. Il peut y avoir aujourd'hui et jusqu'au 10 mai inclus, des personnes en 015. Cette situation ne devrait pas se reproduire, sauf dans quelques départements. Je pense à MTS, qui peut avoir des personnes en réserve après le 11 mai du fait de l'adaptation de ses tableaux de marche. Il devrait y en avoir beaucoup moins puisqu'avec la reprise de l'activité, les personnels sont mobilisés. On ne devrait plus avoir de chômage partiel et avoir quelques réservistes.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. M. JONATA a demandé la parole.

M. JONATA.- Les agents ont-ils besoin d'un justificatif de l'école de leur enfant pour être au chômage partiel ?

Mme CAROFF.- Non. Il n'y a pas besoin de ce justificatif, en tout cas jusqu'au 31 mai. En revanche, ce justificatif sera utile à compter du 1^{er} juin. C'est la réglementation de l'État dans son décret pour la bascule d'un dispositif maladie à un dispositif chômage. La RATP appliquera les mêmes dispositions.

M. Le PRÉSIDENT.- Nous sommes en mesure de mettre à disposition des personnes qui nous la demanderont une attestation justifiant l'exception de scolarisation. Des écoles pourront vous demander de justifier que vous travaillez à la RATP pour réaccueillir vos enfants de façon prioritaire. Cette attestation est disponible auprès des gestions des différents départements depuis hier après-midi.

Mme CAROFF.- C'est l'attestation dont j'ai parlé tout à l'heure.

M. CHIKH.- J'ai une question sur les visites de reprise. Je ne sais pas si je dois la poser aujourd'hui.

M. Le PRÉSIDENT.- Posez-la maintenant si on peut y répondre.

M. CHIKH.- J'ai appris tout à l'heure qu'un certain nombre de centres bus pratiquaient la téléconsultation, mais que les unités opérationnelles obligeaient les agents à venir sur site pour cette téléconsultation. Cela a créé beaucoup d'émoi au sein des unités opérationnelles. Depuis tout à l'heure, on m'envoie des messages à ce sujet. La téléconsultation a lieu à la maison pour éviter aux agents de sortir. Or les unités opérationnelles leur demandent de venir. Ils répondent aux questions devant tout le monde. La finalité, avouée à demi-mot par les unités opérationnelles, est que s'ils sont là et qu'ils sont aptes, ils peuvent encore faire un tour ou deux.

M. Le PRÉSIDENT.- Où cela se passe-t-il ? C'est un peu étrange.

M. CHIKH.- Le DUO de SEM Rive gauche, aussi président du CSE 3, a annoncé cela à tous les élus tout à l'heure.

Mme CAROFF.- Nous prenons connaissance de la situation. Nous allons contacter cette personne pour comprendre la situation et, si nécessaire, rappeler les dispositions prises par l'entreprise.

M. CHIKH.- Merci.

M. Le PRÉSIDENT.- Madame AZEVEDO ?

Mme AZEVEDO.- Que se passe-t-il si l'école ouvre et que l'agent refuse d'y envoyer son enfant ?

Vous avez parlé tout à l'heure de l'Académie de Créteil, qui donne priorité aux agents RATP. Je suis assez étonnée, parce que beaucoup d'établissements seront fermés le 11 mai, à moins que ce ne soit que le 11 mai. Il y a eu beaucoup de communications indiquant que certaines écoles du 94 seront fermées.

Mme DROUAIRE.- Même question pour une personne qui refuse de scolariser son enfant.

M. DELEBARRE.- Entre les explications de Mme CAROFF et les vôtres, Monsieur le Président, sur le code 746, nous avons du mal à nous y retrouver. Vous avez dit que la rémunération était la même pour un agent en arrêt maladie et un en garde d'enfants. Ce n'est plus le code 730 mais 746, ce qui signifie qu'aucune prime n'est prise en compte.

M. Le PRÉSIDENT.- Sur le refus de scolarisation, je laisserai Mme CAROFF répondre, comme sur le code 746.

Concernant la priorité de scolarisation, j'indiquais tout à l'heure qu'elle pourrait être organisée de façon très progressive. On n'est donc pas en mesure de garantir que les enfants seront à l'école dès le 11, voire le 12 ou le 13 mai. Il y a une priorité de rescolarisation, mais nous suivrons le rythme de l'Éducation nationale. Nous avons cru comprendre que les écoles de l'Académie de Paris rouvriraient au plus tard le 14.

Lors de la conférence téléphonique d'aujourd'hui, nous avons compris que la reprise serait plus progressive pour l'Académie de Créteil. Cela pourrait nous amener jusqu'au 18 mai. La question se pose pour les parents qui ne veulent pas ou ne peuvent pas rescolariser leurs enfants.

Mme CAROFF.- S'agissant du volontariat, il faut distinguer nettement deux périodes : la période qui court, du 1^{er} mai au 31 mai, et celle qui va s'ouvrir le 1^{er} juin. Pour la première période, la règle est simple : cela relève du souhait des parents. Les salariés ont le choix de scolariser ou non. Ceux qui ne le souhaitent pas bénéficient du chômage partiel garde d'enfants. Cela s'appliquera à la RATP.

Nous faisons tout pour qu'il y ait une rescolarisation prioritaire des enfants pour que les parents qui le souhaitent puissent revenir travailler. Des agents ont exprimé le souhait de revenir, nous voulons le favoriser. Nous voulons aussi que le maximum d'agents soit présent dans la période de reprise progressive de l'offre de transport. Pour faire un lien avec le début de la présentation, pour que cela se passe dans de bonnes conditions, plus il y aura d'agents présents sur le terrain, plus les conditions seront réunies pour que ce soit une réussite pour l'entreprise. Nous essayons de concilier ces deux attendus.

Quant au code 746, je reprends la note sur le chômage partiel. C'est bien t plus demi c. Ce n'est pas exactement pareil que le code 730, non pas sur la question de la rémunération mais sur d'autres aspects, notamment l'abattement sur les CA qui n'a pas lieu avec le code 746, l'abattement sur les RTT ou l'impact sur l'intéressement. Le niveau de rémunération est strictement identique. Vous avez raison, il n'y a pas de prime versée dans ce cadre. La rémunération est la même, mais il y a d'autres effets qui sont plus à l'avantage des agents que le code maladie.

J'espère avoir répondu à cette question.

M. DELEBARRE.- Merci, Madame CAROFF.

M. Le PRÉSIDENT.- Voilà les informations prioritaires sur la partie RH que l'on voulait partager avec vous. Ce sont celles qui soulèvent le plus de questions. Mmes GRELAUD et DROUAIRE ?

Mme GRELAUD.- Madame CAROFF, vous avez dit qu'il y avait deux périodes. Quelle est la différence avec celle qui commence le 1^{er} juin ?

Mme CAROFF.- Les parents pourront toujours souhaiter ne pas scolariser leur enfant, mais ils l'assumeront. Il n'y aura plus de chômage partiel. Il n'y aura du chômage partiel garde d'enfants que pour ceux qui ne pourront toujours pas mettre leurs enfants à l'école, comme cela pourra être le cas dans certains établissements spécialisés pour enfants handicapés, ou dans des écoles qui n'auraient pas rouvert. Dans ce cas, il faudra que l'établissement donne aux parents une attestation indiquant qu'il n'est pas en mesure d'accueillir l'enfant. Il y aura alors une aide avec le chômage partiel garde d'enfants. En revanche, si un salarié fait le choix de ne pas scolariser son enfant alors que l'école peut l'accueillir, il devra poser des congés, il n'aura pas d'aide.

M. Le PRÉSIDENT.- Je crois que cela répond à la question de Mme DROUAIRE.

Mme DROUAIRE.- Oui.

M. Le PRÉSIDENT.- Monsieur NIVERT ?

M. NIVERT.- C'est compliqué, des écoles vont ouvrir des demi-classes.

M. Le PRÉSIDENT.- Dans les contacts que nous avons avec l'Éducation nationale et la préfecture, la priorité de scolarisation des personnels SNCF RATP se fera sur l'ensemble de la semaine. Les établissements scolaires s'organiseront pour accueillir les enfants du personnel de la SNCF et de la RATP sur la semaine, comme ils l'ont fait jusqu'à présent pour les enfants du personnel des établissements sanitaires.

M. NIVERT.- Des personnes ont plusieurs enfants, or d'un établissement scolaire à un autre, ce n'est pas les mêmes règles. C'est ce qui complique la situation.

M. Le PRÉSIDENT.- J'essaie de vous dire que quelle que soit la règle d'alternance que pourrait retenir l'établissement scolaire, la priorité de scolarisation se traduit par l'école du lundi au vendredi pour les enfants de la RATP.

M. NIVERT.- En banlieue éloignée, ce n'est pas ce que j'ai entendu.

M. Le PRÉSIDENT.- Je comprends que cela puisse ne pas avoir été dit jusqu'à présent. Des réunions ont été programmées avec les Académies de Créteil et de Versailles. Nous avons pris contact avec les Départements de l'Oise, de l'Aisne, du Loiret et de l'Eure-et-Loir. Cela va s'installer peu à peu ainsi.

M. NIVERT.- Merci.

M. Le PRÉSIDENT.- Je crois que nous arrivons au bout des questions qui nous sont adressées. Si le Secrétaire est d'accord, je propose de clore la séance. Êtes-vous d'accord ?

M. Le SECRÉTAIRE.- Oui, c'est ce que l'on avait fixé au départ ensemble.

M. Le PRÉSIDENT.- Nous nous sommes demandé, compte tenu des questions qui restaient à étudier, s'il fallait prendre le risque de faire une présentation avec des zones grises ou de non-réponse. J'assume la responsabilité d'avoir souhaité préserver ce moment d'échanges, même s'il s'est déroulé dans des conditions particulières pour certains d'entre vous, à la fois parce que vous avez enchaîné deux réunions dans la même journée et parce que la séance a duré longtemps. Il me semble que c'était utile.

Nous avons essayé d'apporter le maximum de réponses aux questions posées. Des questions précises trouveront plutôt réponse dans les départements, dans les unités. Nous avons voulu vous présenter dans un document unique, une vue complète, globale, à défaut d'être précise, parce que ce n'était pas sa vocation. Nous avons souhaité partager la vision d'ensemble de la

stratégie de reprise de l'offre dans la première phase de déconfinement. Il y en aura sûrement d'autres. Nous espérons que cela a contribué à votre meilleure information.

Nous allons nous mettre d'accord avec le Secrétaire sur des séances intermédiaires pour faire le point sur la manière dont le déconfinement se passe dans cette première phase. M. CHIKH a demandé la parole.

M. CHIKH.- Beaucoup d'intervenants m'ont dit qu'ils me répondraient ultérieurement. Comment cela va-t-il se passer ?

M. Le PRÉSIDENT.- Je propose de faire converger les réponses vers Mme LÉQUIPÉ, qui les transmettra à l'ensemble des élus.

M. CHIKH.- Merci.

M. Le SECRÉTAIRE.- C'est plus simple pour tout le monde et nous avons besoin de réactivité. Je demande que soit transmise rapidement la liste des stations fermées, peut-être plus particulièrement celles sur le secteur MTS.

Je remercie tous les élus, parce que la journée a été particulièrement longue pour tout le monde. Beaucoup de personnes demandent sur les réseaux sociaux ce qu'il s'est passé durant cette séance. Il y a des attentes. C'est tout à l'honneur des élus d'avoir fait cet effort jusqu'à 19 heures. Je vous le dis, Monsieur le Président, situation exceptionnelle, séance exceptionnelle, mais ce ne sera pas le cas pour toutes les séances.

Je suis preneur de séances intermédiaires pour savoir comment cela évolue. Je pense que la CSSCT devra aussi avoir un rôle dans cette dynamique.

M. Le PRÉSIDENT.- Je ne suis pas un forcené des réunions qui finissent à point d'heure, cela me convient si on arrive à tenir des horaires raisonnables.

Monsieur JONATA ?

M. JONATA.- Je ne sais pas si vous pourrez me répondre, sachant que nous n'avons jamais obtenu de réponse. Les agents, surtout ceux de mon département, qui (?) ont un gros problème de transport. Par ailleurs, le stationnement reprenant le 11 mai à Paris, il sera difficile de trouver une place. Nous n'avons aucune réponse. Il faudra prendre rapidement en compte cette difficulté et transmettre la solution aux agents, qui devront dépenser entre 350 et 400 € de stationnement jusqu'à la fin du mois. Je pense que ce sera très compliqué pour certains.

M. Le PRÉSIDENT.- Je prends note de votre question.

S'il n'y a pas d'autres prises de parole, je m'associe aux remerciements pour la tenue correcte de cette séance. Je vous souhaite une bonne soirée. Madame DROUAIRE ?

Mme DROUAIRE.- Les agents sur le terrain aimeraient avoir une aide pour venir au travail à vélo électrique afin de ne pas trop se mélanger à la population et d'éviter de tomber malades. L'entreprise est-elle prête à une participation ? L'entreprise Hermès le fait déjà.

M. Le PRÉSIDENT.- Les entreprises doivent élaborer un plan de transport. Cela fait partie des questions que nous sommes en train de documenter. Les entreprises, avec l'ensemble des représentants du personnel et des collaborateurs, doivent étudier comment adapter le mieux possible les trajets domicile/travail. Cette question est en cours de documentation, nous aurons l'occasion d'y revenir, mais pas dans l'immédiat.

Mme DROUAIRE.- Dans un mois ou deux ?

M. Le PRÉSIDENT.- Je ne veux pas m'engager sur une échéance.

Mme DROUAIRE.- C'est surtout maintenant qu'ils en ont besoin.

M. Le PRÉSIDENT.- Je m'associe aux remerciements de M. SARRASSAT. Je vous souhaite une bonne soirée. L'entreprise RATP, malgré la brièveté de son temps de préparation liée à un certain nombre d'arbitrages, sera au rendez-vous de ce qu'attend la Région parisienne. Je vous donne rendez-vous avec beaucoup d'énergie et de mobilisation lundi pour contribuer à cette première phase du déconfinement.

Très bonne soirée à toutes et à tous. À bientôt.

La séance est levée à 19 heures 15.