



DÉCLARATION SUD-Rail CSE EXTRA FRET JEUDI 09 AVRIL 2020

Monsieur le Président,

Depuis début mars, des salariés affectés sur différents sites du Nord, du Sud et d'autres affectés aux trafics divers ont commencé à nous exprimer les premières inquiétudes quant aux risques liés au Coronavirus à l'occasion de leur travail, pour des raisons évidentes de proximité avec des zones à hauts risques de contagion. Compte tenu de l'écart constaté entre les mesures prises par la direction et les conditions réelles de travail de ces salariés, nous avons tenté d'initier dans la foulée un droit d'alerte pour danger grave et imminent dans le cadre du CSE.

Mais c'est pourquoi, face aux situations à risques de plus en plus nombreuses rencontrées par les salariés sur l'ensemble du territoire, et suite aux annonces du Président de la République du 12 mars 2020, les membres de la délégation SUD-Rail au CSE FRET ont décidé, comme vous le savez, de déposer plusieurs DA DGI auprès du Président du CSE FRET dû à la pandémie du coronavirus, et couvrant l'ensemble des salariés.

Nous souhaitons, sur ce sujet, porter quelques éléments à la connaissance des membres du CSE et des salariés. On pourrait certes nous reprocher de ne pas avoir fait figurer dans ces droits d'alertes, conformément à l'Article **D.4132-1** du code du travail, la liste des postes de travail concernés par la cause du danger constaté, ni le nom des travailleurs exposés ; mais chacun est à même de comprendre que, dès lors que le virus circulait sur l'ensemble du territoire, ce sont désormais l'ensemble des salariés qui faisaient face au risque de maladie. Des droits d'alertes similaires ont d'ailleurs été déposés dans tous les CSE à la SNCF.

Nous signalons aux membres du CSE qu'un signataire du droit d'alerte a tenté de déposer celui-ci dans le registre spécial de la région Sud-Est, mais n'avait pas les moyens d'y accéder. Le CSE devra donc s'accorder sur les moyens de rendre possible l'application de l'Article **D.4132-2** du code du travail.

En revanche, nous regrettons fortement que la direction n'ait pas jugé approprié d'appliquer l'Article **L.4132-2** du code du travail. En effet, en vertu de celui-ci, dès l'avis d'un droit d'alerte, l'employeur doit procéder immédiatement à une enquête avec le représentant du CSE qui lui a signalé le danger et prendre les dispositions nécessaires pour y remédier. En faisant le choix de ne pas traiter le problème, de ne pas diligenter immédiatement une enquête conjointe, la direction a porté entrave au fonctionnement régulier d'une instance représentative du personnel.

Enfin, nous regrettons également que la direction n'ait pas jugé approprié d'appliquer l'Article **L.4132-3** du code du travail, selon lequel, en cas de divergence sur la réalité du danger ou la façon de le faire cesser, le CSE doit être réuni d'urgence, dans un délai n'excédant pas 24 heures. En décidant de s'en tenir à la réunion extraordinaire du CSE ce jour, la direction a décidé unilatéralement, « qu'aucun salarié n'est actuellement confronté à une situation de danger grave et imminent ».

Or ce n'est pas à l'employeur d'en décider, mais, en dernier ressort, à l'inspection du travail et enfin au Juge. En faisant le choix de ne pas réunir les CSE dans les 24h, la direction a porté entrave au fonctionnement régulier d'une instance représentative du personnel.

Sur la réalité du danger, nous rappelons aux membres du CSE qu'est considéré comme danger grave « un danger susceptible de produire un accident ou une maladie entraînant la mort ou paraissant devoir entraîner une incapacité permanente ou temporaire prolongée » ; est considéré comme danger imminent « un danger susceptible de se réaliser brutalement et dans un délai rapproché ».





Pour nous, le coronavirus, tel qu'il se répand sur l'ensemble du territoire, et faute de mesures de prévention adaptées, est un danger grave et imminent pour chaque salarié de l'entreprise, **qui a donc un motif raisonnable de penser que sa situation au travail présente un tel danger pour sa santé et sa vie**. Nous souhaitons avertir que contrairement à ce que pourrait laisser penser la réponse de la direction, il n'y a pas danger grave et imminent seulement à partir du moment où un salarié contracte le virus.

A défaut d'une enquête conjointe avec l'employeur, dont nous pensons, au vu des circonstances exceptionnelles, qu'elle aurait pu être organisée de manière coordonnée avec l'ensemble des membres du CSE, sur l'ensemble des sites, et apporter très rapidement de nombreuses mesures de protection aux salariés, nous avons pris l'initiative de nous organiser, dans la mesure de nos forces, en vue d'avoir une idée relativement précise des conditions de travail d'un maximum de salariés.

Nous avons pu échanger avec des salariés sur ces derniers jours, et sommes parfois allés sur place selon les possibilités. Nous sommes donc en mesure de mettre sous vos yeux des remontées du terrain dans ces circonstances exceptionnelles, conformément au rôle qui nous incombe en tant que représentation du personnel.

Certains sites ne mettent pas encore à disposition le kit complet de protection individuelle (Masque de 2ème catégorie, lingettes désinfectantes, gants jetables, gel hydroalcoolique). Parfois du gel hydroalcoolique et des lingettes ; mais jamais de masque ni de gants jetables.

Beaucoup trop de salariés travaillent sans aucun moyen de protection. Sur plusieurs sites, aucune commande de moyens de protection n'a été faite. La situation est d'autant plus grave qu'il n'y a pas de point d'eau pour se laver les mains.

Certains sites, savent qu'ils ne seront pas réapprovisionnés avant le mois d'avril.

Sur certains trafics, le nettoyage des cabines des EM est quasi impossible à cause des nombreux recoins. Un nettoyage prendrait trop de temps aux conducteurs en n'ayant aucune garantie que la cabine soit désinfectée. Sur plusieurs sites, des moyens de protection ne sont pas accessibles aux salariés : ils sont rangés sous clé.

A cours de moyens de protection, les supérieurs hiérarchiques proposent aux salariés de se les acheter eux-mêmes et de faire des notes de frais. **Or c'est à la direction de mettre des moyens de protection à disposition**, après avoir fait preuve d'anticipation. Les salariés qui ont tenté de s'en procurer par leurs propres moyens ont dû faire face à la pénurie.

Certains sites sont complètement dépendants d'autres sites éloignés (Ex : UGP).

Les ADC estiment qu'une lingette désinfectante n'est pas suffisante pour garantir le nettoyage complet des machines. Beaucoup d'entre eux ont des doutes concernant le nettoyage (mouchoirs trainant à terre, poubelles qui débordent...).

Le coronavirus peut survivre de plusieurs heures à plusieurs jours en dehors du corps humain, selon les surfaces, la température, l'humidité...

Les salariés qui doivent prendre des trains Voyageurs se sont parfois retrouvés dans des gares fréquentées par plus de 100 personnes. Beaucoup ont pris place dans des voitures voyageurs de plus de 100 personnes non espacées de plus d'un mètre.





La semaine dernière, un conducteur a passé 6h dans un voyageur avec quelqu'un qui lui toussait dessus dans le dos pendant 1h30. Un autre conducteur a reçu un mail du Centre de Crise Sanitaire (gouvernement) lui indiquant qu'il s'est retrouvé quelques jours auparavant dans la même voiture voyageurs qu'une personne ayant contracté le Coronavirus.

Des salariés refusent les EV ou refusent de se rendre dans les gares de peur d'être contaminés. D'autres sont angoissés à l'idée de rester coincés en découché, donc reprennent les EV retours pour rentrer chez eux.

Sur certains sites, les responsables hiérarchiques proposent aux conducteurs de faire leur EV sur le train d'un collègue, plutôt que de mettre à leur disposition une voiture de location... Or cette situation ne doit être possible qu'à la condition que ces conducteurs ne partagent pas la même cabine de conduite, afin de respecter les distances de sécurité.

Les EV sont perçus comme un risque énorme à cause du passage de nombreuses personnes venues des quatre coins de la France et du fait qu'ils proviennent souvent de zones à risques.

Il est souvent difficile de respecter l'éloignement avec les collègues en machine ; il en va de même dans les voitures de service et/ou taxis. Les salariés se retrouvent parfois à 5 dans des voitures de service sur un trajet long (entre 1h30 et 4 heures de trajet).

Certains trafics comportent des agents d'accompagnement, donc plusieurs agents sur un engin moteur. Certains sites, accueillent apparemment encore des salariés en formation ou en cours d'habilitation, donc en double, voire en triple avec les agents. De même, des salariés sont encore planifiés en étude de ligne sur certains sites.

Dans les hôtels et foyers, il n'y a aucune garantie que les femmes de ménage soient négatives au Coronavirus. Aucune garantie que les couverts type inox, les poignées de portes, de fenêtre soient désinfectés. Il n'y a pas d'espacement d'un mètre entre les chaises. Dans les foyers type Valenton et d'autres, les salariés ont pu avoir des contacts avec des personnes venues de partout. Parfois plus de 15 personnes dans la même pièce.

Sur certains trafics, les RHR sont trop longs (jusqu'à 30h), en confinement sans aucun magasin pour pouvoir se restaurer. Le changement au niveau des RHR influant aussi sur la qualité de sommeil des conducteurs qui se retrouvent à faire des trains dans un état de fatigue important. Certains foyers ORFEA ne servent plus de petit déjeuner, ce qui pose évidemment un problème pour les RHR. Les salles communes sont fermées.

Certains hôtels ferment ou sont réquisitionnés pour le personnel soignant. Les hôtels se trouvant dans des zones à risques. Depuis quelques temps, les ADC sont délocalisées dans d'autres hôtels par ORFEA. Des hôtels exotiques avec une hygiène douteuse. Ils sont donc tenus de vérifier systématiquement où ils sont logés et éventuellement de demander un changement.

Les restaurants étant fermés, un salarié ne pouvant plus y aller le midi a demandé à sa hiérarchie comment faire. On lui a répondu d'aller en grande surface faire des courses. Outre les temps d'attente exorbitants dans les grandes surfaces, il y a surtout le risque de contamination, les « gestes barrière » n'y étant pas toujours respectés.

Des salariés ont exprimé des craintes tout à fait légitimes, au vu de la proximité avec une zone à haut risque, et demandent à éviter d'y être missionnés. Les ADC sont coincés dans un hôtel pendant plusieurs jours, et les restaurants sont fermés. Il y a juste un carrefour Market à proximité de l'hôtel, mais donc juste des « trucs à grignoter » : pas de repas.





Les salariés sont exposés aux déchets ménagers et craignent une contamination possible par d'éventuels mouchoirs de personnes infectées jetés dans les poubelles ménagères. Ils sont parfois à deux dans une cabine et sans aucune protection.

La plupart des salariés travaillent sur des trains non essentiels aux besoins vitaux : il n'y a pas de tri entre les trafics indispensables et les trafics qui peuvent et doivent être supprimés.

- ⇒ Par exemple : on transporte du sable et des cailloux qui se situe à quelques kilomètres de Mulhouse (une zone à haut risque). Vous exposez ainsi les conducteurs à des risques pour transporter des marchandises qui ne sont pas des denrées de premières nécessités.
- ⇒ Les salariés se demandent pourquoi certains trafics circulent toujours alors que ce sont des trains de bois ou de copeaux pour fabriquer de la pâte à papier, des tôles, voire pire des wagons vide.

C'est le cas à Grande Synthe ou la direction organise même des équipes supplémentaires, de plus dans des conditions dégradées suite à l'arrêt du tri à la gravité !!

Pour eux, ce n'est pas une matière indispensable à l'heure de cette crise sanitaire. Ils comprennent pour d'autre contrat, parce que ce sont des produits pétroliers, du carburant, mais se demandent pourquoi prendre ces risques.

Actuellement, sur des sites, des salariés seraient en arrêt maladie et confiné chez eux mais n'ont pas été dépistés faute de tests. Les salariés qui les ont côtoyés craignent pour leur santé et celle de leurs proches. Nous regrettons que la direction ne juge pas utile de nous informer de la situation sanitaire au sein de l'entreprise, en répondant favorablement à cette demande émise dans nos droits d'alertes.

De toutes ces remontées de terrain, un sentiment général émerge. Les salariés ont le sentiment que les wagons comptent plus que l'être humain, que le business prend le pas sur la santé. Ils ont le sentiment d'être envoyés au casse-pipe, au front, en première ligne. La majorité le pense : « les cadres sont à la maison, et les ouvriers vont choper le virus ». Ils ne se sentent pas du tout protégés, et pas du tout considérés. Le climat anxigène installe des conditions psychologiques déplorables doublées d'un sentiment de futilité : les salariés ne trouvent aucun sens à faire des trains inutiles au vu de l'urgence sanitaire et des injonctions au durcissement du confinement.

Face aux multiples alertes répétées des salariés confrontés à ces situations, nous savons que la direction a pris quelques mesures d'adaptation au cas par cas, au jour le jour. Mais au vu de la situation sanitaire générale, nous pensons qu'elles sont largement insuffisantes. Conformément aux doléances des salariés, nous demandons :

- Une dotation de masques pour tous les agents ;
- Que soit fait un tri entre les trains inutiles et ceux réputés essentiels (non pas du point de vue de l'apport économique pour l'entreprise, mais du point de vue de l'urgence sanitaire du pays) et que les trains inutiles soient suspendus.
- Que soit mis à disposition de chaque salarié et sans interruption un kit de protection individuelle minimal composé de gants jetables, gel hydroalcoolique, lingettes désinfectantes ;
- Que la direction sollicite un service de nettoyage à vapeur sèche et de désinfection des postes de conduite après chaque utilisation d'une locomotive ;
- Que des couvre-sièges en papier jetable soit mis à disposition de chaque conducteur ;
- Que soient mis à disposition des produits d'entretien sur chaque site et chaque engin moteur ;
- Que soit mis en place un point d'eau sur tous les sites où il n'y en a pas ;





- Qu'une seule personne maximum soit sur un poste de conduite ou dans un véhicule de service : pas de stagiaire en cabine, pas d'accompagnement DPX, etc ..),
- Les conducteurs se croisent à distance hors de la cabine lors des relèves ;
- Que soient mises à disposition des salariés des voitures de service ou de location, avec la garantie de la désinfection avant usage, pour remplacer tous les EV ;
- Si RHR impossible dans les foyers Orféa, que les réservations se fassent dans les hôtels soumis à de hautes exigences d'hygiène ;
- Que les réservations d'hôtels ne se fassent plus dans les zones à risque ;
- Que, les restaurants étant fermés, soit mis à disposition de chaque salarié en RHR un panier repas complet pour chaque repas prévu.
- Qu'à défaut des trois mesures précédentes, les RHR soient supprimés.
- Que les personnes à risque selon les critères du Haut Comité de Santé Publique ou sur avis du médecin soient mise en télétravail ou en arrêt ;
- Que les plannings soient reconfigurés de manière à solliciter le moins de personnel possible ;
- Que les plannings soient reconfigurés pour limiter drastiquement les RHR ;
- La mise à jour des documents uniques d'évaluation des risques dans le cadre du CSE, conformément à l'article **R. 4121-2** du code du travail ;
- Que, pour chaque salarié qui en fait la demande, soit accepté le déplacement de ses congés déjà posés sur une autre période à venir, pour couvrir la période de 14 jours, compte tenu des circonstances exceptionnelles, en application de l'article **L. 3141-16** du code du travail ;
- Qu'en cas de recours au chômage partiel, dans le cadre du nouveau dispositif d'activité partielle qui entrera en vigueur dans les prochains jours, la direction fasse le choix de ne pas limiter l'indemnisation des salariés mais de la fixer à 100%.

A défaut de ces mesures minimales, nous demandons qu'un salarié souhaitant se retirer de cette situation de danger à l'occasion du travail puisse le faire sans subir ni pression, ni retenue de salaire, ni sanction. En effet, dans la situation dramatique que nous vivons, nous demandons à la direction de faire preuve d'humanité envers ses salariés qui, la boule au ventre, ont été contraints de faire usage de leur droit de retrait.

Nous insistons sur le fait qu'il s'agit de mesures minimales. Notre conviction profonde est qu'il faudrait en toute responsabilité réduire à minima les trafics de FRET jusqu'à nouvel ordre. D'une part, les mesures annoncées par le gouvernement à destination des entreprises le permettent amplement ; et d'autre part, ce n'est pas à l'entreprise de déterminer quels sont les trains essentiels, mais à l'État.

La direction peut faire le choix de ne faire rouler que les trains qui auront fait l'objet d'une réquisition préfectorale. Dans ce cas, et dans ce cas seulement, nous pouvons considérer qu'il s'agit de trains essentiels, nécessaires aux besoins sanitaires du moment. Mieux vaut une suspension temporaire des trafics et contribuer à la lutte contre ce virus, que de prendre le risque de permettre sa circulation. Un salarié de FRET contaminé serait un de trop.

Nous insistons également sur le fait que nous ne cédon pas à la panique ! Non, nous ne voulons pas faire dans la surenchère : nous prenons seulement le risque sanitaire au sérieux et ne prenons pour boussole rien d'autre que la préservation de la santé de l'ensemble des salariés. A situation exceptionnelle, mesures exceptionnelles.





Nous rappelons à la direction, aux représentants du personnel, aux salariés, que le même conseil scientifique qui oriente les décisions de l'Etat a par ailleurs produit un ensemble de simulations dont a rendu compte le journal **Le Monde**, et qui, faute d'une connaissance suffisante des contours de cette pandémie, devraient être prises en considération dans les décisions de l'entreprise afin de ne pas transiger.

Nous rappelons également que la direction n'est pas dans l'obligation de se contenter de suivre uniquement les mesures prises par le gouvernement et la direction du groupe SNCF : elle peut choisir d'être exemplaire et d'aller plus loin dans la protection des salariés. Car selon nous, le gouvernement n'a pas pris la mesure de la crise sanitaire et a tardé à réagir fortement, préférant céder à l'attentisme et se reposant sur les comportements individuels.

Le groupe SNCF a trop longtemps semblé complètement déconnecté de la réalité : il a fallu une bataille de plusieurs jours des organisations syndicales pour faire entendre raison à la direction et que quelques mesures sérieuses de protection des salariés soient mises en œuvre, même si, pour l'heure, le compte n'y est toujours pas.

Nous pensons que prendre le problème au sérieux, c'est mettre de côté les intérêts économiques de l'entreprise, qui seront de toutes façons préservées par les mesures étatiques annoncées, et « investir » avant tout dans l'intégrité sanitaire des salariés. Ce qui signifie que, dans son obligation de résultats en matière de sécurité, la direction se doit d'anticiper.

Elle doit notamment anticiper la probable deuxième vague de contamination annoncée par les scientifiques, la poussée continue de la propagation, la période d'incubation de 14 jours, le fait que nous sommes tous porteurs potentiels de la maladie sans forcément la déclarer, et que nous sommes peut-être des transmetteurs de premier plan du virus à nos proches, à nos familles, à nos collègues.

Contribuer à « l'effort pour la Nation », c'est contribuer à résorber la propagation du virus, donc s'interdire de prendre le moindre risque de propagation, et donc donner priorité à la prévention maximale. Ce n'est pas de continuer à obliger les salariés à aller au front, ça c'est proprement irresponsable.

Concernant les documents que nous avons reçu à la veille de ce CSE Extraordinaire, nous déplorons ne pas avoir le plan de continuité d'activité par Usine, le listing des tâches indispensables et le plan de transport détaillé que nous demandons depuis des semaines. Force est de constater qu'il n'y a aucune transparence de la direction sur ce sujet et que cela est fait volontairement pour ne pas donner des éléments qui prouveraient que des trains et des dessertes ne sont pas « utiles » dans une période où nous subissons la plus grande pandémie depuis au moins 1 siècle ! En agissant de la sorte, vous mettez clairement en danger la santé et la vie de nombreux cheminots. Sachez quand même que nous avons une vision précise de ce type de train qui circulent actuellement et malheureusement les exemples ne manquent pas !

L'objet de nos demandes n'est pas destiné à mettre en péril l'économie de l'entreprise mais uniquement de prendre toutes les mesures nécessaires pour veiller à la sécurité de l'ensemble des salariés de FRET. Nous vous rappelons que ces derniers jours le virus se propage de manière exponentielle. Pour rappel, hier 30375 cas hospitalisés, 10869 décès en France dont 541 décès à hôpital de plus recensés les dernières 24 heures.

Nous espérons vivement que la direction saura ne pas se rendre coupable d'une « Faute Inexcusable » Article L.4131-4 et de « Mise en Danger de la vie d'autrui » Article L.223-1.

La délégation SUD-Rail au CSE FRET.

