

# Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

## SÉANCE PLÉNIÈRE DU 19 FÉVRIER 2019

Présents :

### DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
Mme MOYAUX	Intervenant
M. CARRÉ, Production et Matériel	Assesseur
Mme RETOURNÉ, Relations Sociales	
M. DEVIGNE, Relations Sociales	

### ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc/Présent	SUPPLÉANTS	OS	Exc./Vote
M. KIKOS	CGT	P	Mme CORBIN	CGT	V
Mme DERAÏN	CGT	E	M. WATTEBLÉD	CGT	
M. DECLERCQ	CGT	P	M. PIETTON	CGT	
M. FOURNIER	CGT	E	M. WILLAEYS	CGT	V
Mme BASSEZ	CGT	E	Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT	E	M. BERTHEVAS	CGT	V
Mme MAHIEUX	CGT	P	Mme CARON	CGT	
M. ESPINOUSE	CGT	P	M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT	P	Mme KOURKOUZ	CGT	
M. HOUEL	CGT	P	M. PARJOUET	CGT	V
M. LAMBERT	Sud Rail	P	M. MALANSKA	Sud Rail	
M. MANGIER	Sud Rail	P	M. ANTHONY	Sud Rail	
Mme MIET	Sud Rail	P	Mme RICHON	Sud Rail	
M. SOUÏN	Sud Rail	E	M. HIAUX	Sud Rail	
M. LENFANT	Sud Rail	P	Mme PARENTY	Sud Rail	
M. EUDELINÉ	Sud Rail	P	M. PLATEAUX	Sud Rail	V
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail	P	Mme PLESSY	Sud Rail	
Mme LE SAINT	UNSA Ferroviaire	P	Mme COQUERIAUX	UNSA Ferroviaire	
M. HONVAULT	UNSA Ferroviaire	P	M. GAUDEAU	UNSA Ferroviaire	
M. TROUCHAUD	UNSA Ferroviaire	P	M. MASSE	UNSA Ferroviaire	

M. DEBAST	UNSA Ferroviaire	P	Mme DUPRE	UNSA Ferroviaire	
Mme CORNET WIART	UNSA Ferroviaire	P	M.MIENS	UNSA Ferroviaire	
M. TOURNAY	UNSA Ferroviaire	P	M. DESMET	UNSA Ferroviaire	
M.DELECOEULLERIE	FO	E	Mme ALEXANDRE	FO	V
Mme DEDISSE	FO	P	M. FERTÉ	FO	
M.TAILLEZ	CFDT	E	Mme MARTIN	CFDT	
Mme MANIER	CFDT	E	M. FOSSIER	CFDT	V

### **REPRÉSENTANTS SYNDICAUX**

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



Ordre du jour de la réunion du Comité Social et Économique  
du jeudi 19 février 2019

<b>Information de monsieur le Secrétaire</b>	<b>32</b>
<b>Information de monsieur le Trésorier</b>	<b>33</b>
<b>Information de monsieur le Président</b>	<b>35</b>
• <i>Incidents de sécurité</i>	
• <i>Informations sur la régularité</i>	
• <i>Informations commerciales mensuelles</i>	
<b>Le rattachement des groupes de notation à faible effectif</b>	<b>40</b>
<b>Informations trimestrielles sur la situation de l'emploi</b>	<b>41</b>
<b>Questions</b>	<b>56</b>

*La séance est ouverte à 9 h 55.*

M. RABIER, Président

Bonjour à tous. Je vous propose d'ouvrir cette séance du comité social et économique TER Hauts-de-France. J'aurai pour assesseur Mrs CARRE Laurent et SERHANI Karim. Madame Valérie MOYAUX interviendra pour le point 5 concernant les informations trimestrielles sur la situation de l'emploi.

Bienvenue à Amiens pour ceux qui n'avaient pas l'habitude d'avoir des réunions ici. Première remarque. On se verra avec l'ensemble des organisations syndicales le 1<sup>er</sup> mars pour caler encore un certain nombre de points sur notre fonctionnement, des points d'ordre logistiques, techniques, annexes et documentaires. Je vais proposer, je le dis tout de suite, plutôt 9 h 45 que 9 h 30, parce que 9 h 21 pour 9 h 30, ça fait juste quand bien même le train est parfaitement à l'heure, alors qu'à l'inverse, quand on est à Lille, je crois que vous arrivez vers 9 h 05 pour les Amiénois pour une réunion à 9 h 30, donc il y a un bon battement qui permet d'absorber 10 minutes de retard, si toutefois il est en retard. Il nous faut ce battement quand la réunion aura lieu à Amiens, puisque finalement l'on voit bien que l'on commence en retard. Je proposerai ça le 1<sup>er</sup> mars aux collègues pour ajuster l'organisation.

Intervenant non identifié

C'est 9 h 18 pour les Parisiens.

M. RABIER, Président

C'est à trois minutes des gens de Lille.

Intervenant non identifié

Pour les Parisiens à Lille, ça veut dire que les réunions finissent à 17 h 45. Quand on va à Paris...

M. RABIER, Président

On regardera ça ensemble pour nous caler.

Pour l'enregistrement, ici les équipements ne sont pas complètement identiques à ceux de Lille. Si vous ne parlez pas dans le micro, l'enregistrement n'est pas réalisé. On a une obligation de bien prendre le micro quand on échange.

Je vous propose de procéder à l'appel.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la délégation CGT, sont excusés messieurs FOURNIER, SMAGHUE et mesdames BASSEZ et DRAIN. En remplacement, messieurs WILLAEYS, BERTHEVAS, PARJOUET et madame CORBIN.

M. GRANDE, RS SUD-Rail

Pour la délégation SUD-Rail, monsieur SOUIN sera remplacé par monsieur PLATEAUX.

Mme DEBAST, RS UNSA

La délégation UNSA est complète.

M. FERTÉ, RS FO

Pour la délégation FO, madame ALEXANDRE remplace monsieur DELECOEULLERIE.

M. VEZARD, RS CFDT

Pour la CFDT, monsieur TAILLEZ est remplacé par monsieur FOSSIER et madame MANIER n'est pas remplacée.

M. RABIER, Président

Très bien. Je vous propose d'écouter vos déclarations liminaires. Qui en a ? CGT, SUD-Rail, CFDT.

M. EUDELIN, SUD-Rail

Bonjour. Je me demande si vous êtes opposé à faire une minute de silence pour les collègues qui sont décédés ces jours-ci.

M. RABIER, Président

Je n'y vois aucun inconvénient. Je n'ai pas été personnellement avisé, sinon c'est quelque chose que l'on fait à chaque reprise. Je n'y vois aucun inconvénient. Peut-être que vous pouvez dire deux mots sur ces collègues.

M. EUDELIN, SUD-Rail

Monsieur LANOUX était conducteur à l'UP de Tergnier. Il a eu un accident de moto cet été et il est décédé la semaine dernière, jeudi ou vendredi.

M. VEZARD, RS CFDT

Le second collègue fait partie du CSE Voyages est décédé vendredi d'un arrêt cardiaque. Enfin, il est décédé samedi, mais ça lui est arrivé vendredi, monsieur ALAMI Nourredine.

M. RABIER, Président

OK, donc je vous propose qu'on procède à une minute de silence en leur hommage.

*Les membres procèdent à une minute de silence.*

Je vous remercie.

La dernière fois — d'autant plus qu'il y a des gens qui n'ont pas pu participer à la dernière séance du 8 février — précisez bien votre nom pour l'enregistrement quand vous intervenez, quand vous posez une question, quand vous débattiez. Merci.

Je vous propose d'écouter vos déclarations.

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

*Monsieur le Président,*

*L'année 2018 s'est achevée dans un contexte de crise sociale, produit du macronisme qui s'est acharné à dépolitiser le débat public, confisqué par une poignée de technocrates, à délégitimer partis politiques et syndicats, à nier les clivages de classes.*

*Le refus d'entendre, ces derniers mois, les organisations et les salariés, les retraités, la jeunesse, mobilisés contre la casse du droit du travail, le démantèlement des services publics et du système éducatif, le mépris des élus, des maires, la surdité s'agissant de l'opposition parlementaire, ne pouvaient que tendre la situation sociale.*

*Dès lors, toute tentative d'opposer une cohérence sociale aux enjeux environnementaux relève plus du mépris de classe que du combat écologique.*

*Ce n'est pas le climat que le gouvernement cherche à sauver, mais les rentes des plus fortunés et le capital.*

*Les critiques envers le système fiscal en France, dont le caractère inique des taxes indirectes sur la consommation — la TVA constitue environ la moitié des recettes fiscales quand l'impôt sur le revenu n'en représente que le quart — naissent également d'une dégradation des services publics en général et des difficultés de mobilité, accrues par la fermeture de lignes de chemin de fer, de gares, de guichets. L'appartenance territoriale accroît ce scepticisme. Plus on s'éloigne des grandes villes, plus le sentiment d'être injustement taxé redouble.*

*Face à un gouvernement trop sûr de lui et prétendant servir de modèle à l'Europe, la colère inspirée par une taxe sur les carburants a ainsi débouché sur un diagnostic général à la fois social et démocratique.*

*En quelques semaines, transports, fiscalité, environnement, éducation et démocratie représentative ont été remis en cause.*

*Les rassemblements des gilets jaunes se sont politisés, et c'est bien heureux.*

*Cette mobilisation a mis en lumière l'injustice fiscale pour les salariés et les petits indépendants pour lesquels le pouvoir d'achat stagne ou régresse.*

*Notons tout de même que ce mouvement social est parti d'une pétition contre la hausse du carburant. Une pétition qui a recueilli des millions de signatures.*

*Preuve en est que faire signer une pétition peut être l'outil de la mobilisation quand elle est proposée et débattue, quand la signature marque l'envie de faire, et non pas le seul soutien.*

*Au moment fort de ce mouvement, le gouvernement a craint une généralisation du mouvement. C'est pourquoi il a fait mine d'ouvrir les portes.*

*Dès lors que le mouvement a commencé à s'essouffler, le gouvernement s'est aussitôt empressé de les refermer, limitant fortement les avancées obtenues par les gilets jaunes.*

*Comme pour tout mouvement social, les gilets jaunes obtiennent ce qu'ils pèsent. Et ce qu'ils pèsent, c'est 300 000 citoyens mobilisés sur 20 millions en l'absence de volonté de convergence.*

*À ce jour, les causes de ce soulèvement d'une partie de la population n'ont donc pas trouvé de réponse concrète de la part du gouvernement.*

*Rien n'est réglé, donc l'ancrage perdure, notamment du fait du caractère interprofessionnel et intergénérationnel de ce mouvement.*

*Faute de véritables négociations salariales dans les entreprises, les salariés, du public comme du privé, vont continuer de perdre du pouvoir d'achat. Les fausses mesures gouvernementales ne calment pas les colères nourries par l'austérité et l'injustice fiscale.*

*Pour preuve, jeudi 31 janvier, de nombreux cheminots, retraités et leur famille ont répondu à l'appel intersyndical et ont participé aux rassemblements et manifestations qui se sont déroulés partout sur le territoire.*

*Le président de la République, dans « son grand show médiatique », a annoncé vouloir maintenir le cap de ses réformes ! Nul besoin de grand débat pour le comprendre, la loi de financement de la Sécurité sociale (LFSS) 2019 en donne un aperçu pour les retraités avec notamment :*

- *la CSG majorée : le maintien du taux de CSG à 8,3 % pour une majorité de cheminots retraités ;*
- *la désindexation des retraites : augmentation forfaitaire à 0,3 % du montant des pensions (pour les années 2019 et 2020), sans prise en compte de la réalité de l'inflation ;*
- *aucune augmentation des pensions et pensions de réversion, maintien des diverses contributions.*

*Cette politique, conjuguée à celle de la baisse des cotisations sociales, met en péril notre système de protection sociale avec un recul de la prise en charge des soins maladie (au détriment des mutuelles) et la perspective d'une réforme du système des retraites qui engendrerait une baisse du montant des pensions pour tous.*

*Par ailleurs, la loi sur la réforme ferroviaire qui met fin à l'embauche au statut et favorise le transfert des cheminots vers les entreprises privées (le décret du 28 décembre 2018 le confirme) met en péril le financement du régime spécial des cheminots dans ses trois branches : Action sociale — Prévoyance — Retraite.*

*La CPRP SNCF, outil de gestion de ce régime spécial, doit se déployer plus et mieux envers les cheminots actifs et retraités avec :*

- *le retour « des relations papier » pour celles et ceux qui en font le choix ;*
- *le déploiement des antennes et permanences sur tout le territoire ;*
- *amélioration de l'accueil téléphonique.*

*Les cheminots retraités agiront aussi pour que la délibération votée par le conseil d'administration de la Caisse de Prévoyance et de Retraite du personnel de la SNCF du 18 décembre 2018 sur la revalorisation des pensions, soit prise en compte par la ministre des Solidarités et de la Santé, tout en souhaitant une réponse favorable à leurs demandes.*

*Aussi, les organisations syndicales des cheminots retraités CGT — UNSA — SUD-Rail et CFDT exigent que les revendications portées par les retraités soient entendues :*

- *l'annulation de la hausse de la CSG pour tous les retraités ;*
- *la revalorisation des pensions, conformément au code de la Sécurité sociale, à la hauteur de l'inflation : 1,7 % pour 2018 ;*

- le retour à l'indexation des pensions sur les salaires ;
- le maintien de la pension de réversion selon les modes de calcul actuels.

*De plus, monsieur le Président, au moment où les actionnaires des entreprises du CAC 40 se voient verser en 2018 le montant record de 57,4 milliards d'euros, où les entreprises bénéficient de 40 milliards d'euros au titre du crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) et où l'évasion fiscale est évaluée entre 80 à 100 milliards d'euros, l'heure est plus que jamais à la riposte interprofessionnelle pour obliger le gouvernement et le patronat à répondre à l'urgence sociale :*

- hausse immédiate du SMIC à 1800 € et des grilles de salaires ;
- augmentation générale des salaires et des pensions ;
- revalorisation du point d'indice pour les fonctionnaires ;
- réindexation des salaires, des pensions et des retraites sur le coût de la vie ;
- développement de tous les services publics sur tous les territoires ;
- retour à la retraite à 60 ans et abandon de toute réforme de retraite par points ;
- abandon de toutes les réformes concernant les lycéens et les étudiants, dont l'augmentation des frais d'inscription pour les étudiants étrangers hors UE ;
- abrogation des réformes qui détricotent le droit du travail et la protection des salariés.

*En ce qui concerne notre région Hauts-de-France, nous voudrions vous faire part en plénière ce jour de l'inquiétude concernant la future charge de travail TER et TGV pour le SA 2020.*

*Les annonces récentes faites par la SNCF concernant une baisse de l'offre de transport TGV au départ et à l'arrivée de certaines gares de la région ont de quoi semer le trouble dans la tête des Cheminots, mais également dans celles des usagers.*

*Pour la CGT, de telles annonces vont totalement à l'encontre du service public. Elles renforcent par contre les craintes que nous avons déjà soulevées au printemps dernier lors du conflit exemplaire qu'ont mené de nombreux cheminots contre une réforme ferroviaire imposée par le gouvernement bien aidé en soi par notre cher président, Guillaume PEPY.*

*Il ne devait pas, dicit les propos de nos dirigeants, y avoir une seule fermeture de ligne ni une seule suppression de desserte. Pourtant moins de 12 mois après, leurs discours ont totalement changé. Vous allez nous dire qu'il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis, mais il n'y a aussi que les malhonnêtes qui osent manipuler les Cheminots et usagers de la sorte.*

*Que pouvez-vous nous dire au sujet de la disparition annoncée, via de nombreux médias, de certaines dessertes TGV entre Dunkerque et Paris-Nord, via Hazebrouck ou encore entre Valenciennes et Paris-Nord via Douai et entre Paris-Nord et Boulogne-sur-Mer (Rang-du-Fliers) ?*

*Quel serait l'impact sur la charge de travail des cheminots si ces suppressions annoncées venaient à être effectives dès le mois de décembre 2019 ?*

*Quel avenir pour les annexes Tractions TGV de Dunkerque, Calais et Valenciennes. Quel avenir pour les résidences ASCT Voyages sur ces trois sites de production ?*

*Certes, les rumeurs ne valent que par ceux qui les font circuler, mais nous vous demandons dès aujourd'hui de rassurer les Cheminots, et surtout de ne pas les mener en bateau.*

*La direction que vous représentez doit déjà connaître aujourd'hui ce qu'il en sera de l'avenir de ces dessertes TGV pour le SA 2020, et nous voudrions donc en savoir plus.*

*D'ailleurs, la SNCF annonce une baisse de l'offre de transport TGV sur l'ensemble du territoire national. Des centaines d'emplois de Cheminots seraient alors menacés par une telle baisse. Et la qualité du service public elle se verrait encore dégradée.*

*Concernant l'offre TER pour le SA 2020, là aussi elle inquiète fortement les Cheminots. On entend déjà parler des trains KRONO, PROXI et CITY. Mais en quoi cela consistera-t-il exactement ?*

*On entend déjà aussi circuler des bruits sur des compositions de journées de services chez les ADC et ASCT sur un axe bien défini, pour faire en quelque sorte du cadencement à longueur de journée ! Niveau qualité de travail, il y a certainement mieux à faire et niveau monotonie on ne pourrait pas faire pire.*

*Là aussi, la CGT attend avec impatience que la direction nous en dise plus sur ce SA 2020 qui s'annonce déjà comme une remise à plat complète du plan de transport actuel.*

*Nous sommes déjà à quasi 10 mois du SA 2020. Nous savons que la PCAS travaille un changement de service plus d'un an en avance. Cela veut donc bien dire que des projets de roulements ADC et ASCT sont déjà établis. Il serait judicieux à notre avis de les porter à la connaissance des cheminots concernés, le plus tôt possible. Cela permettra peut-être d'éviter des conflits en fin d'année.*

*La CGT vous demande aussi de rassurer rapidement les Cheminots de Boulogne-sur-Mer sur leur avenir, car là aussi des bruits plus que persistants annoncent une baisse de charge assez importante sur ce site de production. Vous vous devez de leur dire la vérité.*

*Et qu'en est-il de la volonté non dissimulée de la direction, de rattacher l'UP TGV de Lille à l'axe Nord ? À quelle date avez-vous prévu ce rattachement, et quel en serait l'impact sur l'emploi ? Et quid alors du parcours professionnel des ADC du bassin d'emploi des Hauts-de-France ? Bref là aussi de nombreuses inquiétudes chez les cheminots...*

*Tout semble fait pour séparer encore plus les activités, et ainsi plus scinder notre belle entreprise. On a connu le même phénomène au FRET depuis plus de 10 ans. Et quand on en voit les résultats, on a de quoi s'en inquiéter sérieusement.*

*Et que dire des réorganisations, des nouvelles mises en place, des nouveaux organigrammes, des travaux, des charges que ce soit aux STF, au Wagon, aux Locomotives ou au TER ? Quand comptez-vous informer les représentants du personnel ?*

*La plupart des agents sont dans l'incertitude du lendemain, de nombreux départs volontaires seraient prévus, pouvez-vous nous en dire plus ?*

*Veillez croire qu'il est urgent d'intervenir pour plus de cohérence et pour la santé des cheminotes et cheminots de notre région.*

*Nous, nous ne pouvons plus attendre !*

*Je vous remercie.*

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

*Monsieur le Président, mesdames et messieurs les élus et représentants syndicaux,*

*Ceci sera notre première déclaration dans cette instance non chronométrée, mais en conscience du délai imparti.*

*Nous sommes arrivés à la mise en place de ce comité social et économique dans la douleur, certes, mais avec une volonté partagée de tous les acteurs de réussir cet exercice imposé. Macron 1<sup>er</sup> a décidé de réduire les capacités de chaque salarié à se défendre et de chaque organisation syndicale à être présente. La réduction des droits sociaux est la base de la politique de ce petit banquier devenu président, libéralisme, capitalisme, asservissement, soumission sont ses orientations premières en matière économique et sociale.*

*Les cours du soir auraient dû lui servir à apprendre à écouter les générations futures plutôt que celles passées...*

*Organisation du grand débat comme seule réponse apportée aux Français ou comment rendre responsable les acteurs locaux, les maires, une politique qu'il ne partage pas... Les maires deviennent des rapporteurs de doléances sans capacité d'intervention. Pour notre petit Macron, cet exercice lui permet de pavaner aux journaux télévisés et de faire croire à une partie de la population, lobotomisée par les publicités et autres fausses informations, qu'il écoute et comprend. Oui, il comprend ce qu'il veut et écoute, mais n'entend pas... Le Français est à bout, le ras-le-bol est partout et constant. À force de priver le peuple de libertés et de droits, la seule réponse de ceux qui sont du mauvais côté de la route est la révolte. Ils ont beau traverser cette route, ils ne trouvent pas d'emploi, pas de revenus, pas de loisirs, pas de reconnaissance... Cette route est le fossé qui existe depuis des décennies. Certains l'appelaient fracture sociale et à chaque fois la réponse apportée était de réduire les droits, les avantages, la dignité... Le fossé se creuse de jour en jour et certains se retrouvent autour des ronds-points des entrées des grands magasins, des zones industrielles pour contester et alerter leurs congénères d'une situation dont ils ont enfin pris conscience.*

*L'Homme est fait d'évolutions, pas de régressions !*

*À SUD-Rail, le préambule de nos statuts nous inscrit pleinement dans ces revendications. Nous sommes pour une société plus juste où la dignité de la personne humaine doit orienter l'organisation de la société. Aujourd'hui, un travailleur ne peut plus vivre dignement de son travail. Les élus à venir marqueront fortement l'histoire de notre pays, c'est à n'en pas douter. Toujours est-il que ce petit écolier en costume cravate — ne connaissant rien au monde du travail et encore moins aux actions*

*menées par les organisations syndicales chaque jour dans la défense du salarié ou du dialogue social — a supprimé les instances de proximité. Notre Direction nationale s'est empressée d'enfoncer le clou en rédigeant drastiquement les moyens de fonctionnement et en rompant le dialogue social en voulant passer par un accord national le moins-disant possible.*

*Le CSE TER Hauts-de-France prend ses marques doucement et nous pouvons commencer à répondre aux attentes et inquiétudes des cheminots. Sur la région administrative qui est la nôtre, bon nombre de cheminots n'ont pas encore droit à cette réponse. En mettant les cheminots et les élus dans une posture de souffrance, en n'apportant pas les réponses légales qui leur prévalent, la direction nationale ou les présidents de CSE se mettent clairement face à délit d'entrave de mise en place des CSE et en délit de non-prise en compte des RPS des salariés, des cheminots et des élus.*

*Nous ne pouvons pas nous glorifier d'un RI qui, malgré tout, abaisse largement nos capacités techniques et humaines dans la défense des salariés. Même un RI adopté à l'unanimité apporte encore son lot de questions. Y a-t-il un capitaine dans le navire Hauts-de-France ou chaque DET, chaque DUO, chaque service de commandes fait ce qu'il veut ? Nous attendrons la réunion du 1<sup>er</sup> mars pour mettre en évidence l'ensemble des problèmes rencontrés sur la commande des élus, mais ce qui est sûr monsieur le Président, c'est que si cela s'avère nécessaire, nous apporterons nous-mêmes notre vision des choses aux d'établissements et aux UO et sûrement d'une manière plus coûteuse pour l'entreprise. Même si ce n'est pas la solution que nous espérons, nous irons chercher la reconnaissance et le respect de nos élus, dans des réunions de concertation locale. Nous ne laisserons pas nos élus dans la souffrance et nous ne nous attarderons pas dans la gestion comptable de l'entreprise pour concilier le mandat des élus avec la production.*

*Le 22 octobre 2018, suite à la requête de la fédération SUD-Rail, le CE avait annulé le référentiel RH924. Depuis cette date, seuls les agents de conduite, hors FRET et contrôleurs et les agents aux postes d'aiguillage, sont soumis à D2I. Le CE a rappelé que dans le cadre de ses obligations légales, la SNCF ne pouvait pas modifier son texte unilatéralement sans tenter de parvenir préalablement à un accord collectif. Le CE ayant annulé le texte de la SNCF, il n'a pas jugé être en capacité de se prononcer sur l'illégalité au fond de l'extension abusive. La directive à peine annulée la SNCF a annoncé le 22 octobre 2018, en interne, vouloir prendre à défaut d'accord une nouvelle décision unilatérale restrictive et pénalisante pour les cheminots.*

*Le 16 janvier 2019, la direction, qui a toujours comme objectif de détourner et réduire le droit de grève, a envoyé aux quatre organisations syndicales une nouvelle version du RH924 applicable au 1<sup>er</sup> février 2019. Les agents de la surveillance générale et les agents en charge de la logistique dans les Technicentres ont été ajoutés. Ce sont donc plus de la moitié des cheminots du GPF qui seront abusivement contraints de déposer une D2I. Nous demandons les mesures mises en place sur notre périmètre. Ce même 16 janvier 2019, la Cour de cassation a rejeté le pourvoi de la SNCF contre l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 27 octobre 2018 obtenu par SUD-Rail, confirmant le libre exercice du droit de grève sans entrave ni contrainte. La haute juridiction a donc gravé dans le marbre l'impossibilité d'utiliser un agent SNCF, considéré comme gréviste, 24 heures avant de se mettre effectivement en grève. Il ne peut en aucun cas être utilisé dans le plan de transport adapté le jour où il exerce son droit de grève. L'article L.*

1324-7 du Code des transports dispose que les D2I sont couvertes par le secret professionnel et qu'elles ne peuvent être communiquées qu'à des personnes chargées de l'organisation du service. Les agents doivent donc refuser l'utilisation du numéro vert et se déclarer grévistes en remettant en main propre le formulaire papier contre récépissé ou autre modalité de transmission autorisés dans l'établissement. Il va sans dire que nous serons très attentifs au respect du droit de grève sur notre périmètre. Nous vous demandons donc les mesures mises en place sur ce sujet au sein de notre périmètre.

À la veille de dossiers importants, les syndicalistes SUD-Rail, porteurs d'un projet de progrès social, représentent avec toutes celles et ceux qui s'opposent une menace pour le profit de celles et ceux qui dirigent. La Direction de la SNCF reproche à notre camarade Alain d'avoir sifflé délibérément, avec un sifflet improvisé avec les doigts, le 18 juin 2018 lors d'une initiative citoyenne en gare de Grenoble. Le licenciement a été envisagé par la Direction du Fret. Nous n'accepterons aucune sanction le 25 février. Dans notre région, c'est notre camarade Willy qui fait l'objet d'une discrimination syndicale et d'un harcèlement constant ou notre camarade Romain qui voit son poste supprimer sans proposition de reclassement au Technicentre d'Hellemmes. Ces sanctions, ces licenciements, ces mises au placard sont une parodie de justice que les patrons utilisent pour tenter de museler les salariés, et leur faire accepter, sans se plaindre des conditions de travail lamentables, le transfert au privé. La fédération SUD-Rail appelle l'ensemble des organisations syndicales à faire front commun contre la répression syndicale.

L'année 2019 commence par la remise en cause des conditions de reclassement en cas d'inaptitude et la suppression des instances métiers. Sous prétexte de mettre le statut des cheminots en conformité avec les ordonnances Travail de Macron, notamment concernant la mise en place des CSE, la direction ne s'est pas contentée d'adapter le dispositif de notation et des conseils de discipline à la suppression de l'instance DP. Elle a été beaucoup plus loin en faisant le choix délibéré de revenir sur les acquis des cheminots en prenant des orientations qui ne visent qu'à remettre en cause leur droit, pour les aligner voire même les porter en dessous de ceux du Code du travail. En cas d'inaptitude physique reconnue sur le poste de travail, l'entreprise pourra se contenter de ne faire qu'une seule proposition de reclassement alors que jusqu'ici le processus de reclassement, déjà très destructeur, en comportait plusieurs.

Pour la fédération SUD-Rail, le cadre statutaire doit être spécialement supérieur au Code du travail. La Direction de la SNCF fait le choix cynique de mettre dehors des agents de manière collective en se débarrassant d'agents ayant — pour reprendre le terme retenu — des aptitudes mobilisables. La direction se met dans l'illégalité quant à son obligation de moyen pour le maintien des emplois alors qu'elle a déjà du mal à satisfaire à son obligation de résultat en matière de prévention des risques. C'est inadmissible ! L'inaptitude entraîne dans de nombreux cas des RQTH et la direction veut se débarrasser d'agents pour lesquels un simple aménagement de poste aurait été suffisant pour assurer le service. Nous ne laisserons pas nos managers, affamés de productivité, de suppressions d'emplois, faire n'importe quoi et sur chaque cas, SUD-Rail se battra dans les CSE pour que les cheminots ne soient pas jetés comme des Kleenex par la direction. Sous prétexte de la séparation par activité, la direction supprime également les CPC métiers, les commissions spécialisées ADC et Trains. À travers ces suppressions, elle démontre sa volonté d'anéantir ce qui reste au travers

*de filières et de la transversalité métiers. En laissant la main aux seules activités sans réel pilotage national, chaque agent va rapidement se retrouver prisonnier de son activité, sans possibilité d'évolution ou de reclassement dans une autre. Pour la fédération SUD-Rail, c'est un flagrant délit de mensonges alors que les discours de façade de la direction prônent l'adaptabilité et la mobilité. Celle-ci se fera juste dans le cadre contraint de son activité.*

*Nous avons combattu la loi dite Pacte ferroviaire qui actait la disparition du statut pour les cheminots recrutés après le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et prétendait le maintenir pour les autres. En vidant le statut de ses dispositions plus favorables que celles du Code du travail, le pacte est rompu. Preuve est faite que la fédération SUD-Rail avait raison de rejeter en bloc cette loi néfaste, et démontre l'artifice des pseudo amendements des syndicats d'accompagnement.*

*Dans les points des notations, les modifications du statut apportent, comme toutes les modifications proposées par l'entreprise, un flot de questions sans réponses. On sait que parfois certains aiment mettre la charrue avant les bœufs, mais là on frôle la démente... La direction n'a que faire des services RH des régions ou établissements. Les notations de 2019 s'annoncent compliquées à gérer de part et d'autre. Pour le CSE TER, nous aurons l'occasion de vous interpeller sur les modalités de mise en œuvre de cette notation, et nous espérons que vos services de communication pourront expliquer aux cheminots, aussi facilement qu'en période de grève, que la direction a l'intention de modifier ce que nous connaissons depuis des années... Des métiers différents vont se retrouver sur le même listing. Par quel savant calcul faites-vous les répartitions d'effectifs et voix électorales ? Et surtout, comment avez-vous garanti le secret du vote électronique ? En définitive, avoir un détail de votes de chacun à disposition.*

*Lors de la plénière du 8 février, nous n'avions pas prévu d'intervention particulière. Celle-ci ayant normalement pour but de finaliser l'installation de ce CSE et de régler la problématique du droit d'alerte Région 2N. L'ensemble des preuves d'une mauvaise gestion de ce cas était amené par les délégations présentes. Les inquiétudes des agents ont été largement exprimées. Nous tenons à rappeler ici que l'entreprise n'a pas contesté devant le TGI le droit d'alerte, donc le caractère grave et imminent est reconnu. Les mesures préconisées et demandées par les délégations n'ont eu aucun écho, et ont simplement obtenu un refus comptable sous couvert d'un calcul mathématique de probabilités. Le langage utilisé en argumentaire de réponse au droit d'alerte ne peut être de nouveau entendu dans cette instance. Les exemples ne manquent pas dans l'histoire du ferroviaire pour prouver que notre professionnalisme passe par une suppression des risques. La SNCF a fait des erreurs dans le passé et par méconnaissance, mais pas par inacceptabilité du risque. Un professionnel de la production, qui prend en compte la sécurité, tel qu'il se décrit, ne peut pas ignorer un risque réel, aussi faible soit-il. Nous comprenons mieux certaines sanctions infligées à des agents, parce que le risque n'était pas démontrable, alors que ces agents pensaient bien faire. Les pôles de production et de sécurité englobent deux prérogatives. Nous n'accepterons pas qu'une moins importante prenne le pas sur ce qui est notre fierté : la sécurité. D'ailleurs, le président du conseil régional, qui ne décolère pas sur la politique de la SNCF, serait sans doute rassuré de savoir que nous faisons des rames avec des anomalies de conception, parce qu'elles sont sous garantie. Heureusement, même Renault et Carlos GHOSN rappellent leurs véhicules*

*en cas de dysfonctionnement probable, quel que soit le calcul de probabilité... Espérons que BOMBARDIER en fasse de même...*

*Nos échanges sur ce sujet sont enregistrés et vous êtes alerté et au courant. Pas besoin de vous indiquer que nous les transmettrons aux usagers et au conseil régional ou à la justice si cela s'avère nécessaire. Tout le monde sera ravi de savoir que vous connaissez un problème grave et que vous assumez de l'ignorer pour des raisons comptables et financières. Avec un peu de chance, vous pouvez espérer faire porter le chapeau au Landy comme à Brétigny ou à Grande-Synthe. Le seul vrai coupable est votre vision de ce que doit être l'activité ferroviaire de demain, donc notre période électorale passée, la mise en place du CSE, les sujets reviennent sur la table et nous demandons rapidement la tenue d'une réunion de la commission économique et d'une table ronde avec la direction sur le sujet de la convention TER. Vous avez des milliers de cheminots inquiets de l'avenir. Il faut leur apporter des réponses. D'ailleurs, dans cette convention de nombreux TGV, autres que ceux désignés TERGV, sont annoncés supprimés dans les prochains SA. Une fois de plus, la presse est au courant avant nous. Une fois de plus, les cheminots vont devoir subir les critiques des usagers, car ce sont des usagers et non des clients des pouvoirs publics d'une décision qui ne revient qu'à la direction. Saviez-vous que pour les usagers, aucune différence n'est faite entre Direction SNCF et cheminots ? Seulement, s'ils savaient que personne à la production ne valide votre politique destructrice... Nous regrettons encore que nos dirigeants ne soient pas élus par les cheminots, à l'exemple des membres de ce CSE. Sans aucun doute, certains de vos mandats tomberaient rapidement...*

*Parlons également de l'ambiance, de l'anxiété et du stress des agents dans certains établissements. Beaucoup ne savent rien de leur avenir avec les restructurations et la nouvelle convention TER qui doit être signée. Qu'avez-vous à dire aux agents de la Traction, de l'ERC, des services administratifs de Boulogne-sur-Mer, Hirson, ou Valenciennes ? Des personnes vivent dans une attente insoutenable sur leur avenir professionnel ainsi que personnel. Tout et son contraire sont annoncés par la hiérarchie ne faisant qu'accroître leur mal-être au travail. Vous êtes le RH de cette région et vous leur devez des informations. Plus grave encore, à l'ERC, une tension plus que palpable se dessine depuis quelques mois. Les agents n'en peuvent plus, les arrêts maladie se multiplient, les agents voient leurs demandes de congés refusées systématiquement. Tout ceci est dû en grande partie à la CPST, soit par manque de connaissance soit, par la situation tendue sur les effectifs ou — il faut bien le dire — par de la mauvaise volonté. Mais le pire dans tout ça, c'est que malgré une gestion catastrophique des agents, nous voyons passer un mail de la direction sur le Green Belt Management. Qui voyons-nous récompenser ? Le responsable du pôle mutualisé pour la mise en place d'un nouveau processus de commandes... Franchement, plus rien n'étonne les agents, mais à un moment, il ne faudra pas vous plaindre de la régularité ou de la suppression des trains.*

*Le 25 janvier, par une communication, vous vous vouliez rassurant sur les annonces partenariats SNCF/La Poste. En définitive, vous avez la même politique destructrice du service public que la direction de la Poste. Seuls les gains financiers et la productivité sont importants... Nos gares de la région se voient dans la ligne de mire pour une expérimentation. SNCF vérifie les tableaux d'informations des autoroutes, COLAS entretient les voies, Carrefour fait des réceptions et envois de colis postaux, La Poste surveille les gares, etc. Comme le dit une métaphore : « nous préférons la*

*politique du chacun chez soi et les moutons seront bien gardés ». Aujourd'hui, oh surprise ! Les Relays H sont pressentis pour gérer l'ouverture et la fermeture de gares. À quand l'autorisation de départ donnée par le boulanger du village ou plutôt la mise en place de votre vision futuriste de supprimer les agents d'escale ? À quand la conduite assurée par le boucher du coin ou plutôt la mise en place de votre vision futuriste des trains autonomes ? À quand l'entretien des voies par les écoliers en stage de classe verte ou plutôt la vision de la suppression des lignes non rentables ? À quand l'entretien du matériel par une amicale locale de mécanique ou la mise en place de votre vision futuriste de transférer la maintenance ? À quand la vente de billets par la FNAC ou plutôt la mise en place de votre vision du tout e-billet ? Nous pourrions continuer longtemps la démonstration.*

*Avec la future convention régionale Hauts-de-France qui n'est pas encore signée et la récente déclaration de Xavier BERTRAND au sujet de la Direction de la SNCF et de ses menaces concernant le coût, les prestations, les devis. Il serait temps de réagir dans le bon sens et dès à présent de jouer cartes sur table au lieu de développer un jeu de dupe...*

*Monsieur le Président, il est temps de dévoiler votre jeu... Coût de la convention, pénalités, entretien du matériel, désertes, maintien des gares et guichets, maintien des ASCT agents A, aucune fermeture UP ou UO, bilan chiffré des restructurations et bilan de l'emploi, maintien d'un vrai service public.*

*Le savoir-faire et le savoir-être des cheminots sont notre richesse. Ne les dilapidons pas sur l'autel du libéralisme. Vous vous devez de les protéger et de les mettre en avant.*

*Vous rendez-vous compte du ridicule vers lequel la Direction nationale tend à vous entraîner ?*

*Nous voudrions aborder le sujet de la nouvelle UPT de Saint-Quentin ! Depuis le 9 février, l'UPT de Tergnier a été définitivement fermée. Si nous pouvions comprendre les enjeux économiques aujourd'hui, les travaux tardent ! Murs bancals qui tiennent à peine, douches sans siphon d'évacuation, toilettes pour personnes à mobilité réduite trop bas, chaises de douche qui tiennent par deux vis dans du placo, n'essayez pas de vous asseoir dessus vous allez faire effondrer le mur... Voilà une petite panoplie des malfaçons, et des désagréments supportés par les agents y travaillant...*

*Monsieur le Président, inutile de vous rappeler les frais que vont supporter les agents travaillant dans cette nouvelle UP, et le minimum serait de leur offrir des locaux dignes, opérationnels et fonctionnels !*

*À quand la fin des travaux ? Les dates ne cessent de reculer. Preuve de la sous-estimation de ce projet... Nous pourrions continuer longtemps, mais l'idéal serait de vous y emmener !*

*Nous tenons également par notre déclaration à apporter tout notre soutien au personnel CE. Depuis toujours, SUD-Rail lutte à leur côté quand ils en font la demande, pour les soutenir dans leurs réclamations individuelles et collectives, comme lors des négociations salariales. Nous avons demandé si le collègue employeur comptait, au nom de la « convergence d'intérêt », appliquer ces mesures aux personnels des CE et du CCGPF. Ce ne serait que justice ! Dès l'annonce de cette gratification exceptionnelle, SUD-Rail avait écrit au collègue employeur pour que les*

salariés des CE et du CCGPF bénéficient d'une mesure identique. Nous n'avons reçu aucune réponse.

La persévérance a payé. Une gratification exceptionnelle de 409 euros a été versée sur la paie du mois d'octobre, dans des conditions identiques à celles des cheminots. Pour autant, la valeur du point de la grille salariale n'a pas changé depuis quatre ans, malgré nos demandes.

Mais il va sans dire qu'aujourd'hui l'inquiétude du personnel CE s'est cristallisée autour des probables accords AS, et donc de la sauvegarde de leurs emplois.

Après avoir pu débattre sur une première version fin janvier, une nouvelle version est parue le 5 février après plusieurs rencontres avec les fédérations de cheminots.

Nous l'avons indiqué, il nous semble que cet accord va dans le bon sens pour une mutualisation des AS, et la pérennisation des emplois des salariés CE avec de possibles évolutions dans le temps. Nous tiendrons évidemment au courant les salariés du CE de la position de la fédération SUD-Rail et de l'avancée de ce sujet.

Pour autant, nous sommes très choqués que la newsletter du CE en date du 14 février, où le signataire de cette newsletter indique ne pas avoir connaissance de cet accord... Qui est signataire ?

Pire encore, nous demandons que cesse immédiatement ces mauvaises habitudes d'user des moyens du CE pour communiquer sur une politique syndicale, accusant toutes les autres OS de leurs prises de position passées.

Nous rappelons que l'ensemble des organisations syndicales, sauf celle en charge de la gestion, voulaient définir les prérogatives d'employeurs attribuées aux représentants des cheminots dans la gestion du CE, en particulier celles d'embauche et de licenciement.

Les moyens de communication du CE ne sont pas dévolus à une organisation syndicale.

Nous demandons à l'ensemble des délégations de cette instance de nous définir ce que signifie le terme utilisé pour la signature de ce courrier, car à SUD-Rail nous ne reconnaissons pas cette signature et refusons d'être associés à une telle démarche.

Les cheminots et les salariés CE méritent la transparence et la vérité.

Donc en réponse à cette newsletter, nous demandons un droit de réponse de toutes les organisations syndicales, mais surtout que nous soit défini ce que signifie un courrier signé « la Direction du CE mobilité NPDC/CSE TER Hauts-de-France ».

Enfin, nous terminerons notre déclaration par une pensée attristée à la suite de la disparition de collègues.

Coté CSE axe Nord, nous nous joignons à la peine de la délégation CFDT et de la famille de l'élu axe Nord, Noureddine ALAMI qui nous a quittés subitement le 9 février. Nous dénonçons le manque de prise en considération de cet événement tragique de la part de la direction axe Nord qui n'a pas accepté de modifier la date d'une réunion pour que la délégation puisse participer aux obsèques de leur ami et collègue.

*Les élus de notre délégation quitteront cette plénière dès 12 h 30 pour se rendre aux obsèques de notre collègue tractionnaire de l'UP de Saint-Quentin, Thierry LANOUX qui nous a quittés cette semaine, après de longs mois sous accompagnement médical, à la suite de son accident de circulation. Malheureusement, il n'aura pas pu profiter de sa retraite et de sa famille.*

*Nous présentons nos condoléances à la famille, ses proches, ses amis et collègues.*

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

*Monsieur le Président, mesdames, messieurs les élus et représentants syndicaux,*

*Prime pouvoir d'achat. Selon une enquête de l'ANDRH, association nationale des directeurs des ressources humaines, relayée par le journal Les Échos, 74 % des entreprises françaises ont ou s'apprêtent à verser cette prime défiscalisée à leurs salariés pour un montant moyen de 532 euros. Oui, vous avez bien entendu ! 532 euros ! Mieux, dans les grands groupes, la prime atteint 630 euros en moyenne. À la SNCF, comme d'habitude, l'on innove... 200 euros, 400 euros ou rien... Nous serions tout de même curieux de connaître la moyenne au sein de notre GPF. Nul doute que nous devons être bien loin des sommes précitées.*

*Monsieur le Président, ne serions-nous pas un grand groupe ? Pensez-vous que ces dispositions arbitraires, contraires à la philosophie de cette prime, soient dignes d'un grand groupe ? Un simple exemple. Nous avons dû expliquer à des agents pourquoi, malgré un global brut en dessous des paliers, ils n'ont pas touché cette prime, car ils sont à temps partiel et que leur revenu théorique brut dépasse les plafonds. Oui, vous avez bien entendu ! Le revenu théorique brut ! Une prime pouvoir d'achat basée sur un théorique brut est donc un revenu théorique... Monsieur le Président, on touche le fond...*

*Ce sont ces mêmes agents pour qui l'entreprise prend bien en compte le temps réel de travail et donc le revenu réel pour payer leurs primes de type GIR ou A Prime qui sont du coup diminuées d'autant. Deux poids, deux mesures... Un grand groupe, oui ! Mais un grand groupe qui décide surtout des règles qui l'arrangent pour payer le moins possible ses salariés. Nous saurons apprécier...*

*D'ailleurs, si la CFDT Cheminots n'était pas intervenue, l'entreprise n'aurait eu aucune difficulté à exclure du dispositif les alternants et les CDD qui sont quand même les personnels les plus légitimes à toucher cette prime en raison de leur emploi précaire. Nous aimerions connaître votre position et celle de l'entreprise sur ce sujet.*

*Dans notre périmètre CSE, nous avançons, malgré encore de nombreux couacs pour ne pas dire dysfonctionnements, le terme vous ayant un peu piqué lors de notre dernière plénière... Nous arrivons sur les premières réunions de la mise en place des CSSCT. À ce propos, monsieur le Président, nous souhaiterions clarifier un point. Nous ne voulons pas que ces mises en place soient le match retour des négociations du RI avec les DET. Ici et là, nous entendons dans l'encadrement que les CHSCT sont morts, que les DP sont mortes et que par conséquent il ne sert plus à rien de discuter. Lors des négociations de notre RI, nous comme vous, avons pris des engagements sur ces mises en place. Nous attendrons donc de la part des présidents une écoute et un dialogue constructif dans les droites lignes de ce que nous avons bâti durant ce mois de janvier pour notre instance, mais surtout pour les cheminots de notre périmètre*

*CSE TER des Hauts-de-France. Nous avons bien senti, côté DET, des réticences. Nous voulons simplement mettre en place une architecture qui permettra un dialogue social constructif qui pourra profiter à l'ensemble.*

*Nous le rappelons, une fois de plus, les ordonnances Macron ont bien changé la structure des instances, mais en rien leurs prérogatives qui existent toujours au sein du Code du travail.*

*Parlons un peu des délégués de commissions, un dossier qui a eu beaucoup de mal à aboutir... Entre les premiers tableaux de désignations reçus mi-décembre et les derniers reçus début février, il y a un monde et environ une bonne dizaine de mails comprenant autant de découpages différents. Apparemment, nous ne faisons pas la même lecture du nouveau RH268 qui, rappelons-le, a été modifié unilatéralement par l'entreprise. Nous ne sommes pas là pour refaire les débats nationaux, la désignation a lieu ce jeudi. Vous appliquez strictement le RH268, les notations arrivant à grands pas, il est temps de se mettre au travail.*

*Juste une remarque. Sur le retrait des contractuels annexe C, même si les annexes C procèdent en effet à des négociations individuelles sur leur rémunération, ce qui est le motif de leur retrait des calculs, l'entreprise fait une fois de plus un raccourci des plus simplistes concernant ce sujet. Dans la réalité, la majeure partie des annexes C ne négocie pas leur rémunération. Ce sont les RRH qui travaillent attentivement ou non au fait qu'ils ne prennent pas de retard sur leurs collègues qui sont au statut, et c'est là où le délégué de commission intervient. Effectivement, à proprement parler, les délégués de commissions n'abordent pas le cas des contractuels annexes C le jour de la commission de notations, mais ils sont à côté d'eux le reste de l'année pour vérifier qu'ils ne sont pas discriminés par rapport aux collègues. Une erreur de ressources humaines est si vite arrivée... Nous n'allons pas vous l'apprendre...*

*Parlons maintenant de temps partiel. Une DCI nationale CFDT a été posée à la suite d'interprétations des différentes activités et territoires concernant l'application du 19-6 encadrant la poste d'un VT. Un arrêté de la Cour de cassation a rejeté le pourvoi de la SNCF concernant ce dossier. Cette décision laisse entendre que la SNCF est en tort quand elle rejette la règle du 19-6 sur un VT. En mars 2018, la CFDT avait réalisé une audience au niveau du DRH national qui avait assuré alors se mettre en conformité sur le périmètre du GPF. Il semble aujourd'hui qu'il y a encore des régions ou des établissements qui n'ont pas toujours pas intégré cette décision, d'où la DCI nationale. Concernant notre périmètre CSE TER Hauts-de-France, pourriez-vous nous indiquer la position du DRH TER sur le sujet ?*

*Enfin, même si nous sommes désormais séparés par activités et répartis dans différents CSE, notre délégation exprime toute son émotion et se joint chaleureusement à la famille, aux amis et à tous les collègues de notre élu au CSE axe Nord, monsieur LANOUX, et au militant syndicaliste CFDT de Paris-Nord, Noureddine ALAMI. Il a été hospitalisé le vendredi 8 février après-midi et il est décédé le lendemain matin. Le vendredi matin, il travaillait encore à défendre ses collègues dans le cadre de son temps syndical. Nous tenions à saluer sa mémoire. Il fait maintenant partie de la grande histoire de la CFDT Cheminots et du monde cheminot qui a reconnu son engagement au service de ses collègues et des autres cheminots. Il avait 39 ans, il laisse une épouse endeuillée et sans emploi et deux très jeunes enfants. La CFDT s'engage pour défendre les intérêts de sa famille éplorée et*

*appellera la solidarité de l'entreprise vu les circonstances et les conséquences de cette perte.*

*Merci pour votre écoute.*

M. RABIER, Président

Je voudrais revenir sur un certain nombre de points évoqués dans les différentes déclarations. Il y a un certain nombre de choses que je partage complètement avec vous. Je vais commencer par le fonctionnement de cette nouvelle instance. Je crois que ça a été dit dans la dernière déclaration. C'est une instance où il doit y avoir écoute et dialogue. Je ne peux que vous rejoindre. C'est une instance qui est née de la volonté partagée de tous les acteurs dans le cadre d'un exercice imposé, je crois que c'est monsieur GRANDE qui a dit ça. Je ne suis pas encore à ce stade, aujourd'hui 19 février, complètement satisfait du fonctionnement de cette instance, de l'organisation générale. De notre côté direction, les remontées que vous avez ou que j'ai sans attendre la réunion d'aujourd'hui sur la logistique au sens large, les dégagements, les bureaux de commandes, etc. ne nous conviennent pas. On a encore des calages de notre côté. Je ne vais pas dire que c'est normal, mais en tout cas c'est un peu prévisible, parce qu'on vient de changer un certain nombre de choses depuis simplement 15 jours, et il y a des habitudes qui ne sont pas encore prises. Croyez-moi, nous mettons avec monsieur SERHANI, toute notre énergie pour que très rapidement les choses rentrent dans l'ordre sur des points très techniques, très précis et définis entre nous pour bien les appliquer, et ne pas passer notre temps sur des sujets annexes. Le vrai débat porte sur les dossiers qui sont devant nous et il y en a et vous les avez quasiment tous cités, en tout cas pour ceux des prochains mois. Pour ça, on s'y attaque. J'avais encore une réunion hier soir avec mes collègues DET. Il y a un changement de logiciel dans notre manière de fonctionner avec les nouvelles commissions qui se mettent en place. On installe demain deux des CSSCT, la troisième s'installera début mars. On a encore du travail. Ce n'est pas parfait, mais en tout cas on a l'énergie d'y arriver et dans des délais courts, parce les enjeux et la qualité des dossiers doivent primer par rapport à tout ça, donc tout le monde n'a pas pris ses marques pour le moment. On se le dit, côté direction. Je pense que du côté des élus ou des membres désignés dans les CSSCT, il y a aussi une pédagogie qui doit être faite.

Nous avons décidé, au-delà même des animations-formations notamment sur le Règlement Intérieur (RI), avec les dates proposées, fin février et début mars, de faire la même chose pour les dirigeants d'unités et chefs d'unités de production dans la foulée. J'ai déjà programmé deux dates avec Karim pour que tout le monde parle de la même chose et qu'il n'y ait plus d'ambiguïté. On a un vrai travail d'explication sur le fonctionnement actuel. C'est vrai que quand nous avons travaillé au mois de janvier, nous étions en comité restreint. Il faut maintenant démultiplier l'information, l'expliquer. C'est un peu fastidieux de lire un RI, tout le monde ne l'a pas fait, donc il faut que l'on fasse ce travail. On va le faire et j'entends à ce que très rapidement les considérations des uns et des autres sur le fonctionnement soient derrière nous, et que l'on soit vraiment dans quelque chose de fluide et d'efficace. C'est essentiel pour conduire les dossiers qui sont devant nous. On a, je pense, trouvé un point d'équilibre qui fait sens puisqu'on est tombé à peu près tous d'accord. Il faut maintenant que l'on passe dans la phase de mise en œuvre. Ce n'est pas forcément la plus simple. Il y a une phase où l'on conçoit le mode de fonctionnement. On la fait. On a encore des calages. C'est

pour ça que l'on se voit le 1<sup>er</sup> mars avec les cinq OS, mais on a maintenant une phase de mise en œuvre avec l'ensemble des acteurs, du côté de la représentation du personnel comme du côté de la direction, et nous avons encore du travail.

Pour les gros dossiers qui sont devant nous et qui font plus ou moins du buzz médiatique, en premier lieu, pour TER, c'est la convention, vous le savez. Il y a eu une expression à la suite de l'organisation par le CE le 17 octobre d'une réunion publique qui rassemblait toutes les parties où il y a eu des expressions de l'autorité organisatrice, il y a eu des expressions de la direction que je représente, et il y a eu bien évidemment des expressions des différentes organisations syndicales et des patrons du comité d'entreprise de l'époque. Aujourd'hui, on est dans une phase malheureusement classique, pour l'avoir connu dans d'autres régions, une phase qui touche à des considérations financières et ce n'est pas la phase la plus simple quand on doit boucler une convention. Alors, il y a ce qui peut vous remonter, les petites phrases ici ou là, les impacts qu'elle peut donner, etc. Au-delà de toutes ces considérations, ce qui est important pour TER et qui l'objet d'un certain nombre de remontées et d'inquiétudes de votre côté, qu'on ne nie pas — il y avait déjà eu d'ailleurs une DCI régionale sur l'avenir d'un certain nombre de résidences et je pense à Boulogne-sur-Mer, sur la côte en particulier, ces derniers mois — et ce sont les évolutions du plan de transport. On s'apprête, côté TER — et ça a été dit à maintes reprises par monsieur MARTEL qui ne pouvait pas être là aujourd'hui — à construire sur le Nord-Pas-de-Calais une modification importante de l'organisation du plan de transport TER qui va représenter quand même 60 % des trains TER. On a à peu près 1 250 trains qui circulent aujourd'hui, on y rajoute désormais depuis le mois de janvier tous les Intercités devenus TER notamment au départ de Paris. On a donc une volumétrie de trains non négligeable qui est impactée et qui va être modifiée et qui a été travaillée depuis plusieurs années. On aura à en faire une présentation assez claire sur sa conception. Monsieur MARTEL a décidé que l'on organise le 21 mars au matin, un CSE extraordinaire pour présenter la conception du SA 2020. On est dans une phase — vous le savez pour ceux qui connaissent un peu le monde de fonctionnement — de commandes des sillons qui doivent être réalisés avant la fin du mois de mars. L'étape ensuite, ça a été cité tout à l'heure, porte sur le travail des plateformes de conception et d'adaptation simultanées, la PCAS, pour concevoir la fabrication des trains avec toutes les composantes qui permettent d'organiser ce plan de transport. La phase des sillons a lieu en ce moment, commandes des sillons du TER pour le SA 2020, la phase ensuite est l'organisation précise. Nous souhaitons avec Florent MARTEL — et ça a été dit par le DR, Frédéric GUICHARD dans des bilatérales en fin d'année 2018 — y associer d'une manière ou d'une autre des élus ou des membres investis, ça peut être la CSSCT Production et évolution du service, on verra, on en parlera le 21 mars. Je pense qu'il y a des choses à discuter, des débats à avoir sur cette affaire-là qui est extrêmement importante pour le TER Hauts-de-France, puisqu'on nous demande un plan de transport qui fonctionne, qui fonctionne mieux ce que celui que nous avons aujourd'hui. Vous avez eu les chiffres il y a dix jours du bilan 2018 de la production, et avec il y avait un tableau assez intéressant qui rappelait toute la qualité de la production sur plusieurs années et un plan de transport qui année après année arrive à se dégrader. On perd — et c'est ce qu'explique Florent MARTEL — un peu les attributs du départ qui ont permis sa robustesse. On repart, j'ai envie de vous dire, sur d'autres bases beaucoup plus robustes et en lien avec ce qui est demandé en particulier par les voyageurs. On a un vrai besoin et un vrai exercice d'explication.

Cet exercice aurait lieu le 21 mars. Bien évidemment, on fera cet ordre du jour rapidement avec monsieur le Secrétaire.

Dans les évolutions d'organisation, le 21 mars, on va également réserver — ça durera le matin, parce que je pense qu'il y aura une présentation et des échanges — l'après-midi aux évolutions qui sont également attendues. Il y a eu des questions là-dessus, en tout cas des remarques, sur les évolutions des CPST et du COP puisque là aussi on va modifier un peu la manière de fonctionner. Mon voisin de gauche, Mr CARRE connaît ça par cœur. On veut — si je devais simplifier un peu l'affaire — utiliser la même méthode que nous avons depuis des décennies pour les conducteurs. Vous savez qu'un permanent Traction dans les anciens PC, les COP d'aujourd'hui règlent tous les problèmes que peuvent rencontrer un conducteur une fois qu'il est sorti, et il est alors pris en charge par le permanent Traction qui gère le périmètre dans lequel il se trouve. On veut pour les contrôleurs aboutir à la même logique de fonctionnement en situation opérationnelle, parce qu'elle est source d'une meilleure efficacité pour les personnels, pour les voyageurs et la robustesse du plan de transport notamment en situation perturbée. Ça fera l'objet d'un dossier que l'on passe, comme on l'a décrit dans notre modèle de fonctionnement, assez rapidement, la semaine prochaine et début mars dans les CSSCT impliquées. Le COP est représenté par la CSSCT Maintenance du matériel et direction et la CSSCT Services pour la partie des CPST. On est donc bien dans la philosophie d'un travail que nous souhaitons sérieux des CSSCT, avec des documents d'études, où les membres peuvent faire des remarques, apporter leur enrichissement et débattre avec les différents dirigeants impliqués puis un travail en CSE de présentation plus globale. Ce sont deux dossiers. 21 mars, SA 2020, une présentation le matin et l'après-midi les dossiers des CPST et du COP, parce que ça enclenche la manière de produire dans les prochains mois pour le futur SA et ça enclenche dans les toutes prochaines semaines la manière de gérer en opérationnel certains aléas.

Dans le plan de transport TER, il y a une singularité qui n'échappe à personne sur la région qui s'appelle le TERGV. C'est une spécificité des Hauts-de-France qui est historique. C'est une vraie chance bien évidemment pour les habitants de la région de bénéficier de la grande vitesse avec des trains qui sont des TGV. On n'a pas ça ailleurs, c'est normal ici, mais c'est finalement une spécificité Hauts-de-France et c'est tant mieux. Ce qui est prévu, parce que là aussi ça a fait l'objet dans les mois passés d'après discussions – et ça a été déjà dit par le vice-président au transport et rappelé par Florent MARTEL dans les instances CE – nous avons une augmentation notoire au SA 2020 des TERGV à hauteur de 40 %. C'est une vraie offre nouvelle TERGV qui est proposée et voulue par le conseil régional et qui vient — vous l'avez compris, ce n'est pas le même matériel et le plan de transport TER que j'évoquais précédemment — normalement au même moment que le SA 2020 pour les autres TER plus classiques. Cette offre TERGV est en réalité, d'un point de vue industriel, imbriquée avec l'offre TGV normale qui n'est pas conventionnée avec l'autorité organisatrice. Là, ça fait débat et la presse s'en est emparée. En réalité, l'entreprise commence cette semaine, et je crois même que c'est aujourd'hui qu'a lieu le premier rendez-vous entre les dirigeants représentant l'activité Voyages, c'est-à-dire l'axe TGV Nord pour ce qui nous concerne et les maires des principales communes, où des adaptations d'offres sont envisagées effectivement par Voyages. L'entreprise a décidé une présentation aux élus locaux comme ça se fait lors de chaque évolution d'offres Voyages et aussi au niveau de l'autorité organisatrice TER. C'est donc une démarche qui commence. Il

y a déjà eu des réactions, on le sait, de certains élus, mais pour l'instant je pense que les réactions ne s'appuient pas réellement sur une nouvelle trame, puisque cette rame va être complètement présentée en priorité aux responsables des villes très prochainement. J'ai en tête la date d'aujourd'hui pour la première réunion. C'est la démarche qui est menée par les dirigeants de Voyages. Je ne me sens pas, en tout cas dans cette instance, complètement à l'aise pour vous dire exactement... Je n'ai pas connaissance de l'offre TGV et de ses impacts. En tout état de cause, vous devez avoir en tête qu'en cas d'évolution de l'offre Voyages, elle a son pendant TER avec une offre TERGV qui évolue fortement à hauteur de 40 % pour nos dessertes TERGV. Ce n'est pas complètement neutre côté TER, vous devez l'avoir en tête.

J'ai entendu tout à l'heure, dans vos déclarations, des évolutions sur les métiers, le dictionnaire des filières, la fin d'instances nationales, etc. Oui, il y a des choses qui existaient et qui ont été remises en cause avec la nouvelle organisation des 33 CSE et du CCGPF. Le dictionnaire des filières, en réalité, n'était pas lié, pour moi, aux instances qui prévalaient. Il risque d'évoluer parce qu'il y a une négociation, vous le savez, au niveau de l'UTP concernant la classification des métiers et la rémunération. La négociation qui doit s'opérer prend un peu de temps, parce que les enjeux... Aujourd'hui, il n'y a pas eu de convergence entre ce que souhaitent les représentations des salariés, les organisations syndicales, et ce que souhaitent les représentants de l'UTP. Ils ne sont pas complètement d'accord sur la manière de catégoriser les choses, sur le nombre de filières et de métiers, etc. C'est très technique. Derrière, nous SNCF — ça touche toutes les entreprises ferroviaires bien évidemment — une fois qu'il y aura quelque chose de défini au niveau de la branche ferroviaire, on aura sans doute un impact sur le RH263 qui est le dictionnaire des filières que beaucoup connaissent.

Sur le droit d'alerte Régio 2N, il y a eu effectivement un travail de fond que vous aviez d'ailleurs salué en CSSCT, il y a quand même eu des échanges, des choses, mais on n'a pas abouti malgré tout ça, y compris le 8 février quand on a remis ce point à l'ordre du jour comme c'était prévu initialement avant même la CSSCT. Comme prévu, j'ai bien évidemment saisi l'inspection du travail qui elle-même m'a rappelé vendredi en m'indiquant — et l'on va le faire, c'est plutôt je trouve une bonne idée — qu'elle souhaitait organiser une réunion tripartite : inspection du travail ; direction et certains représentants un peu spécialistes dans le domaine. On est en train de caler ça. Cette réunion aura lieu vendredi après-midi. Trois membres de ce CSE ou de la CSSCT Production et évolution du service participeront avec l'inspection du travail et la direction à cette réunion et animée par l'inspection du travail. Je fais le vœu qu'elle permette d'aboutir et de sortir par le haut de cette affaire sur laquelle on n'a pas complètement convergé. On n'est pas dans une phase TGI, parce qu'on pense que l'on doit nous en sortir autrement, tout simplement. Le TGI n'a pas été saisi. Mon premier réflexe n'est pas d'aller au tribunal quand on peut encore discuter en interne quand bien même l'inspection du travail veut jouer un rôle de médiateur ou quelque chose comme ça.

J'ai entendu tout à l'heure quelque chose que j'ai noté, parce que je suis complètement d'accord ça, le savoir-faire des cheminots est une richesse et ce sont nos atouts. Je le dis à chaque réunion quasiment. La compétence est chez nous aujourd'hui dans le ferroviaire. Elle est essentiellement à la SNCF. Historiquement, nous avons un dispositif qui est globalement sérieux. Je ne veux pas dire qu'il n'y a pas de couacs et que tout va bien, ce serait vous mentir, mais on a quand même de vrais fondamentaux.

On a des choses sur lesquelles l'on arrive à progresser dans un environnement qui est beaucoup plus complexe en production. Tout à l'heure, Laurent CARRÉ en dira deux mots sur le mois de janvier. La bataille qui est devant nous d'ici quelque mois, parce que l'autorité organisatrice n'arrête pas de le souligner et l'on ne peut pas ignorer ça, on sera — comme elle le dit — stimulé par une ouverture à la concurrence. On ne sait pas vraiment où ni comment. Je reste intimement persuadé que ce n'est pas en nous repliant sur nous-mêmes que l'on gagnera ces appels d'offres, mais c'est plutôt en capitalisant sur toutes les compétences qui sont chez nous et en les préservant, en les enrichissant. Il va y avoir dans l'entreprise une grosse démarche nationale, qui vient d'être ouverte il y a quelques jours par SNCF Mobilités, qui s'appelle « Le programme compétences » Je pense que j'organiserai sans doute, d'ici quelques semaines quand j'aurais des éléments plus factuels et plus clairs, un point spécifique là-dessus, parce que ça suscitera bien évidemment à la fois des questions légitimes pour les représentants, les élus ou les cheminots de la région. On met toutes les forces de notre côté pour préparer les gens aux mutations qui sont devant nous et les mutations sont nombreuses. Muter ne veut pas dire renier ce que l'on sait faire, ça veut dire enrichir, pour moi. Je conserve ce que je sais faire de bien et je l'enrichis par rapport à ce qu'il faut faire de nouveau pour rester et demeurer premier de classe. Voilà, une démarche « compétences » qui va se mettre en place.

Sur les activités et leur souhait de mieux maîtriser l'ensemble de leurs entités, tout à l'heure je crois que c'est la fédération CGT qui évoquait le sujet de l'UP Voyages qui pourrait... L'Axe TGV ne s'en cache pas, mais ça se passe dans toutes les régions. On a dans le sud-est créé un établissement Voyages TGV qui a rassemblé toutes les UP Voyages de Paris, de Lyon, etc. en son sein toutes ses forces et tous ses contributeurs y compris la part Traction. C'est un dossier qui sera sans doute devant nous cette année. La Direction nous l'a indiqué. Dans cette affaire, nous TER, si ça doit changer, ça changera. Si ça ne change pas, on n'a aucun souci pour garder l'UP TGV. Le sujet n'est pas là pour nous. On sera sans doute le cédant si la volonté de Voyages est de transférer cette UP TGV. Ce n'est pas pour moi un constat de dysfonctionnement, ça fonctionne... Les parcours professionnels, puisque c'était la question posée, je cite ce qui se passe dans beaucoup de régions et la nôtre. On peut très bien évoluer d'une activité vers une autre quand on est conducteur et changer demain d'établissement ou d'UP. On a des exemples en France y compris chez nous. Ce que l'on remarque quand même — j'avais cet état de fait quand j'étais à Lyon — c'est qu'avec le temps, de plus en plus d'agents FRET renonçaient au parcours professionnel TGV qui leur était proposé dans le cadre d'un listing, essentiellement pour des raisons de weekend. L'attractivité du TGV était quand même forte, mais les conditions d'exercice du métier étaient quand même beaucoup plus liées aux weekends à Voyages qu'au FRET, comme vous le savez, et des gens qui ont exercé un métier de conducteur avec peut-être plus de weekends dans l'année à qui l'on dit qu'il en aura moins — bien sûr, il aurait eu ses 12 weekends réglementaires — pouvaient faire des choix de vie personnelle. Il y a des gens qui renonçaient, non pas pour la technicité ou le métier, mais qui renonçaient pour les sujétions. Je parle de mon expérience sur une autre région. Je ne pourrais pas dire ici comment les choses s'opèrent. Je ne suis pas entré dans les listings.

Sur les D2I, oui, l'entreprise n'avait pas fait complètement et juridiquement tout ce qu'elle aurait dû faire un an plus tôt, ce qui veut dire que nous avons donc stoppé à un moment donné pour certains acteurs la nécessité de poser une D2I pour ensuite

récemment devoir y revenir avec une liste qui a été un peu élargie. Nous avons renvoyé, comme c'est prévu, un avis officiel, je crois par recommandé, à tous les agents de nouveau concernés par les D2I. On a rencontré quelques soucis d'adresse pour tout vous dire, parce qu'il y a des agents malheureusement qui changent d'adresse, mais ne les déclarent pas tout de suite, donc il peut y avoir des retours. On a des agents qui ne vont pas chercher leur recommandé à La Poste quand ils ne sont pas chez eux. Malgré tout, le sujet est de nouveau sur la table. On a eu un mouvement social le 5 février pour lequel je n'ai pas eu de remontées de dysfonctionnements particuliers liés à ces nouvelles populations. Voilà ce que je peux vous en dire. Ça fait partie des allers-retours que l'on rencontre quand il y a des décisions juridiques. On en attend une aussi, je n'ai pas eu de nouvelles dernièrement, sur un truc qui avait fait un large débat l'année dernière sur les retenues des journées de grève ou pas en prenant en compte les repos. On avait une interprétation. On a été contesté. Maintenant, on attend une décision. Les différentes instances externes, les tribunaux ou autres peuvent de temps en temps faire bouger les lignes que l'entreprise a pu prendre.

M. SERHANI, Assesseur

Je reviens sur les modifications statutaires. On disait qu'à la suite d'une CMS, quelques chapitres du statut ont été modifiés. Vous parliez bien sûr de la réforme et du reclassement. Je reviens également sur les délégués de commissions. C'est vrai que sur les délégués de commissions, je vais faire un *mea culpa*, mais pas simplement régional, il est national. C'est vrai que tous les délégués du personnel étaient, par défaut, délégués de commission si l'on revient quelques années en arrière. Avant encore, c'était des désignations. On revient sur de la désignation et les informations sur les modes de calculs, c'était un peu compliqué, je te rejoins Sébastien. Les informations reçues n'étaient pas tout à fait celles que nous devons appliquer. C'est pour ça qu'il y a eu beaucoup d'échanges de mails et l'on se voit jeudi pour faire le PV et signer ensemble le PV pour enfin que ces sujets de délégués de commissions et du conseil de discipline soient actés. Je ne sais pas si vous avez des questions là-dessus. Il n'y a pas de soucis.

M. RABIER, Président

Un point a été évoqué sur l'UP de Saint-Quentin. Oui, nous sommes bien informés que ça traîne. Les travaux ne sont pas réalisés en temps et en heure. On le dénonce aussi. Il y a des problèmes avec les entreprises. Le chef d'UP est sur l'affaire et le DET aussi. Ce n'est pas satisfaisant, je ne vais pas vous dire que tout va bien puisque c'est faux. Vous l'avez signalé, nous l'avons signalé, voilà. C'est ce que l'on rencontre parfois dans le milieu du bâtiment où les travaux sont prévus et les calendriers ne sont pas forcément et systématiquement respectés.

J'ai loupé un dernier point. Sur le régime spécial, je crois que c'est la déclaration de la CGT, vous dites qu'il y a un risque pour le régime spécial puisque les agents ne seront plus embauchés au statut à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 à la suite de la loi de la réforme ferroviaire de l'année dernière. En réalité, le risque pour le régime spécial, si l'on regarde l'histoire du chemin de fer — je crois qu'il y avait plus de 500 000 cheminots en 1945 après la guerre, on doit être 150 000 — depuis très longtemps, il n'y a pas suffisamment de cotisants et il y a un abondement de l'État. Ça fait partie des règles de solidarité entre les différents régimes. Il y en a d'autres, les mineurs, etc. Ce n'est

pas une nouveauté en soi. Il y a beaucoup de pensionnés ou de veuves que de salariés qui cotisent. C'est une réalité que l'on connaît tous. Demain, effectivement, ça va faire partie des débats, je pense, si d'aventure le gouvernement ouvre son projet de retraite universelle et remet en cause le régime spécial. Le débat portera sur le financeur du régime spécial pour les actuels retraités et ceux à venir. Vous avez complètement raison, ce seront des décisions politiques comme celles qui ont pu être prises dans le passé quand il y a eu une diminution lente, mais progressive quand même, depuis plusieurs décennies du nombre de cotisants par rapport au nombre de pensionnés. C'est donc quelque chose qui n'est malheureusement pas nouveau. Ce sera réglé, je pense, par des décisions politiques, je ne vois pas comment nous pourrions nous en sortir autrement. La CPR n'y arrivera pas si les nouveaux ne cotisent pas au régime spécial. Les contractuels cotisent bien évidemment au régime de Sécurité sociale.

Ça me permet de faire le point classique. Quand on recrute des gens, notamment des conducteurs en annexe C, puisqu'on ne fait plus de discriminations sur l'âge. On l'a fait pendant très longtemps, puisqu'on recrutait au statut et ensuite il y a eu une volonté, ça peut s'entendre, de ne plus discriminer sur l'âge un candidat qui postule pour un métier de conducteur. S'il a 32 ans, qu'il n'a pas fait l'armée et qu'il n'a pas d'enfant, s'il satisfait à tous les tests il est quand même embauché en annexe C plutôt. On fait attention, vous avez raison, qu'à travail équivalent, le salaire soit égal sachant qu'il n'est pas payé de la même manière. Il n'est payé que sur 12 mois. Il n'a pas de PFA. On peut avoir mensuellement un salaire supplémentaire, mais on n'a pas de PFA en décembre. Tout ça, c'est un équilibre qui s'opère sur l'année puisqu'on regarde le salaire annuel. Voilà, je vous laisse réagir.

#### M. ROTOLO, RS CGT

En ce qui concerne les métiers, vous mettez tout sur le dos de l'UTP, mais quelle est la position de la SNCF ? La SNCF en fait partie, donc quelle est la position de la SNCF ? Quelle position défend-elle dans cette instance ? C'est tout, puisque vous avez dit que vous allez faire des réunions, donc on en parlera pour le CSE extraordinaire.

#### M. RABIER, Président

J'écoute les questions et je reviens après. J'ai entendu.

#### M. GRANDE, RS SUD-Rail

Vous aviez abordé l'incapacité d'intervention sur l'aménagement de l'offre TGV du SA 2020. Malgré tout, on se pose la question de l'aménagement du territoire. On est encore dans une SNCF intégrée normalement, il paraît... Et le possible report sur l'offre TER, parce que supprimer des TGV c'est bien, mais les gens qui vont vouloir continuer à utiliser le train, il va y avoir un report sur les TER. Quel sera alors cet impact ? Est-ce qu'il a été étudié dans le SA 2020 ?

Pour rebondir sur vos propos concernant les métiers et justement la participation à la négociation à l'UTP et l'organisation des salaires, on tient quand même à rappeler que majoritairement, les représentants d'employeurs et d'entreprises ferroviaires dont la SNCF, donc la SNCF a tout son mot à dire sur ces négociations-là pour ne pas brader

notre classement des métiers et notre classement de salaires par rapport à d'autres entreprises qui cherchent à tendre vers le bas. Si l'on vous a aussi interpellé sur le TGI, ce n'était pas uniquement pour contester le droit d'alerte, parce que c'est tant mieux si l'on peut avoir une vision un peu plus ouverte et des discussions sur le sujet, mais c'est sur l'incidence par rapport aux sanctions, sujet déjà abordé le 8 février, qui nous interpelle toujours.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je vais intervenir en tant que référent de la CSSCT. Je partage un peu ce qui a été dit par les collègues de la CFDT. D'ailleurs, j'attendais les réunions 0 demain pour parler de tout ça, mais j'ai un peu le même sentiment. Je l'avais déjà dit le mois dernier sur le fait que bon nombre d'agents de l'encadrement sont bien contents qu'il n'y ait plus de DP, plus de CHSCT et les commentaires que les collègues de la CFDT ont pu faire remonter sont également partagés. Il avait également été acté ici qu'en attendant que tout se mette en place, je sois avisé de tous les accidents qu'ils soient graves ou pas. Je ne le suis pas. Je le suis par les collègues qui sont sur le terrain et pire encore, parfois je les découvre par une alerte, parce qu'on me demande mon avis. Là, je n'arrête pas de recevoir des alertes, parce qu'on me demande mon avis. Je parle au nom de tout le monde, parce que le but est d'être avisé, et que je ne peux pas être partout, et envoyer des collègues afin qu'ils puissent mener l'enquête avec les dirigeants. Je vais parler de tout ça demain dans les CSSCT 0, mais je vous le dis, si après demain, ça continue à se passer comme ça, je serais moins conciliant, parce que je peux entendre ce que vous dites sur le fait que vous avez besoin de temps pour que ça se mette en place, mais pendant le CSE du mois dernier, il y a des choses ont été dites, elles n'ont pas été respectées. Si après demain, l'on continue à fonctionner comme ça, là on va peut-être passer à la vitesse supérieure.

En complément de ce qui a été dit par Stéphane, une intervention en tant que militant SUD-Rail. J'étais quand même très surpris et très déçu de découvrir, peu de temps après notre interpellation sur l'arrivée de facteurs dans nos gares, que vous et monsieur MARTEL disiez ne pas avoir connaissance de gares de la région. Soit, vous nous avez menti, et ça m'inquiète, parce que je pense que vous dites les choses très honnêtement, mais ça veut dire que vous n'êtes pas au courant, et si vous n'êtes pas au courant, c'est quand même très inquiétant.

La vidéo circule sur les réseaux sociaux du président BERTRAND, vous savez celle où il vous défonce. Il vous défonce ! Il vous fait passer pour des arrivistes qui ne pensent qu'au pognon... Ouais, je suis malhonnête, mais à un moment... Je n'oublie pas que ce monsieur, avec ses acolytes, a voté l'éclatement de la boîte. Par ses positions gouvernementales, il a également aussi fait des attaques sans précédent contre la SNCF. Le problème, c'est que beaucoup de cheminots se retrouvent dans ce qu'il a dit... Cette vidéo, elle circule... Notre boîte, on l'aime bien quand même. Pas la boîte qu'elle est en train de devenir, ça fait chier, désolé pour le terme, de voir des propos comme ça. Alors, maintenant ça suffit ! Vous mentez des deux côtés sur la convention TER. Comment pouvez-vous demander une enveloppe budgétaire plus importante ? Depuis nos discussions, on a appris la fin des agents d'escale, on apprend la fin de certaines dessertes. Pourquoi voulez-vous plus d'argent si demain dans nos gares il n'y a plus personne ? Il est temps d'arrêter ce jeu de dupe, parce que je ne mets pas toute la responsabilité sur l'entreprise. Pour moi, Xavier BERTRAND est un menteur, mais vous aussi, vous mentez ! Vous mentez sur cette

convention. Votre jeu, par médias interposés, vous ne répondez pas, c'est silence radio... Et lui, c'est tweeter, des vidéos, etc. où il défonce le personnel de la SNCF. Ça pourrait porter à rire, sauf que derrière ça, il y a l'avenir de milliers de cheminots... Je demande que ce jeu de dupe cesse au nom de ma délégation et qu'on ait une réunion entre vous, eux et les organisations syndicales. Si ça doit passer par une commission économique, on fait une commission économique, mais maintenant il serait temps de dire la vérité aux cheminots que l'on représente. Je vous remercie.

#### M. FOSSIER, CFDT

Je vais revenir sur la CSSCT et abonder en plus ce qu'on a déjà dit tout à l'heure, ce que vient de dire Marc. Par contre, sur la CSSCT Production et de services, pour la réunion tripartite, vous l'envisagez de l'engager apparemment vendredi principalement sur le Régio 2N. Contrairement à la première réunion qui a été faite où la totalité des membres n'a pas pu être dégagée, puisque tous les membres n'étaient pas désignés, j'aimerais bien que pour celle-ci la totalité des membres qui ont été désignés soit présente, et tous les agents dégagés par l'entreprise pour véritablement mettre en place une CSSCT 0 sur ce sujet, en tout cas pour la CSSCT Production et de services. Ça ne doit pas être des membres choisis. Si le seul membre choisi, c'est le référent, pour moi, la totalité des membres doit être présente.

#### M. RABIER, Président

Je vais répondre tout de suite. Cette réunion de vendredi n'est pas à notre initiative. C'est bien une demande de l'inspection du travail qui a toute latitude pour faire son travail puisque nous l'avons saisi à la suite de la prolongation du désaccord acté officiellement vendredi dernier. Vendredi dernier, c'était la dernière chance d'un débat qui aurait pu permettre de nous en sortir. Ça n'a pas été le cas, donc l'inspection du travail m'a joint vendredi en me disant qu'elle souhaite organiser une réunion tripartite avec vous, direction, quelques représentants. Il a choisi deux personnes, dont deux que l'inspecteur avait déjà rencontré la semaine passée et une autre personne qui était normalement le dépositaire du droit d'alerte, mais qui finalement sera remplacé par quelqu'un de la CSSCT. C'est sa demande. Je n'ai pas de problème. On dégagera ces trois personnes. Ce n'est pas une CSSCT, je me permets d'insister. Elle a déjà eu lieu, même si elle a été amputée puisque nous n'avons pas encore tous les membres, mais c'était un truc un peu spécial décidé avec monsieur le Secrétaire pour essayer d'avancer sur le dossier, et ça a quand même permis quelques avancées, quoi qu'on en dise, cette CSSCT n'a pas été inutile. Elle n'a juste pas complètement abouti. J'ai l'impression qu'il ne manque pas grand-chose. Ce n'est pas une CSSCT, ce n'est pas une procédure interne, monsieur FOSSIER, c'est une demande de l'inspection du travail qui fait son travail, et je ne peux pas l'empêcher de faire son boulot. Je trouve même que c'est plutôt intelligent. La réunion est en comité restreint, elle est déjà organisée, et je ne peux répondre à votre demande, puisque je n'ai pas défini et organiser cette réunion même si elle aura lieu dans nos locaux pour des raisons de simplicité.

#### M. FOSSIER, CFDT

Ça n'a pas abouti, évidemment puisque la totalité des membres de la CSSCT n'ont pas pu prendre parti à la première réunion qui avait été faite dans la rapidité, parce que vous apprenez la veille au soir que je devais être dégagé le lendemain alors que j'étais en congés, même si j'avais voulu être présent, je ne pouvais pas me dégager

en l'apprenant trois heures avant la fin de la journée. Évidemment que ça ne peut pas se décanter puisque la totalité des intervenants n'a pas pu y participer. Je pense que la montagne va accoucher d'une souris, parce qu'on n'est pas parti du bon pied sur ce dossier-là. Je vais rejoindre encore ce que disait tout à l'heure Marc — je lui cèderai la parole ensuite — les incidents se suivent et se ressemblent tout, particulièrement sur Traction, mais nous avons les informations que par le bouche-à-oreille entre ADC. C'est inacceptable ! La CSSCT doit se mettre en fonctionnement le plus vite possible et l'on doit pouvoir apporter notre soutien à tous les agents qui ont des difficultés en service. C'est le but de la CSSCT. Ce n'est pas le but des DET de décider de donner l'information ou non. Je fais remonter régulièrement des informations à Marc, parce que j'ai ces informations en direct par les ADC, mais si je n'avais pas ces informations par les ADC, je n'ai pas ces informations... Ce sont des problèmes de RHR, des problèmes de chocs psychologiques, et j'en passe... Je ne veux pas donner de détails en séance, mais il faut que ça se mette en place. On ne peut pas continuer comme c'est en route, ce n'est pas possible !

M. LAMBERT, SUD-Rail

Rapidement, parce que vous devez répondre à tous les interlocuteurs. Je suis d'accord avec tout ce qui vient d'être dit. Nous avons été reçus, d'ailleurs, vous avez eu un compte-rendu, je tiens à le signaler, et vous aurez un compte-rendu également de vendredi. C'est un membre de la délégation CGT qui a déposé le droit d'alerte. J'ai été avec Christophe HOUEL puisque Ludovic FOURNIER ne pouvait pas être présent. Forcément, il invite la personne qui a déposé le droit d'alerte, Christophe et moi-même. C'est pour ça que les autres membres de la commission, y compris mes camarades de SUD-Rail, n'y seront pas vendredi. J'y serai, mais seulement en tant que référent de la CSSCT. Après, je comprends la question, parce que depuis deux mois, il se passe des choses. Les derniers accidents du travail sont très importants avec des chocs psychologiques et que l'on puisse ne pas faire notre travail est agaçant, mais il faut séparer ça du droit d'alerte Régio 2N pour vendredi. Ne t'inquiète pas, il y aura un compte-rendu qui sera fait.

M. RABIER, Président

Je partage l'idée qu'il faut rapidement — et c'est pour ça que les dates ont été maintenues de demain — caler et fiabiliser. On a encore travaillé hier soir avec les DET qui sont amenés à piloter ces CSSCT. Nous avons voulu, et je trouve que c'est une force sur notre région, une relation avec une commission qui est en lien direct avec les patrons. Je pense que ça peut faire sens et que ça peut fonctionner. Demain, on installe et ensuite l'on traite les dossiers comme prévu avec des CSSCT supplémentaires dès que ce sera nécessaire, parce qu'il faudra bien alimenter tous les élus de cette présente instance des études qui peuvent être réalisées par des gens plus spécialisés et plus aguerris sur les différents dossiers, pour que lors de consultations tous les élus puissent être détenteurs des comptes-rendus, des remarques des uns et des autres et puissent se prononcer ensuite dans leur âme et conscience. C'est ça la philosophie et ça doit fonctionner comme ça. On est dans une phase encore où l'on n'a pas encore appuyé sur le bouton « start ». C'était difficile de faire plus vite, le temps d'organiser un peu le truc. Pour ce qui concerne l'aspect Traction, dès le 6 mars elle sera installée, même si elle s'était mise en œuvre d'une manière un peu spécifique pour ce droit d'alerte. Je pense que monsieur LAMBERT va essayer d'aller dans les premières CSSCT pour garantir une forme d'harmonisation

du fonctionnement de ces dernières. Ça doit fonctionner, mais il faut que les choses se fassent... Laissez-nous encore quelques jours et que vos représentants participent correctement à ces nouvelles commissions.

Sur les autres remarques. Je fais remonter cette demande d'une meilleure clarification, mais on est dans une phase dans la convention TER avec les prises de parole des uns et des autres, les tensions. Je ne dis pas que c'est agréable, à la SNCF on prend des coups, c'est une réalité ! Les cheminots, nous prenons des coups qui sont souvent très injustes. Il y a des choses fausses qui sont bien évidemment dites. Maintenant, dans une négociation, il y a un moment donné où il y a des tensions, des prises de parole, des médias, des trucs qui ne font pas forcément plaisir. Il y a des prises de position politiques qui peuvent, à titre personnel, me surprendre. Après, il y a une autorité organisatrice. Elle travaille avec nous. On est pour l'instant la seule entreprise ferroviaire avec qui elle doit conclure une convention pour plusieurs années. On va finir par la conclure... Même à PACA, ils vont finir par y arriver, pourtant ils sont très bas à un moment donné, puisqu'à un moment donné ils se sont séparés. Il n'y avait plus de convention pendant plusieurs années. On n'en est pas du tout là chez nous, mais c'est tendu, oui. Quand on dit qu'il n'y a pas forcément d'augmentation de coûts, avec Florent MARTEL, on est déjà revenu là-dessus, il y a tous les ans une indexation des coûts d'énergie, de personnel, etc. et c'est normal. La fonction publique fonctionne comme ça et le conseil régional le sait très bien qu'il y a des effets comme ça qui sont incontournables. Après, tout ça fait beaucoup de millions, tout ça fait débat... C'est largement prévisible ce qui se passe et c'est une mauvaise période, mais je vous garantis que d'ici quelque temps on finira par la signer, parce qu'il n'y a pas d'autres issues et que l'on pourra développer auprès de tous les agents. On fera une présentation. Dès que cette convention sera claire, bien évidemment les élus que vous êtes et demain les différents dirigeants pourront en avoir l'essentiel des débats. Là, on est au cœur d'une négociation difficile, comme ça s'est passé dans beaucoup de régions. Sur les 11 régions TER, il en reste deux qui n'ont pas complètement reconventionnés, dans les neuf autres ça a été ardu aussi, il ne faut pas nous mentir. C'est beaucoup plus compliqué que de travailler sur un RI où l'on a réussi à travailler en quelques semaines. Une négociation de convention, c'est bien autre chose...

Gares et Connexions, pour terminer. Je m'engage pour moi et Florent MARTEL, je ne raconte pas de bobards. Gares et Connexions va basculer à Réseau prochainement, c'est la loi qui le dit, vous le savez. Ils ont des obligations par l'autorité de régulation, l'ARAFER, qui leur demande de plus en plus de séparer les prestations pour l'ensemble des futurs opérateurs ferroviaires. Ils sont dans une démarche de mise en adéquation ce qu'ils doivent faire, pour potentiellement plusieurs entreprises ferroviaires, qui impliquent des choix, des logiques, etc. Ils vont faire l'objet, je pense, dans les mois et années qui viennent de dossiers qu'on devra présenter. On ne va pas nous raconter d'histoires. Ils ont une politique et de temps en temps, je ne suis pas tous les jours avec la patronne de Gares et Connexions. De temps en temps, on découvre des choses et ensuite l'on vous en donne un peu plus quand nous avons le point. C'est ce qui a été fait à la suite des remontées dans les deux CE de fin décembre. Après, il y a une expérimentation en cours. La Poste, vous le savez, est également une grande entreprise publique et cherche à étendre — vous l'avez dit tout à l'heure, ça fait partie de politiques de certaines entreprises, y compris publiques — les prestations assurées par ses facteurs. Elle propose parfois, dans ses tournées, de faire des choses qui peuvent intéresser tels ou tels entreprise ou particulier. On en est

là. Gares et Connexions fait une expérimentation. Le bilan est fin février ou mars, je crois. Je vous dirai le bilan établi par Gares et Connexions, je serai transparent sur ce sujet-là.

Mme MAHIEUX, CGT

Au dernier CSE, j'avais demandé de revoir pour les communiqués agression monsieur FONTAINE et monsieur GRANDIN, de revoir avec les DUO pour faire un communiqué agression en résidence, mais ce n'est toujours pas fait 10 jours plus tard. Petit rappel encore.

M. RABIER, Président

Merci, vous avez raison, vous l'avez dit le 8. Demain matin, on ouvre et autour de moi il y aura monsieur SERHANI, monsieur MARTIN, monsieur LAMBERT, je crois, et ce point-là, si vous ne le présentez pas, on le dira pour que ce soit clair.

Pour l'UTP, la SNCF représente l'essentiel des cheminots aujourd'hui. Il y a des cheminots dans d'autres entreprises ferroviaires, mais l'on en représente une grosse partie. Notre vision des métiers — je ne suis pas dans le cœur des débats nationaux à l'UTP, je ne peux pas connaître tous les dossiers à fond — est beaucoup moins précise, beaucoup moins technique, parce qu'aujourd'hui on a quand même un dictionnaire des filières très cadré. On est sur des visions métiers, relation clientèle, c'est un peu ce que nous avons mis en place à travers nos établissements relation clientèle. On les appelle d'ailleurs comme ça... Puis, ensuite on a plutôt de grands types de métiers, de la maintenance que l'on connaît ou de la traction, mais c'est vrai qu'il y aura demain un métier de la relation clientèle qui va sans doute simplifier notre vision actuelle des choses chez nous où vous avez, par exemple, le vendeur, l'agent d'escale, le contrôleur. En réalité, on présente trois métiers chez nous, parce qu'ils ont des tâches différentes, roulants ou non, etc. Je pense, ça n'engage que moi parce que je n'ai pas lu beaucoup de presses là-dessus — je n'ai pas à ma disposition ces documents de travail — qu'il y aura quand même une globalisation notamment pour les métiers de la relation clientèle avec une recherche accrue de polyvalence, on ne s'en cache pas. Monsieur HOUEL, peut-être une dernière question avant que l'on attaque l'ordre du jour ?

M. HOUEL, CGT

Quelques petites interventions par rapport à ce que vous avez dit. Concernant la convention TER, vous dites que l'on est encore sur une phase qui touche à des considérations financières avec le conseil régional, ce qui sous-entend que le plan de transport proposé par l'entreprise aux élus du conseil satisfait les deux parties. Vous dites en plus que l'on est en phase de commandes de sillons. Si ce plan de transport est officiellement pris entre les deux parties, on aurait aimé aujourd'hui, sans attendre le 21 mars, que vous rassuriez les cheminots du périmètre de Boulogne-sur-Mer. Ces cheminots sont dans une inquiétude énorme depuis plusieurs mois si ce n'est plusieurs années. On leur promet monts et merveilles, mais plus le temps passe, plus ils sentent la porte se refermer.

Ensuite, vous dites que l'on se dirige vers une augmentation notoire de 40 % de TERGV, mais l'on aimerait bien aussi savoir si ces TERGV vont se substituer à des TER classiques, parce que permettre à un usager de se rendre de Calais à Lille d'une manière plus rapide, c'est bien, mais il faut aussi penser à l'usager qui habite à Saint-

Omer qui prend le TER. Ça sous-entend aussi que cette augmentation de 40 % de TERGV va nécessiter des rames TGV. On se dirige donc bien vers une suppression de dessertes TGV classiques notamment entre Dunkerque et Paris-Nord, Valenciennes et Paris-Nord et j'en passe et des meilleurs... Là-dessus aussi, on aimerait bien un peu plus de clarté, même si vous dites qu'il y a des réunions qui vont se mettre en place dans l'axe Nord et certains maires. On sait pertinemment que quand la direction a décidé telle chose, il nous est très difficile de faire le chemin arrière.

Enfin, le rattachement de l'UP TGV de Lille à l'axe Nord, on va arrêter de se mentir ! C'est quasiment acté, parce que ce qui a été mis à l'expérimentation pour le Sud-Est, on savait très bien que ça allait se décliner dans les autres régions. Vous dites que les passerelles entre les différentes activités existeront toujours et que le cheminot TER pourra toujours aller au TGV. On s'aperçoit aujourd'hui qu'un cheminot qui est au FRET, un agent de conduite pardon, a encore des facilités pour aller au TGV quand il est inscrit dans le vivier. Par contre, un agent de conduite qui est au FRET a les pires difficultés à utiliser la passerelle pour se diriger vers le TER, et nombreux sont les cheminots, à travers leur âge, qui ne supportent plus de faire des nuits et qui aimeraient bien se diriger vers le TER, mais ces gens-là sont laissés au FRET. Permettez-moi de mettre en doute un peu les passerelles...

M. RABIER, Président

J'ai toujours été clair pour le rattachement. Oui, ça fait partie des orientations de l'activité Voyages. Je n'ai pas la date précise, avant l'été, avant l'automne, pour l'instant je n'ai pas certitude en la matière. La décision appartiendra à l'axe TGV et je pense que les annonces interviendront sans doute en CSE d'axe.

Après, sur les commandes de sillons, on a un SA 2020 TER — je parle des rames classiques, je ne parle pas de lignes nouvelles TGV — qui est dans les cartons et qui est en phase de commandes de sillons, vous savez que ça se fait en début d'année. La phase de déclinaison et des impacts, parce que c'est celle-là qui est importante en réalité, vous citez Boulogne-sur-Mer, mais ça va bouger quelques lignes cette histoire de SA 2020 d'où l'idée de faire une présentation. Le catalogue des trains est globalement acté, je pense, avec ses sillons. L'organisation des sillons ne l'est pas encore. C'est là que sont toute la science et l'impact possible ou non sur un certain nombre de charges entre certaines résidences. Après, concernant TERGV, on parle bien de trains rapides TGV sur la ligne nouvelle. Je n'ai pas compris que c'était en lieu et place des TER normaux. J'ai plutôt compris que c'était des TERGV supplémentaires avec une desserte nouvelle pour permettre un rapprochement plus rapide, en particulier de Lille. J'ai même en tête une desserte à Amiens jusqu'à Lille, etc., des choses aujourd'hui qui n'existent qu'en TER. Mais, l'affaire est un peu compliquée, parce que les commandes de sillons pour le TERGV sont réalisées par l'axe. Cette affaire-là me semble encore en débat, en tout cas médiatiquement, vous le savez. Les prochaines semaines, avant fin mars, vont être déterminantes suivant la nature du débat et les décisions de l'activité Voyages. Le plan de transport TER paraît assez clair en tout cas techniquement parlant sur le catalogue des trains de demain. Le travail a été fait entre les services techniques de l'autorité organisatrice et nous, et ce depuis plusieurs années, comme le rappelle souvent Florent MARTEL. Le plan de transport TGV et ses incidences avec augmentation TERGV et ses incidences sur les dessertes normales TGV qui ne sont pas conventionnées, qui ne font pas l'objet d'une subvention, pour moi, il y a encore potentiellement des débats puisque l'on est dans

une phase de présentation. On verra bien les réactions et la décision que prendra à la fin l'activité Voyages. Voilà ce que je peux vous dire aujourd'hui. On ne cache pas à vous cacher quelque chose. On vous dit l'état des lieux actuel. Le 21 mars, c'est très rapide. Ça viendra dans trois semaines. Je pense que l'on va chiader une présentation pour qu'il y ait vraiment un temps d'échanges après avoir présenté les tenants et les aboutissants de tout ça. Je veux que vous ressortiez le midi en ayant compris. Je ne vous demande pas d'être forcément d'accord, mais de comprendre.

Je vous propose d'attaquer l'ordre du jour avec le point pour monsieur le Secrétaire.

### **Information de monsieur le Secrétaire**

M. KIKOS, Secrétaire

Merci monsieur le Président. Première information. Je reviens sur les événements du weekend dernier avec Paris-Nord et l'opération déminage où pour la partie CSE, ici le vendredi matin, la maman d'un enfant n'avait pas appelé le siège du CSE, nous n'aurions pas eu cette information. Cette opération de déminage dans le quartier de la porte de la Chapelle à proximité de Paris-Nord a impacté la circulation ferroviaire et donc le transport des enfants pour les départs en colonie de vacances. Bien que ça reste un événement exceptionnel, il faudrait pour l'avenir qu'on désigne des référents entre la direction et un référent technique du CSE pour échanger sur la partie transports. Là, pour le coup, vendredi on l'a fait un peu à l'artisanal avec nos réseaux pour voir comment déplacer autant d'enfants en moins de 48 heures pour leur permettre de partir dans les meilleures conditions. Peut-être, trouver des solutions pour éviter que les enfants de cheminots restent à quai dans des situations de perturbations. Je tiens à remercier le personnel du CE, je parle en ancien franc, en charge des activités des enfants et de la jeunesse pour leur réactivité, le service des groupes avec qui nous avons toujours des contacts ainsi que les interlocuteurs au sein du pôle RS.

Pour les informations, je rappelle qu'il y a un bureau le 28 février où l'on abordera l'ensemble des questions de fonctionnement. La convocation est partie aux membres du bureau ainsi qu'aux OS, donc s'il y a eu un loupé, n'hésitez pas à revenir vers Frédéric PAYEN.

Pour terminer, sur la déclaration de SUD-Rail et le communiqué du CE ou du CSE, parce qu'on parle en ancien franc ou nouveau franc, la première des choses, en cas de question, avant de la mettre dans une déclaration, vous avez mon numéro, et en ce qui concerne SUD-Rail, je n'ai qu'à traverser un couloir pour échanger. Je rappelle que la structure CE ou CSE est une structure à part dans le paysage de l'économie sociale et solidaire. Dans le contexte d'une négociation d'accord, et dans les conséquences de cette situation du fait qu'il n'y ait pas de signatures aujourd'hui et donc pas de mutualisation, on estime que la structure a toute légitimité à communiquer auprès des cheminots en toute neutralité, c'est-à-dire que la structure a toute légitimité à s'exprimer. C'était le sens de ce communiqué qui ne me choque pas. Je n'interdis à personne d'écrire ou de s'exprimer en retour, mais en ce qui me concerne, le secrétaire d'un CSE fait partie d'une organisation syndicale, une organisation syndicale qui négocie un accord sur les ASC, donc là je ne vais pas dire qu'il y a un conflit d'intérêts, mais dans la période où cet accord bouge toutes les semaines, il y a encore des interfédérales la semaine dernière, ça bouge sans arrêt, et un élu qui écrit peut

engager sa fédération ou son intersyndicale. Là aussi, ça pourrait provoquer plus de problèmes voire de difficultés supplémentaires y compris pour moi, élu, qui pourrait mettre en difficulté ma fédération, parce que ce que j'écris le lundi peut être différent le mercredi. Là est toute la légitimité d'une direction technique, qui a la charge de salariés, de s'exprimer et de dire pourquoi il y a un repas unique dans les restaurants, pourquoi on n'a pas engagé d'activité pour le second semestre, etc. Il n'y avait rien de contraire au fonctionnement de la structure, une absence d'accord sur un contenu, je peux le comprendre, parce que c'est pour ça qu'il y a autant d'organisations syndicales. Ce qui fait la pluralité, c'est qu'on ait des divergences sur les contenus, mais ça me gêne qu'on remette en cause le bien-fondé d'une expression y compris d'une structure d'une économie sociale qui est dans le contexte, je le rappelle légitime, avec cette interrogation semaine après semaine de l'incertitude de l'avenir professionnel d'environ 70 personnes. Voilà monsieur le président, je pense que je n'ai rien oublié et je passe la parole au trésorier adjoint pour l'information du trésorier.

### **Information de monsieur le Trésorier**

#### **M. DECLERCQ, Trésorier adjoint**

Merci. Concernant les informations de trésorerie, on est sur la subvention AEP à deux versements, pour respectivement janvier et février, de 26 059,02 € et pour le budget des activités sociales, un versement de la contribution du premier trimestre 2019 de 447 796,21 €.

#### **M. RABIER, Président**

Avec les services du CSE, nous avons travaillé pour que les versements aient lieu. Je crois qu'ils ont eu lieu le 13 février, il n'y a pas très longtemps, et ça s'est plutôt bien passé. Avec le compte-rendu du CSE 0, vous vous souvenez de notre débat le 8 février qui était nécessaire pour débloquer les fonds. De ce côté-là, on a été collectivement efficaces.

Je voulais quand même, au nom de la direction, vous dire qu'il y a effectivement un mal-être que j'ai perçu ainsi que monsieur SERHANI quand on a eu l'occasion — à plusieurs reprises, la première c'était le 22 décembre — de rencontrer les salariés et quelques représentants du CE. On a rencontré ces salariés de nouveau en CE fin décembre. Ils ont été reçus le 24 janvier. Derrière, la direction a toujours promis d'être assez à leur écoute et si nécessaire de compléter ce qu'ils pouvaient déjà savoir par ailleurs. On a eu l'occasion de les recevoir pour leur expliquer, qu'effectivement, ils traversent une période de mal-être qui est réelle, il y a plus de 70 salariés qui s'inquiètent, parce qu'il y a un système assez compliqué qui fonctionnait sur de versements pour lequel certains CE ne jouaient pas complètement le jeu, mais globalement ça fonctionnait avec finalement une forme de mutualisation d'un certain nombre de services offerts aux cheminots, cantine, bibliothèque, billetterie, etc. Du côté de l'entreprise, il y a eu un accord spécifique ASC qui a été porté à la signature, mais qui n'a pas été signé jusqu'au 20 décembre et qui n'était pas du tout le même que celui qui est aujourd'hui en discussion. La boîte a complètement revu sa position. Les quatre organisations syndicales nationales travaillent — monsieur KIKOS a raison de dire qu'il y a eu différentes versions, moi-même je n'ai pas la dernière, parce que les choses... — et l'on part quand même aujourd'hui vers une structure en réalité assez intéressante, qui a du fond, et qui permettrait de garantir une certaine pérennité de la

mutualisation avec même un abondement de l'entreprise, notamment pour le fonctionnement des cantines. Cet accord, je crois que ça a été souligné tout à l'heure, n'a pas l'air mal. Il faut le finaliser. J'espère qu'il va se finaliser dans les prochains jours ou les prochaines semaines, parce qu'il va nous sortir d'une certaine impasse et d'un mal-être des personnels CE qui est réel. Ça prend une bonne tournure, je suis assez confiant. Il reste encore des questions techniques à régler. Pour faire simple, l'entreprise propose de créer des structures supra CSE comme si nous étions plusieurs entreprises et des structures interentreprises pour régler les sujétions, donc activités sociales et culturelles avec une obligation pour tous les CSE concernés de versements, au niveau national pour le CCGPF ou de différents territoires qu'il faut maintenant caler. Pour les territoires, ce n'est pas clair pour moi. Je pense que les périmètres ne sont pas encore... On est plus aujourd'hui sur des débats techniques, de ce que j'ai compris, que des débats pour ou contre. On est vraiment dans la technique et c'est plutôt une bonne chose à propos de la consolidation de cet accord national qui fera du bien à tout le monde, j'espère, dans les prochains jours. Par rapport au mois de décembre, où l'on n'avait pas grand-chose à dire, je me souviens de l'audience du 22 décembre où nous étions face à un échec du premier projet, qui s'appuyait sur une association issue de la loi de 1901, qui était fortement critiqué. Là, on s'appuie sur une structure qui nécessitera des moyens, une présidence qui garantira quelque chose de bien pour l'avenir. En tout cas, c'est dans ce sens-là que ça travaille plutôt bien aujourd'hui et je pense que ce dossier devrait sortir par le haut, je l'espère dans les prochains jours. En tout cas, c'est le message que nous avons donné lors de la dernière audience avec le personnel du CE.

M. SERHANI, Assesseur

Après la réunion à Paris de la semaine dernière, j'ai rencontré l'équipe de Jean-Robert Jaubert qui disait que la dernière version était partie et que vous faisiez des bilatérales entre OS pour travailler sur les derniers articles, en espérant une signature prochainement.

M. RABIER, Président

Vous avez raison sur le sujet de vendredi. Il y eu un évènement exceptionnel d'une bombe qui a été découverte avec un tas de mesures. On avait déjà eu le cas il y a quelques mois à Hellemmes. Ça arrive de temps en temps... J'ai été averti par une élue qui est présente ici. Je n'ai pas connaissance de tout ce qui se passe partout. J'ai tout de suite étudié de quoi il s'agissait. J'ai eu les renseignements de la partie Production, de l'ERC, etc. On a essayé de donner quelques éléments de cadrage du plan de transport. J'ai essayé de répondre aux premières demandes. Pour être plus efficace dans le futur, monsieur KIKOS, à un moment donné il y a un organisme, c'est le COP qui connaît les incidents sur le plan de transport avec ce que vous avez évoqué. Monsieur CARRÉ est là et je pense qu'il a entendu le message. Demain, quand il y aura un truc comme ça, qui nécessite une forme d'urgence, nous avons des dirigeants au COP. On a des dirigeants d'astreinte, ça veut dire qu'il faut que l'on pense à aviser le référent, le secrétaire et quelques personnes clés comme ça quand il peut y avoir des interférences — je pense aux colonies — pour être dans la boucle sans l'apprendre en regardant le tableau d'affichage comme le client. Vous êtes quand même dans la boutique... Il faut que l'on progresse de ce côté-là et remette ça dans nos pratiques pour l'avenir pour les trucs urgents comme pour vendredi, sachant que

nous avons quelques jours devant nous. Ça s'est décidé vendredi pour dimanche, mais ce n'est pas tant que ça pour tout réorganiser.

On va passer aux informations.

### Information de monsieur le Président

- *Incidents sur la sécurité*

M. RABIER, Président

On n'a pas d'évènements graves sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire et c'est tant mieux. Je vais laisser la parole à monsieur CARRÉ pour la partie production du mois de janvier.

- *Informations sur la régularité*

M. CARRÉ, Production et Matériel

Bonjour. Je suis Laurent CARRÉ pour ceux qui ne me connaissent pas. Je suis l'actuel dirigeant du COP. La régularité du mois de janvier. On a eu un mois de janvier en nette progression par rapport à janvier 2018. Le résultat mensuel a atteint 92,33 %. Ça n'était pas arrivé depuis plusieurs mois. Bravo à toutes les équipes !

Il est quand même à noter le point fort, c'est 13 jours consécutifs à l'objet qui est de 91 %. Ça faisait plus de 18 mois qu'on n'avait pas connu ça... Bravo !

Sinon, je vous rappelle quand même, et vous l'avez connu aussi bien que nous, les trois épisodes neigeux. On a eu trois jours impressionnants et la tempête Gabriel. Tout vole en escadrille en règle générale... Ces trois jours de neige et de tempête ont été neutralisés pour le calcul du chiffre.

Si je fais un petit focus, les causes TER représentent la première cause d'irrégularité avec un taux de 2,97 %. On a un sujet que vous devez tous connaître, c'est la crise au Matériel que nous traversons actuellement. Ça ne nous permet pas du tout d'améliorer significativement la situation. On peut citer qu'on a quand même essayé de mettre en place une tripléte de 82500 depuis le 21 janvier pour soulager le parc des 24500. Ça ne fonctionne pas malheureusement. Ça fait six fois que nous sommes en sous-composition sur neuf. On ne peut pas dire que c'est une belle réussite... Les conditions climatiques ont d'autant plus aggravé la situation qu'on n'a pas pu respecter les rendez-vous de maintenance. Ça ne s'améliore pas. La fiabilité a fait défaut également. On a eu 14 signalements d'anomalies, par exemple, le 21 janvier. Ça reste extrêmement compliqué pour tous les personnels qui travaillent et qui concourent à la production.

Les causes externes arrivent en deuxième position. Les principaux faits marquants sont le déraillement du FRET Lineas. Ça a été le 4 janvier et ça nous a mis quand même 77 retards et 64 suppressions. Le feeder a été coupé au Technicentre le 4 janvier qui a provoqué 14 retards. Le heurt d'un sanglier à Chantilly a provoqué 33 retards le 15 janvier. Le heurt d'un chien, c'est léger, mais c'est quand même 31 retards et c'était aussi le 15 janvier, pas une belle journée... On a eu la présence d'un individu à la Borne Blanche le 24 janvier qui a créé 31 retards. La fameuse passerelle de Croix-L'Allumette était inutilisable le 24 janvier et a occasionné 32 retards. Un voyageur malade le 28 janvier a provoqué 22 retards au Pont-de-la-Deûle.

La gestion de l'infrastructure arrive en troisième position avec un taux à 1,83 %. Les principaux faits marquants du mois sont le dérangement d'aiguilles à Arras, 18 retards. Le PN de Templeuve-en-Pévèle, deux fois, à lui seul 28 retards. Le rail cassé à Deuil-Montmagny le 18 janvier, 13 retards. Le rail cassé à Wimereux le 21 janvier, 10 retards. Un dérangement d'aiguilles à Compiègne, voilà les faits marquants.

Les autres EF représentent 1,98 %.

On dénombre quand même 517 suppressions. On est un peu mieux, mais ça reste excessif, mais on était à 614 il y a un an.

Je n'ai pas d'autres faits marquants. Est-ce que vous avez des questions ? Des remarques ?

Mme MAHIEUX, CGT

Il y a quand même eu un fait marquant il n'y a pas très longtemps avec le 12300 qui est resté bloqué plus de sept heures en gare de Noyon, avec des agents qui sont restés sans informations et qui ont été rapatriés. Ils sont partis en PS à 4 h 30 et sont rentrés à 15 h. Si ce n'est pas un fait marquant pour vous... Vous allez neutraliser les jours de neige visiblement, mais il y a quand même des faits importants, parce qu'on arrive quand même à laisser bloquer des agents sept heures sans informations. C'est quand même inadmissible !

M. CARRÉ, Production et Matériel

L'impact de la neige a quand même été extrêmement impressionnant. Il y a eu beaucoup d'agents qui se sont mobilisés. Il n'y a pas que ces agents-là qui ont été bloqués sept heures, plein d'autres agents en poste ou en gare ont été bloqués par les intempéries. Pour le manque d'informations, j'ai un peu de doute. Qu'on n'ait pas la bonne solution, ça c'est sûr, mais le manque d'informations, je n'y crois pas.

Mme MAHIEUX, CGT

C'est quand même ce qui est remonté par les agents qui étaient dans le train. Je vous interpelle aussi. Il y a un agent qui a commencé à 4 h 30 et qui a fini à 15 h pour qui je suis intervenue pour demander à faire reprendre la journée de service et l'on m'a répondu que réglementairement c'était bon. Oui, réglementairement c'est bon, mais humainement est-ce que c'est bon ?

M. EUDELIN, SUD-Rail

Il n'y avait pas de conditions climatiques défavorables ce jour-là. Il y a eu aussi la panne électrique à Compiègne. Là, ils sont restés dans le même cas, pareil, tout le monde planté en plein milieu des champs et on laisse faire...

M. CARRÉ, Production et Matériel

Je ne sais pas si on laisse faire, ce qui est sûr c'est qu'il est difficile de rapatrier du personnel qui est perdu dans la forêt et loin de tout. On n'a pas une équipe de relève qui arrive avec un hélicoptère et qui dépose une nouvelle équipe neuve alors que les autres sont rapatriés chez eux... C'est extrêmement compliqué. On a régulièrement des cas comme ça. Il n'y a pas longtemps, j'ai été convié à un CHSCT Traction, parce que le conducteur avait fait 15 heures, mais son incident était à 23 h 30. Il n'y avait plus personne pour les relever. Pour des incidents comme ça, tout le monde était bloqué.

M. EUDELIN, SUD-Rail

Puisque vous le prenez comme ça, je vais le prendre différemment.

M. CARRÉ, Production et Matériel

Je ne le prends pas comme ça, je vous dis ce que j'ai vécu au COP.

M. EUDELIN, SUD-Rail

Puisque l'on parlait du déminage, il faut quand même savoir qu'on a des agents qui ont une journée normale tracée, en arrivant à Paris-Nord en train, et avec un départ de leur train trois minutes après. Vous le prenez comme ça, moi je le prends comme ça aussi...

M. CARRÉ, Production et Matériel

Je vous remercie de votre conseil.

M. RABIER, Président

Pour en revenir à ce qu'a dit madame MAHIEUX, la réglementation du travail indique que dans certaines circonstances imprévisibles, exceptionnelles, etc., on a même le droit — c'est assez fou — de faire travailler quelqu'un pendant 24 heures. C'est légalement étonnant sur des métiers de sécurité, ça ne veut pas dire qu'il faut le faire. Ce n'est pas parce que c'est possible qu'il faille le faire. Je vous rejoins forcément. Ça m'est déjà arrivé dans le passé de doubler un service, ce n'est pas top de faire 16 heures de travail de suite. Dans les métiers de la sécurité, c'est quand même vraiment déconseillé. Bien sûr qu'il faut être humain, c'est beaucoup plus fiable de mettre quelqu'un qui est en meilleure forme pour des emplois de sécurité, tout simplement. Je suis d'accord.

Mme MAHIEUX, CGT

Au-delà de ça, au-delà du règlement, il faut quand même savoir ce qu'il s'est passé. Il y a eu des clients qui se sont tapés dessus. Gérer ça pendant sept heures, ce n'est quand même pas rien... Le fait qu'un agent de commandes puisse appeler le taxi en lui demandant de préciser l'heure exacte où il arrive à Saint-Quentin pour pouvoir recommander l'agent réglementairement le lendemain, sans prendre en compte ce qu'elle a vécu dans ce train, c'est inadmissible ! On m'a dit à la production que c'était bon, d'accord, mais humainement elle est repartie à 4 h 30 le lendemain sur le même 12300. Je ne sais pas si vous vous rendez compte, mais à un moment il aurait peut-être fallu lever le pied et reprendre au moins une partie de sa journée.

M. RABIER, Président

J'entends l'exemple. Je ne vais pas dire que tout s'est bien passé puisque ce n'est pas la réalité. Ce qui est clair — ça a été rappelé par monsieur CARRÉ — en réalité lorsqu'il y a des dysfonctionnements techniques ou à cause de la neige — hier, je ne sais pas si vous avez suivi l'actualité, il y a eu un incident caténaire LGV sud-est, il y a des trains qui prennent quatre ou cinq heures — et bien évidemment, pour les salariés à l'intérieur comme pour les voyageurs, c'est insupportable de doubler le temps pour revenir de Marseille. Ce que je veux dire, c'est que l'on met en place des dispositifs aujourd'hui. On met le paquet sur l'information, je rejoins ce que disait Laurent CARRÉ. On veut que les cheminots à bord des trains et les voyageurs aient une information plus réactive et plus fiable. Ce qui ne veut pas dire pour autant que quand l'agent est

renseigné plus tôt et de manière plus fiable, la solution est plus facile. Il faut bien distinguer la capacité que l'on peut avoir ou pas à trouver des bus, à trouver la meilleure solution pour se sortir d'un embarras avec le fait d'avoir une information fiable qui indique à l'agent qu'il est bloqué pendant trois ou quatre heures et qui ne fait vraiment pas plaisir. Elle peut même inquiéter et énerver un certain nombre de voyageurs. En tout cas, c'est le paquet que l'on veut mettre là-dessus et c'est pour ça qu'on se professionnalise, c'est pour ça qu'on améliore nos dispositifs au COP. Ça sera aussi l'objet du dossier que j'ai indiqué tout à l'heure, avec notamment les permanences ASCT. Ce n'est pas gagné... Ce sont des procédures, des habitudes à prendre, une mobilisation à plusieurs niveaux. Les miracles n'existent pas dans les situations extrêmement perturbées et vous le savez tous pour être des acteurs des plans de transport, mais nos COP — je tiens à le souligner ici, parce qu'en plus on a le patron — se sont largement professionnalisés à Lille ou dans les autres régions. On fait des choses de meilleure qualité même si le niveau d'exigence est plus fort pour nos voyageurs à l'intérieur des trains. Les gens veulent tout de suite une information que vous soyez dans un train ou dans une gare, alors qu'en réalité, parfois, on n'a pas encore eu le temps de prendre des décisions et d'acter la réaction et l'organisation des choses. Le chemin de fer est compliqué, vous le savez tous aussi bien que moi. On ne peut pas faire de miracles en 10 minutes, mais les gens veulent des informations en 10 minutes.

Mme MAHIEUX, CGT

Monsieur RABIER, il y a quand même un sacré souci sur cette journée et ce train en particulier. Je suis désolée de revenir dessus, mais quand on voit que l'on s'obstine à emmener des gens à Paris qui ont déjà sept heures de retard, qu'on supprime le train à Creil, qu'ils sont acheminés à Paris alors que l'on sait très bien qu'on n'arrivera pas à les rapatrier le soir. À un moment, à quoi ça sert de s'obtenir ? Pourquoi ce fameux train, qu'ils attendaient dans l'autre sens pour les rapatrier à Saint-Quentin, n'est jamais arrivé ? Il suffisait de rapatrier la clientèle et ne pas les laisser à Paris mourir jusqu'à 22 heures.

M. RABIER, Président

Je ne connais pas le dossier par cœur, je ne peux pas vous répondre. Les agents dans de telles situations font des efforts dans les procédures pour que les roulants aient la meilleure information. Ça ne veut pas dire que c'est la plus fiable. Ça ne veut pas dire qu'il s'agisse d'une information qui correspond à ce qu'ils attendent, on est bien d'accord. Ça ne veut pas dire que l'on a réglé tous les problèmes, mais on a quand même fait des progrès ces dernières années, même s'il y en a encore à faire. Maintenant, quand on refait l'histoire après coup, on est des champions du monde du retour d'expérience dans l'entreprise, on peut se dire que l'on a merdé, on aurait dû faire comme ça, etc. Bien sûr, quand on connaît la fin de l'histoire, on se dit qu'on n'aurait peut-être pas dû faire comme ça. C'est souvent plus facile après coup, en réunion, avec un tas de personnes qui n'étaient pas dans l'affaire de critiquer, et entre nous, à la direction, je peux vous dire qu'on s'autocritique, voire qu'on se flagelle. À un moment donné, il y a des dirigeants, il y a des acteurs opérationnels qui prennent des décisions avec peu d'informations, de temps en temps, mais comme vous, vous prenez des décisions avec les informations que vous avez. C'est tout le professionnalisme et l'expérience qui font que c'est finalement la bonne décision. Ce n'est pas simple... Et vous le savez... Regardez ce qui se passe si vous devez prendre

votre voiture dans un épisode neigeux. On n'est pas si mauvais que ça. On se critique toujours dans l'entreprise. On a plein de progrès à faire, mais les autres moyens de transport sont quand même loin derrière nous en matière d'organisation de ces journées. On ne peut pas faire le débat là-dessus pendant trois heures, mais arrêtons de critiquer en permanence et a posteriori les faits qui ont eu lieu, parce que souvent, ce sont des décisions qui sont prises par des acteurs impliqués et qui ont mouillé la chemise à un moment donné quand ils n'avaient pas toutes les informations, et c'est ça la difficulté, on n'a pas toutes les informations au moment où l'on voudrait toutes les avoir.

- *Informations commerciales mensuelles*

M. RABIER, Président

Je vais vous donner quelques informations commerciales qui reflètent ce qui a été vu tout au long de l'année dernière dans les deux CE. On a les informations stabilisées de 2018. Vous le voyez bien, les engagements n'ont pas du tout été tenus. On sait pourquoi en matière d'objectifs de recettes. On a une année 2019 qui devrait mieux se passer.

En accord avec monsieur le Secrétaire, il y a deux options. Soit, nous allons déjeuner comme prévu, soit, on traite le point sur les notations, c'est un point obligatoire, mais il n'y a pas de débat énorme. En revanche, le point sur l'emploi fait débat et c'est bien logique. Soit, vous voulez qu'on le traite tout de suite et l'on terminera sans doute vers 13 heures, soit, on revient à 14 heures après le déjeuner comme prévu. C'est vous qui décidez. Je suis à votre disposition. Chaque OS s'exprime et vous me dites.

M. ROTOLO, RS CGT

Pas d'objection à rester.

M. GRANDE, RS SUD-Rail

Pour SUD-Rail, ce sera pareil, pas d'objection à rester pour traiter les derniers points.

M. RABIER, Président

Donc, on avance.

Une OS demande : Est-ce qu'on peut faire une pause de cinq minutes ?

M. RABIER, Président

Vous voulez quand même une pause... Il est 12 h 10. On reprend à 12 h 17. Je vous donne sept minutes.

*La séance est interrompue de 12 h 10 à 12 h 25.*

M. RABIER, Président

Je vous propose de reprendre par un point technique qui concerne les groupes à faibles effectifs.

## **Le rattachement des groupes de notations à faible effectif**

M. RABIER, Président

Chaque année, nous avons toujours un petit dossier, c'est prévu de passer ça en CE et maintenant en CSE. Quand il y a des seuils qui ne sont pas atteints, quand une certaine volumétrie d'agents pour une filière, ils sont rattachés à un autre périmètre de notation. On a deux cas cette année. Ce sont les agents de la Direction SNCF Hauts-de-France, le collège exécution, ils seront rattachés à l'ERC Nord-Pas-de-Calais, et les agents de maîtrise D, de la Direction SNCF Hauts-de-France, sont rattachés à l'ERC. C'est de l'information, c'est technique. Les délégués de commissions sont invités bien évidemment. On a pris les listes avec ces nouveaux rattachements pour le 31 janvier comme on peut le faire chaque année pour les notations. Je laisse la parole à madame MOYAUX pour le point trimestriel sur l'emploi.

## **Informations trimestrielles sur la situation de l'emploi**

Mme MOYAUX

Vous avez eu le support. Les données sur l'emploi du dernier trimestre de 2018 font apparaître l'évolution du nombre d'agents par nature de contrat, statut, sexe, temps partiel ou temps complet. À fin décembre, le périmètre TER Hauts-de-France compte 3 604 agents. On retire les stagiaires de ce compte.

Ensuite, la deuxième diapositive porte sur les CDD.

M. FOSSIER, CFDT

Je voudrais faire remarquer qu'il y a un certain nombre d'informations que nous avons habituellement dans les informations trimestrielles qui n'y sont plus. Exemple : congés, repos des personnels roulants de l'ERC, de l'établissement Traction Hauts-de-France. Le tableau de bord avec le suivi des agents de l'IME, les départs volontaires, les RH281. Toutes ces informations étaient dans les deux CE à chaque fois.

M. RABIER, Président

C'est bien pour ça que tout de suite, quand j'ai vu la nature des éléments que l'on doit donner au CSE et ceux que demain l'on souhaitera donner dans les CSSCT métiers, je voulais organiser rapidement, mais ça n'a pas été possible, une réunion. C'est le 1<sup>er</sup> mars où l'on se calera là-dessus. On va vous faire des propositions. Ensuite, on partira une périodicité et un canevas où tout le monde est d'accord. On prendra trois heures s'il le faut le 1<sup>er</sup> mars, mais l'on sortira sur ce qu'on vous donnera comme éléments et à qui l'on donne ces éléments.

Mme MOYAUX

Le deuxième document porte sur les CDD. Les motifs essentiels sont des motifs de remplacements de salariés absents. On a un aussi un certain nombre de CDD seniors dans les domaines de la vente et ASCT. À fin décembre, il y avait encore 14 agents qui étaient encore en CDD.

La troisième partie porte sur les admissions. À fin décembre, nous avons fait 61 embauches sur 2018, dont 18 sur le dernier trimestre. Il y en a eu cinq pour l'ERC

Picardie, sept pour l'ERC Nord-Pas-de-Calais et six pour le Technicentre Hauts-de-France. 72 % des recrutements ont eu lieu au cadre permanent.

Ensuite, vous avez la partie sur les cessations de fonction. En 2018, nous en avons eu 132, dont 41 sur le dernier trimestre, essentiellement de la retraite, avec 95 retraites sur l'année, 13 départs volontaires et sept ruptures conventionnelles pour les grandes familles. On constate également pour les mutations que c'est assez équilibré. On a réalisé neuf mutations sortantes et 10 mutations entrantes sur le dernier trimestre.

Une des dernières parties porte sur les congés de disponibilité. Nous avons actuellement cinq agents en congés de disponibilité pour création d'entreprise et nous en avons trois en congés sabbatiques, essentiellement sur des ERC.

Le dernier document porte sur le suivi des retraites. Au 31 décembre, nous avons 317 agents qui ont atteint l'âge légal d'ouverture des droits à la retraite, 91 d'entre eux ont atteint l'âge pivot, et sur ces 317 agents, 43 ont sollicité un départ en retraite. Est-ce que vous avez des questions ?

M. SERHANI, Assesseur

Vous avez également en informations trimestrielles le travail temporaire. C'est le même tableau qu'habituellement fourni. C'est par établissement et pour le dernier trimestre 2018 avec le nombre de recours au travail temporaire et les motifs. Vous avez également les prévisions de l'autre côté pour le premier trimestre 2019, pareil par établissement.

M. RABIER, Président

C'est du remplacement de salariés absents classiques dans les établissements de relation commerciale. On a une part d'accroissement temporaire d'activité dans les Technicentres. Il n'y a rien de nouveau. La partie d'accroissement temporaire d'activité concerne en réalité que le Technicentre pour ce type de contrat.

M. KIKOS, Secrétaire

Juste une précision. On est bien sur l'effectif réel dans le premier tableau.

Mme MOYAUX

C'est l'effectif global sans les stagiaires.

M. SERHANI, Assesseur

Ce n'est pas de l'ED, c'est du global.

M. RABIER, Président

L'effectif que l'on a utilisé pour le vote, par exemple, il est supérieur, parce qu'effectivement les alternants, etc. comptent. C'est un contrat de travail. Là, on ne prend que les gens qui sont salariés chez nous d'une manière pérenne ou non, mais qui ne sont pas en contrat de professionnalisation ou d'alternance.

Mme MOYAUX

Ce n'est pas de l'ED sinon vous auriez de la décimale avec les temps partiels, par exemple.

M. RABIER, Président

D'autres questions pendant que madame MOYAUX est avec moi ?

Mme CORBIN, CGT

Est-ce que toutes les demandes qui ont été formalisées au niveau des agents qui partent à la retraite allaient être remplacées ? Est-ce que les postes vont être remplacés ?

Mme MOYAUX

C'est un peu sur la perspective d'emploi de 2019. Les remplacements systématiques, pas forcément. Ça s'étudie tout ça. La perspective, la trajectoire de 2019 fait qu'il va y avoir des recrutements pérennes, mais on ne va pas actionner que ce type de leviers. On continuera à faire de l'intérim par exemple. On continuera à faire également du CDD pour couvrir les postes, mais pas forcément pérennes comme on a pu le faire ces derniers temps. Ça fait déjà un an ou deux que l'on commence à faire ça sur certains types de métiers où il y a de fortes évolutions.

M. FERTÉ, RS FO

Normalement, l'intérim n'est pas prévu pour couvrir des postes.

Mme MOYAUX

Remplacement de salariés absents...

M. FERTÉ, RS FO

Oui, oui, mais...

M. RABIER, Président

C'est du CDD l'intérim en réalité. En réalité, ce qu'il faut que vous sachiez, c'est qu'on a des sites à tensions en particulier sur le bassin parisien. On peine à recruter en particulier des contrôleurs. Les autres activités Transilien sont au même niveau de difficulté. On a déjà dit, les mois passés, j'ai déjà eu l'occasion de le dire, un des attendus du nouveau contrat 2020 — hors statut puisqu'on n'aura plus le droit de recruter au statut à partir de l'année prochaine — c'est la révision, je l'espère, l'attractivité de nos métiers et notamment les conditions salariales par rapport à certains sites où il n'y a pas assez de postulants. Les postulants peuvent aller voir où ils sont peut-être un peu mieux payés dans des métiers un peu techniques, etc. On peine à recruter sur nos métiers commerciaux et à Paris. Le Landy, ça concerne peut-être le CSE Voyages, mais peine aussi à recruter des agents de maintenance sur le Landy, à proximité de Paris. On a une vraie sujétion autour de Paris ce qui explique pourquoi la boîte essaye de faire des efforts avec des garanties de logements, etc. pour être plus attractive sur ces métiers à tensions sur certains sites. On a moins de difficultés dans le Nord-Pas-de-Calais pour opérer les recrutements nécessaires pour les mêmes types de métiers. On souffre de ça. Pour tous les collègues qui ont une antenne parisienne, j'étais avec mon collègue de Rouen la semaine dernière et il est dans la même situation avec ce qui est autour de Saint-Lazare. À la gare de Lyon à Paris, c'est pareil. On a des sujétions à Paris qui sont embarrassantes pour nos processus d'adéquation entre charges et ressources. Les emplois en intérim sont un peu des palliatifs le temps d'avoir vraiment des gens qui postulent. On a des écoles d'ASCT qui ont été programmées, mais on arrive à les couvrir et qu'on décale par

manque de candidatures. En fait, on a des candidats, mais 95 % sont éliminés par les différents tests. Ce ne sont pas les candidats qui vont jusqu'au bout du processus. Beaucoup de gens utilisent notre site SNCF pour postuler, mais une grande majorité échoue aussi dans la partie de la visite médicale. Vous devez le savoir. Nos métiers de la sécurité exigent bien évidemment d'être extrêmement rigoureux par rapport à certaines substances interdites. Je vous indique que l'on a de vrais sujets avec ça en particulier sur le bassin parisien. C'est un fait. Je ne porte pas de jugement. Je vous indique que l'on a des éliminations, après une visite médicale, en nombre très important.

M. VEZARD, RS CFDT

Quand vous dites que vous avez du mal à recruter, par exemple, en école ASCT. Qu'est-ce qu'on fait de tous les CDD qui sont actuellement en poste sur les différents ERC ?

Mme MOYAUX

Concrètement, côté Nord-Pas-de-Calais on a du vivier. Les écoles sont essentiellement du côté de la Picardie actuellement, notamment sur le bassin de Paris-Nord où il y a très peu de viviers voire pas du tout. Effectivement, on a questionné nos CDD qui étaient dans le vivier dans le Nord-Pas-de-Calais pour avoir une chance d'être intégrés et recrutés au cadre permanent en Picardie. Un a accepté et qui est parti en école. Il a été embauché, mais après les autres ne sont pas forcément mobiles et ne veulent pas aller sur le bassin parisien.

M. FOSSIER, CFDT

Est-ce que vous avez la certitude de ce que vous avancez ? Est-ce qu'ils ont tous été interrogés ? J'en ai encore rencontré, mais en Picardie, ils n'ont pas été interrogés pour une embauche.

Mme MOYAUX

De quelle population me parlez-vous ?

M. FOSSIER, CFDT

Les ASCT en CDD sur les deux périmètres.

Mme MOYAUX

Actuellement, côté Nord-Pas-de-Calais, ils ont été interrogés pour venir alimenter les écoles picardes. Côté Picardie...

M. FOSSIER, CFDT

Attendez ! Il n'y a pas que le Nord-Pas-de-Calais ! Je vais y revenir là-dessus, parce qu'on parle toujours du Nord-Pas-de-Calais... Dans les Hauts-de-France, ça comporte aussi la Picardie. On a un groupe important de gens en CDD en Picardie pour faire des écoles en Picardie, on pourrait déjà interroger les gens qui habitent en Picardie.

Mme MOYAUX

Ça a été fait bien avant...

M. FOSSIER, CFDT

Je ne crois pas ! C'est un mensonge ! On leur a fait faire des fins de contrats et la semaine suivante ils ont été réembauchés, parce que l'on n'arrivait pas à couvrir les trains... Franchement, vous parlez de la situation de l'emploi, mais c'est un dossier que vous n'avez pas vraiment travaillé sur ce sujet.

Mme MOYAUX

Si !

M. RABIER, Président

Monsieur FOSSIER...

M. FOSSIER, CFDT

Excusez-moi si c'est vif, mais je vous avoue que ce sont des gens très jeunes qui sont compétents et qui voudraient vraiment travailler et qui sont prêts à tout pour travailler. Quand j'entends ça, je ne suis pas content.

M. RABIER, Président

Je vous suis sur un point, et souvent dans les Technicentre c'est souvent une manière d'apprécier les gens. L'intérim, les CDD permettent déjà d'avoir une opinion sur quelqu'un que l'on va recruter de manière pérenne. Vous avez raison, c'est souvent un vivier très intéressant et potentiellement motivé. Ce que dit simplement madame MOYAUX qui connaît son dossier — je vous rassure, c'est l'adjointe de madame FABBRONI — c'est que les viviers naturels que nous avons déjà en intérim ou en CDD, comme les recrutements directs que nous faisons sur le métier des trains, en particulier pour l'UO Trains Sud, je vais être très précis, est à Paris, on a un mal de chien à couvrir les besoins. On a interrogé tous les viviers en CDD — et c'est la réponse que l'on vient de vous faire — et la Picardie bien évidemment, mais aussi le Nord-Pas-de-Calais pour élargir le champ. Je suis quand même preneur de l'exemple que vous avez donné, parce que ça m'intéresse. On constate, mais ce n'est pas une spécificité des Hauts-de-France, je vous rassure, on parle bien de la partie picarde ou de Paris, et non du Nord-Pas-de-Calais — on a dit tout à l'heure que nous avons moins de problèmes à recruter dans le Nord-Pas-de-Calais — et l'on a une problématique sur le bassin parisien, mais aussi de visite médicale quand des centaines de gens, dans le processus de recrutement — et c'est heureux, il n'est pas question de régresser là-dessus — doivent passer toutes les étapes, mais il y a beaucoup de gens qui échouent sur le sujet. Même, pour illustrer mon propos, les boîtes d'intérim, vous le savez, qui sont des employeurs — quand on prend quelqu'un en intérim, en réalité, la boîte d'intérim fait office de l'employeur — ont-elles-mêmes de vives difficultés à trouver des candidats pour des besoins temporaires par nature, toujours par rapport aux tests médicaux. On regarde, pour élargir un peu le champ, vers des gens qui sont déjà dans le métier du transport, notamment KEOLIS, notre filiale, qui sont dans l'urbain et qui pourraient être un vivier. Ils basculeraient « maison mère ». On galère — je termine là — sur le recrutement de l'UO Sud Paris pour être très précis.

M. FOSSIER, CFDT

Je reprends ce que je vous disais, effectivement à l'UO Sud les gens ont été interrogés. Je vous reprenais surtout sur le principe d'une école et je n'avais pas compris que

vous ne parliez pas d'écoles concernant uniquement l'UO Sud. Je vous parle d'écoles concernant l'ERC Picardie ou l'ERC NPDC. C'est sur ce point-là. Les gens sont en CDD, ils ont été remerciés, à un moment être remercié par mail pour arrêter un contrat en CDD, sans rencontrer son DUO, je trouve ça un peu léger... C'est ce qui est arrivé. C'est sur ce point-là que je voulais intervenir particulièrement.

Mme MOYAUX

Au mois de janvier, deux écoles ont été faites en ASCT, l'une côté Nord-Pas-de-Calais de six avec uniquement des personnes en reconversion. Il n'y a eu aucun recrutement. On a fait que de la reconversion de collègues qui voulaient s'investir dans un nouveau métier. Coté Picardie, a eu une école de trois agents, dans le lot ça ne devait être que de l'interne, mais on a réussi à faire une reconversion. Les places dans les écoles sont limitées et après on a un panachage entre de la reconversion que nous devons privilégier, après on vient compléter avec du recrutement.

M. RABIER, Président

C'est très important ce que vient de dire madame MOYAU, il y a une priorité interne aux reconversions. On ne peut pas avoir une politique d'emploi, d'évolution de métiers et ne pas proposer à ceux qui malheureusement subissent une suppression de poste une évolution vers un autre métier qui pourrait leur plaire. Ils seront prioritaires par rapport à un recrutement en CDD. Là, je vais être très clair.

M. FOSSIER, CFDT

Ce n'était pas du tout mon propos... Je ne parlais pas uniquement de gens en CDD. Évidemment, on favorise déjà en interne le reclassement.

Mme MOYAUX

Bien évidemment, on va chercher dans cette population déjà testée nos futurs embauchés.

M. ROTOLO, RS CGT

Si j'ai bien compris le début de vos propos, c'était quand même un problème de salaires.

M. RABIER, Président

Aussi.

M. ROTOLO, RS CGT

Je suis bien content de vous l'entendre dire que les cheminots ne sont pas des nantis et qu'il y a un problème de salaires à la SNCF. Par contre, ce qui m'inquiète un peu c'est que vous allez essayer de les rendre plus attractifs. Est-ce que vous voulez dire qu'il y aurait plusieurs niveaux de salaires à la SNCF qui s'installeraient en fonction du lieu géographique où l'on habite ? Un cheminot qui habiterait Paris serait payé plus qu'un cheminot qui habite Lille ou Amiens.

M. RABIER, Président

La réponse est oui et c'est déjà le cas.

M. ROTOLO, RS CGT

Il y a la prime de résidence, mais...

M. RABIER, Président

L'indemnité de résidence est limitée, très limitée. Elle est très en deçà de la différence de coût de la vie, de logement en particulier à Paris. Ce n'est quand même pas complètement la même chose que d'habiter dans d'autres zones en France si vous souhaitez être propriétaire. Chacun le sait. On a un sujet d'attractivité financière. Je le dis. Demain, il faut que le TER et d'autres activités payent mieux les cheminots à l'embauche. On a un problème d'attractivité financière. J'espère, mais ce n'est pas Raphaël RABIER tout seul qui fera ça, mais j'espère aujourd'hui que le contrat de travail dans un an sera plus intéressant financièrement pour le futur salarié recruté dans le cadre du futur contrat de travail puisqu'il n'y aura plus de droit d'accès au statut.

On a un second problème, les gens qui postulent, parce qu'il y en a quand même beaucoup, ne passent pas toutes les étapes et notamment l'étape médicale. Ce sont nos deux sujets. On parle des ASCT, mais c'est pareil à la Traction. C'était pour illustrer les points durs que nous avons en ce moment, mais c'est pareil dans les autres métiers. Au Landy qui dépend du CSE Voyages, ils sont aussi par nature ce même type de difficultés. Quand on recrute au Technicentre de Lille, on a un vivier plus intéressant et l'on peut davantage s'appuyer sur des gens qui sont souvent venus en intérim, et l'on arrive à choisir des candidats connus et de valeur.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Par rapport à vos difficultés à Paris, il y a Gares et Connexions... Plus sérieusement, j'ai toujours du mal à entendre qu'il y a plein de candidats qui pourraient être embauchés, mais qui ne le sont pas et, par le plus grand des miracles, ceux qui viendraient d'une boîte d'intérim vont satisfaire. Ça me pose quand même problème. Ça, c'est pour la partie parisienne. Pour le Nord-Pas-de-Calais, vous avez dit avoir moins de difficultés, pourtant des agents intérimaires sont formés sur certains sites notamment pour le poste d'agent d'escale ce qui crée certaines tensions puisqu'on ne sait pas pourquoi ces agents intérimaires viennent. On fait le lien avec les journées de grève, etc. Vous allez dire que ce n'est pas vrai. Reconnaissez qu'il n'y a pas de difficultés pour remplacer, il y a quand même des agents intérimaires qui sont formés. Je ne parle pas des congés protocolaires, ça a toujours existé, c'est un principe qui est acté. On peut en débattre, mais ça a toujours existé. Là aujourd'hui, pour tenir des postes, on a notamment dans les métiers d'escale des agents intérimaires qui sont formés et ça crée des tensions.

M. RABIER, Président

C'est vrai. On a trois intérimaires AEF. En l'occurrence, on a un niveau d'autorisations de recrutements — vous connaissez le circuit, ça vient même de Bercy au départ, ensuite c'est l'entreprise et c'est dispatché dans chacune des activités — et concrètement sur TER, les autorisations de recrutements et les places en écoles sont plutôt en reconversion interne quand on regarde certains métiers, en particulier des trains, alors qu'on a plutôt du recrutement externe du fait des difficultés évoquées tout à l'heure sur la zone de Paris. En revanche, quand on dit que l'on met de l'intérim ou du CDD, en réalité, c'est pareil, c'est du travail temporaire. Un intérimaire est un CDD. On le fait — et vous avez la démonstration — légalement bien évidemment, et ça veut dire qu'en face à chaque fois quelqu'un qui malheureusement est en formation, n'est pas là, etc. avec un motif sérieux et valable. Si l'on ne l'a pas, vous allez faire votre

boulot et vous aurez raison de nous le signaler. Ce n'est pas parce qu'on a un vivier qui est meilleur dans le Nord-Pas-de-Calais, c'est une réalité, qu'on a pour autant les autorisations de recrutements. En réalité, vous pointez du point le fait qu'on a des autorisations de recrutements à Paris avec un vivier limité, voire absent, alors qu'on a un vivier large sans avoir le droit d'en recruter. Je ne dis pas que c'est satisfaisant, je vous explique l'état des lieux. Après un intérimaire ou un CDD, je ne parle pas des jeunes durant l'été, est potentiellement quelqu'un qui est intéressé par les métiers de l'entreprise et qui peut être une ressource potentielle pérenne. C'est aussi ça l'intérêt. Vous prenez quelqu'un que vous voyez quelques heures dans une procédure d'embauche — c'est compliqué le recrutement, j'en ai fait quelques années — pour un chargé de recrutement, pour un psychologue, pour un médecin qui va regarder la bonne santé du candidat puis on embauche quelqu'un pour 40 ans. C'est quand même un pari que l'on fait sur un certain nombre d'aptitudes que l'on devine à travers un entretien qui est souvent court. En revanche, quand cette personne a été en CDD quelque temps, l'été ou un autre moment de l'année, vous avez une appréciation du DPX ou du DUO. La ligne hiérarchique peut même inciter à postuler, parce qu'il a eu une capacité à apprécier la personne qui n'est pas simplement sur quelques heures d'un processus de recrutement, parce que ça ressemble à ça en réalité. C'est une responsabilité qui n'est pas neutre. Pour les gens intéressés, c'est un vivier quand même intéressant. Le Matériel capitalise beaucoup sur les CDD pour avoir de futures recrues pour fonctionner.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Vous ne répondez pas à ce que j'ai dit. Je vous parle d'agents intérimaires qui interviennent pour pallier l'absence de réserves suffisantes.

Mme MOYAUX

Quel est votre exemple ?

M. LAMBERT, SUD-Rail

Les trois intérimaires qui viennent d'être formés...

Mme MOYAUX

Les trois intérimaires AEF formés dans le Nord-Pas-de-Calais. C'est sur le motif de salariés absents et sur le motif des formations TGV. Ce sont des absences longues.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Donc, ils auraient la possibilité d'être embauchés après...

Mme MOYAUX

Si nous n'avons pas d'autorisations de recrutements, ils restent en intérim. Si nous avons une autorisation de recrutement, forcément cet agent a été observé et ses qualités de travail et de services. Bien évidemment, on irait chercher que l'on connaît et qui a donné satisfaction. On a toujours procédé comme ça d'ailleurs.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Stéphane l'a dit ce matin dans sa déclaration, nous sommes enregistrés. Est-ce que vous dites aujourd'hui que les AEF qui sont pris, les trois sur la région, n'interviendront que sur des motifs tels que vous venez de les préciser ?

Mme MOYAUX

Ils sont sur des motifs de RSA.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Et pas inopinément pour remplacer des agents qui feraient valoir leur droit à la grève, par exemple, ou des agents malades qu'on n'arrive pas à remplacer par la réserve. C'est comme ça que ça a été présenté, à part pour la grève. Je retire pour la grève, ça, c'est moi qui le dis. Par contre, ce sont des agents qui pourraient intervenir si l'on n'arrive pas à couvrir les postes par des agents de réserve. Ce que vous dites, ça me va...

Mme MOYAUX

Ils ont un contrat qui les lie avec la SNCF. Le contrat est passé par une boîte d'intérim. Sur le contrat, il y a un motif de salarié absent.

M. RABIER, Président

Ce n'est pas un salarié absent pendant 48 heures. Ça, on le fait à la vente.

Mme MOYAUX

Du jour au lendemain, comme ça, c'est vraiment à la réserve quand même.

M. RABIER, Président

Pour la sécurité, là on parle de gens qui partent six mois à l'école pour être techniciens. Il nous manque du monde, si vous voulez, on a quelqu'un qui n'est plus à la production, donc il faut bien que l'on réagisse. On est plutôt dans ce cadre. Maintenant, je suis preneur de l'exemple contraire.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je fais remonter le sentiment des agents. Dans l'ancien CHSCT, ça a été présenté comme ça. On ne nous a pas dit que c'était pour pallier éventuellement le départ des camarades de Valenciennes pour TGM. Vous savez que je dis vrai puisqu'il y a de petites tensions sur la formation du contrat. Ce n'était pas clair, ça n'avait rien à voir avec le contrat. Les raisons pour lesquelles ce camarade, qui a aussi le droit de travailler, était formé n'étaient pas précisées. Je prends note aujourd'hui que cet agent qui a été formé n'interviendrait que si vous n'arrivez pas à remplacer des départs en formation TGM et qu'il pourrait lui-même remplacer sur une période de cinq ou six mois. Ce n'est pas pareil que de faire remplacer inopinément et je vous assure que sur le terrain ça paraît comme ça. On m'a dit qu'il y a eu quelques refus pour assurer sa formation et vous le savez...

Mme MOYAUX

Il faut avoir en tête que pour l'intérim AEF on investit quand même sur ce type de personnels puisqu'ils sont formés de quatre mois environ. Forcément, nous devons avoir des motifs de longue durée pour les utiliser. C'est dans l'intérêt de l'entreprise.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je suis d'accord. Je veux l'engagement qu'il n'y aura pas de remplacements inopinés. C'est ça que je veux. C'est ce qui transpire du terrain. Demain, le gars qui serait formé pourrait intervenir n'importe quand.

M. RABIER, Président

C'est enregistré comme vous le dites. On ne va pas prendre d'intérimaires pour remplacer un gréviste qui vient de poser sa D2I. C'est simplement illégal.

M. LAMBERT, SUD-Rail

On n'arrive pas à couvrir par la réserve un malade.

M. RABIER, Président

Si ce gars a un contrat de six mois, reprenons l'exemple, il est un peu à la réserve ce CDD. Ça ne me choque pas qu'il soit dévoyé de son roulement comme n'importe qui d'autre et qu'il vienne remplacer un malade un dimanche. S'il est en contrat, il est en contrat. Par contre, vous dites qu'il n'est pas chez nous, on fait un contrat pour qu'elle vienne spécifiquement un dimanche, ce n'est pas l'esprit.

Mme MOYAUX

Non...

M. RABIER, Président

Pour la grève, c'est simplement illégal. On ne va pas embaucher quelqu'un pour remplacer un gréviste et heureusement.

M. ESPINOUSE, CGT

Est-ce que vous avez des ASCT qui sont en détachement sur le bassin parisien ou amiénois ?

Mme MOYAUX

Il y en a eu l'année dernière. On avait eu quatre ASCT qui étaient détachés en fin d'année sur Picardie. Vous voulez savoir si ça va se reproduire cette année, c'est ça ?

M. ESPINOUSE, CGT

Effectivement...

Mme MOYAUX

Effectivement, ça peut être un levier, mais pas au détriment de la production non plus côté Nord-Pas-de-Calais. Il faut aussi que la production côté Nord-Pas-de-Calais se fasse. S'il y avait un sureffectif, côté Nord-Pas-de-Calais, bien évidemment qu'on pourrait proposer du détachement vers la Picardie, c'est ce que l'on a fait l'année dernière. Pour le moment, la conjoncture dans le Nord-Pas-de-Calais n'est pas propice à ça.

M. RABIER, Président

Ce principe du détachement qui est très connu à la Traction depuis de très nombreuses années porte des résultats. Quand vous avez des variations de charges,

ça peut permettre d'aider certaines résidences en difficultés et ce que l'on a fait à l'établissement Traction avec le Nord-Pas-de-Calais qui a aidé la Picardie. On l'a fait de manière beaucoup plus mesurée et réduite pour les trains où c'est moins culturel et habituel chez les contrôleurs. On ne s'interdit pas de le faire avec les conditions qui viennent d'être données par madame MOYAUX. On ne va pas déshabiller Pierre pour habiller Paul, sinon on ne gagne rien. Il faut que les conditions soient remplies. On a aussi des volontaires qui acceptent de partir quelques semaines ou quelques mois pour faire un travail équivalent, mais dans une autre résidence avec les sujétions qui vont derrière. Il y a quand même des conséquences.

M. ESPINOUSE, CGT

Juste pour rebondir là-dessus, ne pas favoriser l'embauche sur le Nord-Pas-de-Calais comme vous dites que vous avez du mal à recruter sur le bassin parisien, on va détacher du personnel pour assurer le travail.

M. RABIER, Président

Ça fait partie des options. Pour Paris, ceux qui connaissent un peu Transilien, ils vivent aujourd'hui côté Traction — je connais ce chiffre qui était valable il y a deux ou trois ans, mais je ne pense pas qu'il ait complètement évolué — avec une capacité de produire tous les trains, de conduire tous les trains à Paris aujourd'hui, est assurée quasiment par 15 à 20 % d'agents détachés en permanence. Vous avez une volumétrie d'agents détachés qui viennent de partout pour assurer — y compris avec des gens qui sont détachés des mois voire des années — et si d'aventure l'on n'arrive pas à nous remettre d'aplomb sur les métiers en tensions évoqués tout à l'heure, il faudra bien que l'on trouve d'autres solutions, parce qu'on ne pourra pas éternellement continuer à être dans de pareilles difficultés d'adéquation de charges. C'est une sujétion parisienne qui ne concerne pas que TER. Ça concerne plus d'activités qu'on ne peut l'imaginer, mais ça fait partie des options, ce n'est pas déconnant. Après ça, coûte cher, en réalité. Un détachement coûte en moyenne — parce qu'on ne rapatrie pas les gens sur les repos, vous le savez — environ 2 000 euros d'allocations. Vous le savez aussi que l'URSSAF nous attaque sur les fameuses allocations qu'elle voudrait bien mettre en indemnité avec cotisations derrière. Ça a un avantage pour les caisses puisqu'il y a une cotisation, mais ça n'est pas la même chose pour les bénéficiaires et ce n'est pas l'esprit d'un remboursement de frais. Tout ça fait beaucoup de débats historiques entre l'entreprise et l'URSSAF. Pour l'instant, ce n'est pas la plus simple des solutions, parce qu'elle n'est pas géniale d'un point de vue du coût. C'est une option qui, pour moi, ne peut pas être la seule solution. Il faut essayer de travailler les autres solutions en même temps.

M. ESPINOUSE, CGT

Du coup, on tombe à combien en nombre d'agents manquants ? C'est catastrophique...

Mme MOYAUX

Non, vous exagérez... Je n'ai pas les derniers chiffres en tête. Je ne voudrais pas vous dire de bêtises quand même. Je préfère vérifier mes chiffres.

M. RABIER, Président

Pour moi, j'avais en tête une dizaine. En fait, on reporte les écoles. Ce n'est pas qu'on n'embauche pas les gens, c'est que l'on décale les écoles. On ne fait pas dans les moments où l'on devait le faire. C'est plutôt ça la conséquence. Les gens arrivent avec du retard.

M. ESPINOUSE, CGT

Du coup, qui fait les Intercités ? Quels sont les ASCT ?

Mme MOYAUX

Il y a une partie des roulements Intercités qui ont été reportés sur l'UO Nord au niveau de l'ERC Picardie.

M. ESPINOUSE, CGT

Pendant combien de temps ?

Mme MOYAUX

On va dire que toute cette montée en compétences de l'Intercités sur l'année 2019 va se faire progressivement. Pour les roulements, il y en a déjà qui sont arrivés sur fin 2018, c'était déjà tenu par Saint-Quentin et Amiens. Là, il y a eu des lignes qui ont été créées. Progressivement, quand on va avoir une première d'école pour l'UO Sud, on va pouvoir rééquilibrer progressivement les choses, mais ça ne va pas se faire tout de suite.

M. ESPINOUSE, CGT

Donc il n'y a aucun agent de l'ESV qui assure les trains Intercités.

Mme MOYAUX

Non, les agents de l'ESV n'intégreront pas les Intercités côté TER.

M. RABIER, Président

Il n'y a plus d'Intercités depuis le 1<sup>er</sup> janvier. Je me permets d'être un peu insistant. Ces trains sont désormais conventionnés TER. On a un ajout de 50 trains en moyenne, des trains de longs parcours qui vont dès cette année, ou en milieu d'année, avoir du matériel Régional en accord avec l'autorité organisatrice et l'État. À terme, ça va remplacer les Corails. Il y a un plan sur plusieurs années. Ce sont maintenant des TER qui bénéficient d'une tarification différente. Il n'y a plus de Première Classe pour ceux qui ont suivi le dossier. Ce ne sont plus des Intercités, mais il y avait une charge dite « Intercités » auparavant qui revient maintenant à TER et qu'il faut assurer. L'autre option est de transférer la charge, c'est une chose que l'on sait faire aussi en cas de difficultés de couverture sur tel ou tel site. Généralement, on va se le dire franchement, quand on affecte une charge à un site, c'est que c'est la plus optimisée pour l'entreprise. Si on la met ailleurs, ce n'est sans doute pas le même coût, avec des choses qui modifient le nombre de JS nécessaires et qui modifient immanquablement le coût de production. Ce n'est pas ça que l'on cherche en priorité ni ce que l'AO (Autorité Organisatrice) nous demande quand elle souhaite le juste prix. Ce sont des palliatifs pour être clair nous permettant parfois de gérer les décalages d'écoles, parce que l'on manque de candidatures validées. Ce ne sont pas des solutions incroyables

quand il y a des différentiels de nombre de JS nécessaires. Vous comprendrez bien comment nous fonctionnons.

M. LENFANT, SUD-Rail

Vous êtes censés savoir que sur l'UO Centre, maintenant, il y a une expérimentation sur « Vis ma vie des agents d'escale » qui perdent les départs en gare. On se retrouve avec une paire d'AMV dont on ne sait pas quoi faire et qui sont visés pour être formés peut-être en mode saisonnier pour être ASCT. De ça va découler une problématique. Est-ce que l'on cherche à faire de super agents sédentaires ou des roulants low cost ou vise-t-on ces agents pour se reconverter en tant qu'ASCT ? Quand on dit que l'on favorise le reclassement en interne, ça serait une bonne chose. Par contre, il faut voir comment c'est vendu par les DPX. Ce serait plus des gens qui vont intervenir en cas de situations perturbées.

Mme MOYAUX

Pour le moment, il y a une expérimentation qui est menée. Normalement, il y a de mémoire trois vendeurs qui pourraient être formés en renfort cet été pour faire de l'ASCT. C'est voulu dans le sens de l'évolution des métiers avec la polycompétence que l'on demande maintenant. Effectivement, si vous des agents qui perdent leur métier, ça peut être un bon levier pour se reconverter. Maintenant, c'est toujours soumis à école. Pour le moment, côté Nord-Pas-de-Calais, on a une école au mois de janvier. Il n'y en a pas d'autres qui sont programmées à ce stade. On fait un test. On verra bien comment ça va se passer, mais après ça peut venir dans un vivier pour faire des reconversions futures.

M. LENFANT, SUD-Rail

D'accord, et donc pour un agent sédentaire qui effectue des tâches de roulants, comment sera-t-il repris sur ses journées ?

Mme MOYAUX

Je n'ai pas encore ce détail.

M. RABIER, Président

Je vais répondre. Un roulant, un contrôleur quand il est à bord des trains, il est au titre 1. Il n'y a pas de débat là-dessus. Là, on évoquait le cas de vendeur. Je ne connaissais pas ces trois agents. Je m'excuse.

M. LENFANT, SUD-Rail

Il y a aussi des AMV, il n'y a pas que des vendeurs.

M. RABIER, Président

Ça veut dire que nous sommes capables, plutôt que de recruter un CDD directement au contrôle, de le recruter à la vente ou à l'accueil et par décalage de proposer à quelqu'un qui est déjà chez nous d'être contrôleur l'été.

Mme MOYAUX

C'est ça... C'est une expérience.

M. RABIER, Président

Ça peut permettre à des gens de découvrir un autre métier de manière limitée pour voir si ça pourrait leur plaire.

Sur le sujet des départs, il va y avoir en décembre de cette année, je crois le 15 décembre, une évolution — et d'ailleurs, je demanderai à quelqu'un de la sécurité de venir la présenter, parce qu'elle est quand même, pour ceux de la filière 27, extrêmement... change un peu la donne de nos manières de donner le départ des trains – notaire et décidée par l'EPSF. Les référentiels projets sont tombés. Dans moins d'un an, la manière de donner le départ des trains et les acteurs vont évoluer. Ça va impacter la fonction de conducteur de train d'une manière qui n'est pas neutre. Ça nécessitera, je pense, une explication dans cette assemblée, mais nous aurons sans doute des choses dans les différents métiers pour expliquer tout ça. C'est dans moins d'un an et l'on y reviendra. Hier, je me suis fait expliquer pendant une demi-heure ces évolutions de départs par le patron de la DSEM. Avant l'été, je vais demander de venir faire une séquence ici et bien expliquer. Ce que l'on connaît tous depuis les années 70, pour ceux qui connaissent bien l'exploitation ou la conduite, on est en train de vivre une autre tournure qui est exigée par l'ARAFER, par l'ouverture à la concurrence, etc. La donne va changer avec des impacts de missions pour les agents à bord des trains comme pour les agents au sol dans les gares. On y reviendra. Ce n'est pas neutre comme modification réglementaire. C'est pour répondre au sujet des départs, c'est un peu étranger au sujet de l'emploi, mais j'en profite pour vous donner ça.

Mme MAHIEUX, CGT

Je m'interroge un peu quand même, parce que les vendeurs, les agents de mouvement qui viendraient dans les trains... On sait déjà que les ASCT au cadre permanent et les saisonniers ne subissent déjà pas la même visite médicale et la même psycho, donc qu'est-ce que vous allez leur faire subir à ceux-là ? Est-ce qu'ils vont la psycho des ASCT, recrutés normalement, ou celle des saisonniers ?

Mme MOYAUX

L'expérimentation qui est faite pour cet été, les agents vont suivre la même formation que la formation des CDD intérimaires pour les ASCT et vont faire le même job que les intérimaires et CDD durant l'été. C'est vraiment un renfort d'été avec les mêmes missions que les CDD intérimaires.

M. LENFANT, SUD-Rail

Renfort d'été où l'été dure toute l'année...

Mme MOYAUX

Pas forcément. Je n'ai pas encore toutes les données. C'est sûr pour l'été, après pour les besoins de vente, peut-être qu'ils repartiraient après dans leurs missions premières. C'est possible.

M. RABIER, Président

Pour faire une boutade, ce sera l'été indien... Non, je plaisantais...

Mme MAHIEUX, CGT

Et du coup, quand est-ce que vous descendrez les contrôleurs pour aller tenir les gares ?

M. RABIER, Président

Est-ce que l'on va demander aux contrôleurs de faire de la vente ?

Mme MAHIEUX, CGT

Pourquoi pas, puisqu'on en est là...

M. RABIER, Président

Dans les évolutions des métiers, on l'a un peu évoqué tout à l'heure après vos déclarations, la SNCF, nous pensons que ça a du sens désormais de viser un métier de la relation clientèle beaucoup plus global que les trois métiers que nous connaissons aujourd'hui au sein de l'entreprise, c'est-à-dire la vente, l'escale et le contrôle. On pense qu'il va y avoir demain une autre manière d'être embauché dans les métiers de la relation clientèle avec plusieurs possibilités en fonction du lieu où il se trouve. On a connu ça il y a très longtemps avec la filière Transports Mouvement où l'AMV, suivant où il se trouvait, était très spécialisé dans son poste d'aiguillage, mais s'il était dans une petite gare il faisait tout, voire même le ménage. En réalité, les opportunités et les variations de tâches ou de missions seront liées au lieu d'affectation. La polyvalence sera sans doute plus élevée dans les gares où il y a peu d'agents. Dans une gare comme Lille-Flandres, prenons cet exemple, où il y aura forcément un niveau de spécialisation...

Mme MAHIEUX, CGT

Au-delà de ça, je m'inquiète un peu, parce que du coup est-ce que ça va bien se passer pour commander ces gens-là au niveau des CPS et des CPST ?

Mme MOYAUX

Tout ça se cale actuellement de tout de façon.

Mme MAHIEUX, CGT

Des sédentaires vers des roulants, des roulants vers les sédentaires, ça risque d'être complexe...

M. RABIER, Président

Pour le bureau de commandes, je ne vais pas revenir sur les difficultés à commander les élus dans les réunions. Le bureau de commandes d'un agent, quel que soit son métier, ça fait partie de la qualité de la production. Si l'on ne sait pas bien commander des gens, il ne faut pas nous étonner que les postes ne soient pas couverts, et vous le savez tous. On a en tête, dans les évolutions à venir — des périmètres des unités notamment sur l'ERC Nord-Pas-de-Calais pour lequel il y a un projet engagé depuis plusieurs mois — une réflexion sur les bureaux de commandes sur la manière de les fiabiliser, comment faire avec des gens potentiellement plus polyvalents peuvent tenir

le poste et qu'il commande un agent pour éviter les loupés. Oui, ça fait partie des enjeux, vous avez raison.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Afin d'éviter toutes ces questions qui sont en plus pertinentes, où tout ça serait présenté ? On découvre que demain des agents sédentaires pourront faire CDD, saisonnier aux trains... Tout va bien, tranquille... où tout ça a été présenté ? Ce serait quand même bien que l'on nous présente de tels projets dans les instances.

M. ESPINOUSE, CGT

Je me permets. C'est bien repris dans les questions, dans la question plénière, *aucune autre expérimentation nouvelle n'est prévue à ce jour*. Madame vient de dire « expérimentation ».

Mme MOYAUX

Oui, j'ai utilisé ce mot.

M. RABIER, Président

Au-delà des mots, je sais que ça n'a pas été présenté en CE, pour le coup, je le sais. Pour le CHSCT, ça a été évoqué. Je ne peux pas vous répondre tout de suite monsieur LAMBERT. Par contre, demain je pourrais vous dire où ça sera présenté dans la CSSCT Services. Demain matin, on installe la CSSCT Services. Pour ce type de dossiers et débats, on souhaite que la commission puisse être saisie et informée.

M. LAMBERT, SUD-Rail

D'accord, mais il faut donc être patient sur l'organisation, mais pour les projets de la boîte, on n'attend pas la mise en place des instances. Désolé, ce n'est pas sérieux monsieur le Président...

M. RABIER, Président

En même temps, si l'on regarde, permettre à un vendeur de pouvoir assurer une mission quelques mois durant l'été, sur la base du volontariat, de tester quelque chose, ça peut être une manière de découvrir un métier si l'agent doit changer de job plus tard, n'est pas complètement négatif.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Parlez aux collègues ! Ça n'a pas l'air aussi clair, aussi net que ça... On y viendra demain, mais il faut arrêter de faire des projets comme ça sans les présenter et sans débattre dans les instances. Ça pouvait attendre... Il n'y avait pas péril dans la demeure... Si l'on nous demande de la patience d'un côté, il faut de la patience de l'autre aussi... Il n'y a plus qu'un jour à tenir, mais ça ne fait pas très sérieux.

M. RABIER, Président

Bien. Je vous remercie.

M. KIKOS, Secrétaire

S'il y a des interventions par rapport aux réponses aux questions qui ont été posées, rapidement — parce qu'il y a aussi le personnel du restaurant qui n'a pas non plus des

horaires extensibles, c'est aussi par respect pour eux que l'on reste dans les horaires — pour les photos du trombinoscope, il nous manque Loïc FERTÉ et Mélanie RONGIER-JORE. Si à la sortie de la plénière, vous avez deux minutes, Frédéric est équipé d'un appareil et il vous prendra en photo.

M. RABIER, Président

Merci à tous. Je vous souhaite un excellent appétit.

### Questions

*Ce point n'a pas été abordé en séance.*

*La séance est levée à 13 h 20.*