

Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

SÉANCE PLÉNIÈRE DU 25 AVRIL 2019

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel	Assesseur
Mme BULTHE, Relations Sociales	
Mme FABBRONI, Responsable Emploi-Formation	
M. VASSEUR, Médecin du travail	
M. FAUCHILLE, TER HDF Pôle Production	

ÉLUS DU PERSONNEL

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

M.TROUCHAUD	UNSA Ferroviaire	P	M. MASSE	UNSA Ferroviaire	V
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	P	Mme ALEXANDRE	FO	
Mme DEDISSE	FO	P	M. FERTÉ	FO	
M. TAILLEZ	CFDT	P	Mme MARTIN	CFDT	
Mme MANIER	CFDT	P	M. FOSSIER	CFDT	

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 (E)	CFDT	Fédération des cheminots CFDT

Ordre du jour de la réunion du Comité Social et Économique
du jeudi 25 avril 2019

Approbation du procès-verbal de la réunion CSE du 19 février 2019	32
Information de Monsieur le Secrétaire	32
Information en vue de la consultation annuelle du CSE sur la politique sociale. Vote du cabinet d'expert comptable assistant les élus du CSE en vue de la consultation annuelle sur la politique sociale.	33
Information de Monsieur le Trésorier	33
Information de monsieur le Président	34
Informations trimestrielles sur la situation de l'emploi	42
Vote concernant une rupture conventionnelle d'un salarié protégé	54
Étape 2 SA2020 : partage sur le SA2020 et présentation de la charge pour les roulants	57

La séance est ouverte à 9 h 30.

M. RABIER, Président

Bonjour à tous pour ceux que je n'ai pas eu l'occasion de saluer.

Je vous propose d'ouvrir la séance du CSE TER Hauts-de-France du 25 avril. Le secrétariat sera assuré aujourd'hui par Monsieur Xavier WATTEBLED, secrétaire adjoint et nous avons le plaisir d'avoir la présence pour la matinée du médecin de région, le Docteur VASSEUR.

Je vous propose de passer à l'appel.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la délégation CGT, Monsieur Fabien SMAGHUE sera remplacé par Monsieur WILLAEYS, Monsieur KIKOS remplacé par Monsieur WATTEBLED et Madame DERRAIN remplacée par Monsieur WARTELLE.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

La délégation SUD-Rail est au complet.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour la délégation UNSA Ferroviaire, Madame Hélène LE SAINT est remplacée Monsieur Christophe MASSE et nous sommes au complet.

M. FERTÉ, RS FO

La délégation FO est au complet.

M. VÉZARD, RS CFDT

La délégation CFDT est au complet aussi.

M. RABIER, Président

Merci. Je vous propose d'entendre vos déclarations liminaires si vous en avez.

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

Monsieur le Président,

Comme prévu, la loi du 27 juin 2018, votée sur des mensonges et construite sur le seul dogme de l'ouverture à la concurrence, confirme ce que nous continuons à combattre : l'atomisation du service public ferroviaire. Le Gouvernement déroule les décrets et ordonnances qui ne répondent qu'aux intérêts ou attentes patronales. Résultat, des annonces de fermetures de gares, voire de lignes, se succèdent avec à chaque fois des réactions fortes des usagers et des cheminots.

Quand une loi est mauvaise et contraire à l'intérêt général, il faut la changer. L'arsenal législatif existe et le permet. D'ailleurs, il aura suffi d'un seul amendement déposé par le Gouvernement pour modifier la loi sur les 80 km/h que celui-ci avait fait voter quelques mois auparavant.

Quant à elle, l'ouverture à la concurrence est un leurre. Sa prétendue efficacité n'a jamais été démontrée. Elle n'est pas obligatoire, elle dépend d'un choix politique que nous devons combattre pour le faire changer. Pourtant, c'est l'ouverture à la

concurrence qui justifie aujourd'hui la modification du statut juridique de l'entreprise, la fin des recrutements au statut, la casse massive de l'emploi cheminot, le rabougrissement de l'offre ferroviaire, l'abandon de la desserte de villes moyennes, pour ne citer que ces exemples. D'ailleurs, précédé de nombreuses sorties médiatiques, le Conseil régional vient de procéder à une conférence de presse confirmant sa volonté de mise en concurrence des TER. Dogmatisme, quand tu nous tiens !

Le président Xavier Bertrand se dit excédé par le système SNCF, mais il l'a lui-même poussé à son déclin quand il était au Gouvernement ou bien avec son parti à l'Assemblée nationale et au Parlement européen en votant diverses lois néfastes au système ferroviaire public. Aucun bilan partagé n'a été sérieusement tiré des privatisations des autres grands services publics. Les usagers et la population payent-ils moins cher aujourd'hui ce qui est indispensable pour vivre dignement ? Quel bilan des délégations de service public, de la privatisation des autoroutes ou des partenariats public-privé ?

La loi d'orientation sur les mobilités vient quant à elle rajouter de nouvelles attaques en donnant la possibilité de confier la gestion du réseau à d'autres opérateurs ou aux régions. Guidée par un Gouvernement autoritaire, la logique de passage en force prédomine au détriment d'un dialogue social à même d'apporter des améliorations dans le quotidien des cheminots. Près d'un après le vote de la loi dite « Nouveau pacte ferroviaire », les organisations syndicales représentatives du GPF qui, avec d'autres forces, ont lutté pour une réforme du ferroviaire, observent que leur analyse durant le conflit de 2018 était juste et lucide au regard des conséquences sociales pour les cheminots et de la situation dans l'entreprise.

Afin de faciliter l'arrivée de la concurrence, la direction de la SNCF réorganise et revoit de fond en comble la structure de l'entreprise et des établissements. Unis dans leur croisade libérale, la Commission européenne, le gouvernement français et le patronat s'attaquent à la sécurité qu'ils considèrent comme un frein au business. Comme nous l'avons déjà dit, la Commission européenne, sous couvert d'expérimentation, a validé l'abaissement du niveau de langue pour circuler sur un réseau étranger. Le but est de réécrire la directive européenne régissant les certifications des ADC. Cette modification aura pour conséquence l'abaissement du niveau de sécurité.

De son côté, le gouvernement français n'est pas en reste. Lui aussi considère que la sécurité est un frein au développement d'opérateurs concurrents. De ce fait, il décide de modifier la loi d'orientation des mobilités pour faciliter l'arrivée de nouveaux entrants en limitant leurs contraintes sécuritaires et leurs obligations légales. Ainsi, l'implantation d'entreprises privées sera facilitée au détriment de la sécurité. Ainsi, la possibilité est donnée aux entreprises de s'exonérer du certificat de sécurité pour exercer une activité de transport qui exploite uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales et régionales autonomes, aux entreprises qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire et aux entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure. L'obligation imposée par la directive 2007-59-CE du Parlement européen relative à la certification des conducteurs de train d'être titulaires d'une licence pour exercer leur activité professionnelle et d'une attestation précisant les infrastructures et le matériel roulant pour lesquels ils sont habilités à conduire serait

supprimée dans les cas suivants : pour les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du réseau du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux urbains ou suburbains de transport de passagers ou de marchandises, pour les infrastructures ferroviaires privées destinées à être utilisées exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises et les sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

Les différentes entreprises, libérées de la mise en place d'un système de certification des conducteurs pourront sortir leurs agents du champ de la CCN ferroviaire et même du décret socle. Elles n'auront plus besoin de recruter des conducteurs possédant une licence répondant à des exigences médicales et psychologiques élevées et titulaires d'une attestation complémentaire attestant l'ensemble des compétences professionnelles. Ainsi, ces salariés sans réelle qualification de conducteur de train dépendraient d'une autre convention collective avec une réglementation du travail et une rémunération différentes. La trajectoire est tracée : plus de dumping social et moins de sécurité.

Le patronat, lui aussi, souhaite détricoter nos métiers de cheminot dans le cadre des négociations de la CCN sur les métiers. Pour lui, un ADC doit certes conduire des trains, mais également assurer des missions commerciales, d'exploitation et d'entretien du matériel. La direction de la SNCF souhaite également s'en prendre à la formation initiale des conducteurs. Chaque activité travaille à mettre en place une formation initiale a minima dédiée à la ligne ou au produit, mettant de fait Infra au parcours professionnel des conducteurs. Plus de certificat de sécurité pour les entreprises, plus de recrutement de conducteurs possédant une licence, plus de barrière de la langue, une polyvalence à outrance et une formation initiale au rabais : voilà la future conception ferroviaire remettant gravement en cause la sécurité du système.

La CGT revendique un haut niveau de formation permettant d'assurer son métier avec un haut niveau de sécurité. Chaque agent doit avoir un métier défini et non un empilement de tâches, de sécurité ou non. Pour rendre le métier attractif et une production efficace, la CGT revendique des établissements multi-activité. La direction de la SNCF comporte donc une lourde responsabilité dans la situation actuelle. De nombreuses réunions de négociation ont lieu depuis septembre 2018 : elles démontrent que le patronat ferroviaire fait tout pour avoir une CCN de bas niveau afin de favoriser la concurrence par le dumping social. Sur 487 métiers recensés par la CGT dans l'entreprise SNCF, le patronat ne voudrait en définir que 48. C'est la polyvalence maximale, on est loin des intentions affichées par le Gouvernement d'un cadre social de haut niveau.

La direction de la SNCF a organisé, le 18 avril 2019, une table ronde afin d'élaborer un accord de méthode pour cadrer les futures négociations qui doivent s'ouvrir dans le courant de l'année 2019. Les organisations syndicales représentatives du GPF s'y sont rendues ; elles ont chacune mis en avant le contexte dégradé dans l'entreprise, notamment au regard de l'accélération des restructurations locales, la casse réalisée sur l'emploi, les pressions exercées au quotidien, la discrimination et la réflexion anti-syndicale. Force est de constater que la direction du GPF et les directions d'activité déroulent leur stratégie à coup de centaines de suppressions d'emploi sans jamais

écouter les revendications des cheminots portées par les organisations syndicales. Aujourd'hui, même si l'atmosphère globale est relativement sombre, que les cheminots ne croient plus dans les conceptions de la direction, il n'en demeure pas moins que les cheminots n'abdiquent pas et de plus en plus relèvent la tête.

C'est en ce sens que les fédérations syndicales cheminotes CGT, UNSA, SUD-Rail et CFDT appellent les cheminots actifs et retraités à participer massivement à la manifestation qu'elle organise le 4 juin prochain à Paris.

Je vous remercie.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur GRANDÉ ?

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

Monsieur le Président, Messieurs les représentants du collège salarié de direction de SNCF Mobilité, Mesdames et Messieurs les élus et représentants syndicaux,

Nous y sommes ! Vous avez créé l'ensemble des facteurs nécessaires à un dialogue social faisandé, tout au moins avec notre organisation syndicale. Voilà comment nous commençons notre déclaration pour le CSE du mois de mars. Un mois après, le point de rupture est acté avec ce que nous avons découvert une fois de plus à travers la presse depuis le début de semaine.

Sur le projet de mise en place de la concurrence sur nos lignes, 15 à 20 % disaient les fossoyeurs du rail., mais sûrement que les capitalistes n'apprennent pas à compter comme les autres. Nous vous voyons déjà nous dire que vous n'étiez pas au courant, que la presse se délecte de casser du cheminot et que vous n'y faites pas attention.

Alors pour vous qui vivez dans une grotte, toute la région est morcelée en lots. Chaque ligne ou lot est estimée sur ses capacités financières et de volumes. Et tous les Hauts-de-France seront ouverts à la concurrence, en même temps que la mise en œuvre du SA2020, pure coïncidence bien évidemment... D'ailleurs, c'est en même temps que ce CSE que l'avis de pré-information des appels d'offres est soumis au vote des élus régionaux. Nous n'aurons même pas l'occasion de voir si le projet SA2020 porte ses fruits, bien que nous émettions de nombreux doutes, qu'en avril 2020, les appels d'offres seront lancés.

Le vice-président transport, les yeux dans les yeux, nous avait dit « 15 à 20 % et pas les lignes rentables pour que la concurrence fasse ses preuves ». Vous-même et vos assesseurs nous répétez cela, en nous disant ne pas avoir d'info. Une question nous interpelle : comment des hommes peuvent-ils mentir à ce point ? Ici même dans cette instance, qui doit être un lieu de débat sincère malgré nos oppositions, vous nous martelez que tous les projets de réorganisation, notamment au TER, n'ont rien à voir avec la convention. Nous disions que ces réorganisations nous préparent à être vendus comme de vulgaires marchandises aux plus offrants. Allez-vous pousser le vice aujourd'hui à nous dire que tout cela n'a rien à voir ?

Nous allons citer le point de vue d'un marxiste révolutionnaire sur la concurrence : M. Loïc le Floch-Prigent. Loïc Le Floch-Prigent dit sans prendre de gants le mal qu'il pense de la dernière réforme ferroviaire. Pour l'ancien (et éphémère) président de la SNCF, le Gouvernement a eu le tort de présenter à l'opinion publique les cheminots comme des nantis et de voir dans la concurrence le remède à tous les maux du

ferroviaire. Les anciens présidents considèrent la plupart du temps qu'ils ont un devoir de réserve. Loïc Le Floch-Prigent juge, lui, qu'il est de son devoir de tirer le signal d'alarme : « La concurrence, c'est une idée satisfaisante pour l'intellectuel bruxellois. En fait, elle n'existe pas. À partir du moment où on a un réseau unique, on ne peut pas considérer que, sur un trajet déterminé, il existe une concurrence : il y a un réseau, une signalisation et des sillons qui sont décidés par quelqu'un. Aujourd'hui, c'est la SNCF qui décide. Je ne vois pas en quoi le fait d'enlever le monopole de la SNCF pour le confier à l'Arafer va conduire à diminuer les coûts et à augmenter l'efficacité du système. On a un monopole naturel et, si on instaure la concurrence, cela augmente les coûts. On continue à être dans l'idée de la concurrence inévitable et salvatrice. Pourtant, on a bien mesuré ce qui s'est passé dans le domaine électrique. Avec RTE, on a l'exemple des défauts de l'idéologie de la concurrence sur un monopole naturel. On a mis le bazar dans l'électricité, on est en train de le mettre dans le ferroviaire. Les Anglais ont un pragmatisme qui leur a permis de redresser leur système à un moment où il commençait à tanguer. Mais nous, nous sommes capables du pire dans notre façon de considérer qu'on a raison. Si on continue comme ça, le pire est certain. La mesure de l'efficacité passe par l'engagement des salariés et par la satisfaction des clients. D'un côté, des salariés qui essaient de faire le maximum pour que ça marche, de l'autre des clients. Je vois des agents commerciaux trains qui sont désabusés ; je vois des agents dans les gares qui sont démobilisés ; je constate que, très souvent il y a des retards non motivés, un train qui ne part pas parce que le conducteur n'est pas encore là. Je n'ai pas le sentiment en prenant le train de façon régulière d'une famille cheminote grimant au rideau, tout à la joie d'aller au travail ! » Voilà un extrait de l'analyse d'un ancien dirigeant de la SNCF.

Mais c'est vrai que vous, vous les écoutez les usagers vous avez mis ensemble des contrôleurs, agents d'escale, vendeurs. On est sauvé finalement, heureusement que vous êtes là ! Vous et vos amis du Conseil régional conduisez notre entreprise, celle des salariés qui la font tous les jours sur le terrain, à sa mort. Politicards, dirigeants de l'entreprise, même combat d'une vision où le fric supplante l'humain.

Alors même que vous souhaitez un débat constructif autour du SA2020, nous savons de source ultra-sûre que le Conseil régional lancera des appels d'offres pour au minimum 3 lots et que, cerise sur le gâteau, 4 concurrents sont déjà dans les tiroirs, dont Keolis ! Et la convention n'est pas encore signée que la Région souhaite un « ticket détachable » pour l'ouverture à la concurrence. Ne nous sortez plus le discours que rien n'est fait pour préparer la privatisation. C'est faux ! Même les nouvelles articulations de l'entreprise seront faites pour ça !

Bien sûr, nous ne resterons pas sans rien faire maintenant, nous allons communiquer auprès des usagers et des cheminots. Nous allons leur expliquer ce que vous et les politicards leur préparez. Vous comprendrez fort bien ou pas d'ailleurs, mais peu nous importe, qu'aujourd'hui nous ne vous remercions pas de votre écoute.

M. RABIER, Président

Merci. Monsieur FERTÉ ?

M. FERTÉ, pour FO, procède à la lecture de la déclaration liminaire suivante :

Monsieur le Président du CSE,

D'aucuns nous taxent d'avoir une ligne revendicatrice trop dure, d'être toujours dans la contestation en lieu et place de la négociation. Pour nous, cela est un faux débat. À la Fédération FO des cheminots, nous sommes prêts et disponibles pour négocier, mais que veut dire négocier ? N'est-ce pas apporter un plus pour les salariés ou au minimum ne pas accepter de recul social ?

Quand dans la même semaine on peut lire, dans divers organes de presse, que le manque chronique de personnel à Réseau est montré du doigt dans le drame de Brétigny, que les liaisons TGV entre l'est de la France et l'arc méditerranéen seront supprimées, qu'un député se vantant d'avoir voté la loi Pacte ferroviaire se voit dans l'obligation de rallier Douai et Paris en marchant, que 80 % des trains Intercités seront supprimés sous peu, que SNCF Mobilités doit disparaître dans les mois à venir ; si on y ajoute la transformation des EPIC en SA, la filialisation du fret, de Gares & Connexions, la fin du recrutement au statut, la création de sociétés filiales de Transilien et Kéolis pour répondre aux appels d'offres en Île-de-France, les transferts obligatoires de personnel, les annonces de politiques régionaux démontrant une fois de plus que la classe ouvrière n'a rien à attendre de bon de ces gens-là, fossoyeurs de longue date de tous les services publics. Tout cela s'agrémentant d'une chasse aux sorcières organisée contre tout ce qui ressemble de près ou de loin à un syndicaliste ou à un cheminot qui résiste, y compris dans le périmètre de notre CSE. Nous avons des exemples : à l'ERC Picardie ou à l'ET Hauts-de-France où le DET joue avec des allumettes assis sur un baril de poudre. S'il souhaite fêter le SA2020 par un beau feu d'artifice, il sera comblé.

Quant aux négociations de la convention collective nationale du ferroviaire, elles sont dans l'impasse tant la volonté du patronat est de généraliser la polyvalence et de faire la CCN la moins contraignante possible afin que la concurrence se fasse par le dumping social, et donc sur le dos des salariés. Il est d'ailleurs de plus en plus évident dans ce cadre que l'UTP (patronat de la branche ferroviaire) est le cheval de Troie de la SNCF, qui utilise cette CCN pour abaisser les garanties statutaires et réglementaires de son personnel.

La SNCF que nous avons connue ne sera plus qu'un champ de ruines, un no man's land, à moins que la colère qui s'exprime sous diverses formes puisse s'unifier autour de revendications communes. Quand on ferme une gare, une ligne, c'est une attaque contre le citoyen ou l'usager du train et contre les cheminots. Beaucoup de cheminots et de syndicalistes revêtent les samedis un gilet jaune, ce n'est pas un hasard. La révolte gronde dans le pays, bien malin qui pourra dire la suite que prendront les diverses contestations. Le journal le Figaro qualifiait le grand débat d'imposture : pour une fois nous ne pouvons qu'être d'accord et nous féliciter que notre confédération ait refusé d'y participer. Comment aurait-il pu en être autrement ? Après avoir dédaigné les organisations syndicales, appeler ces dernières à la rescousse était une ficelle un peu grosse. Pouvoir d'achat en berne des actifs et des retraités, casse des services publics, remise en cause du droit de manifester, jusqu'à quand cela tiendra-t-il ? Les fins de mois difficiles, la fin des services publics, la répression contre ceux qui résistent, voilà la réalité. Est-il besoin de rappeler que jamais il n'y a eu une négociation tant sur la loi portant réforme ferroviaire de 2014 que sur celle dite Nouveau pacte ferroviaire de 2018 ? Il n'y a eu que de la concertation, qui pourrait se résumer à : cause toujours, tu m'intéresses !

C'est la même logique que vous imposez dans cette instance où les dossiers de restructuration s'enchaînent à un rythme effréné faisant perdre tout repère et toute motivation aux cheminots qui en sont les victimes, car il faut bien parler de victimes quand la direction fait preuve de brutalité. Ce qui est sûr, c'est que cela n'a que trop duré.

M. RABIER, Président

Merci.

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

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus et représentants syndicaux,

Où va la SNCF ? Cette question, tous les cheminots se la posent. L'avenir est tout sauf clair et notre périmètre CSE TER Hauts-de-France n'y échappe pas. Le quotidien est marqué pour beaucoup par le rythme effréné des réorganisations successives et nous, cheminots, sommes interrogatifs, harassés et insécurisés par un mouvement permanent incompréhensible, qui ressemble trop souvent à un plan social qui ne dit pas son nom.

Au niveau national, le projet social n'est clairement pas la priorité. Le projet économique n'est pas financé, la gouvernance du groupe vit au rythme des annonces sur le départ du président PÉPY et de l'attente des décisions de l'État. Vous, Monsieur le Président, comme nous, vous subissez ce contexte malsain, mais pendant ce temps-là il faut assurer la production en sécurité et en qualité. Dans ces conditions, quel autre choix pour le corps social cheminot que d'être circonspect, désabusé ou franchement épuisé et inquiet ?

Le groupe s'ouvre davantage à une intermodalité porteuse économiquement. Néanmoins, ces transformations posent plusieurs questions. Ces évolutions n'ont-elles pas fragilisé, voire obligé à faire l'impasse sur certains fondamentaux liés à la production ferroviaire ? Combinées au désinvestissement de l'État, on ne peut que s'interroger sur le rôle de ces différents facteurs dans les drames qui ont frappé la SNCF et les cheminots.

L'une des raisons du mal-être ambiant, mal-être confirmé dans des enquêtes récentes, est clairement cette réforme du ferroviaire, réforme tant soutenue par la Direction générale de la SNCF. Plusieurs fois nous vous l'avons répété, dans cette volonté, devenue obsessionnelle, de transformer notre entreprise, vous contribuez à briser le lien et l'affection qui unissent les cheminots à cette grande entreprise. Jouant le mimétisme avec le Gouvernement, vous pensez pouvoir vous passer des corps intermédiaires : GTTRR, forum avec les agents sans convier les OS, etc. Le constat est clair : plusieurs fois vous avez franchi la ligne rouge et le sentiment de défiance, toutes catégories confondues, n'aura jamais été aussi important.

Aujourd'hui, quitter la SNCF n'est plus un tabou. Ce serait même pour bon nombre la seule perspective envisageable. Pourquoi, Monsieur le Président ? L'ascenseur social de la SNCF n'est plus. Faute de perspectives internes, quel autre choix que de se projeter ailleurs ? Des solutions existent. Les cheminots, seuls experts de la production ferroviaire, en regorgent. Ils ont une incroyable ressource et ont su montrer leurs capacités d'adaptation. Vous devez partir d'un principe simple : on ne peut pas transformer une grande entreprise comme la nôtre sans adhésion de son personnel. La concertation, la négociation et le dialogue social ne sont pas des gadgets, mais une

impérieuse nécessité qui doit être mise le plus rapidement en place. Il est plus que temps d'avoir un nouveau souffle social et vite.

Passage des préavis à 72 heures. La CFDT dénonce cette mesure dogmatique et inefficace. Durant la dernière séance de nuit portant sur la loi d'orientation des mobilités, la majorité LR au Sénat a fait adopter en séance un allongement du délai de dépôt et déclaration individuelle d'intention dans le cadre d'un préavis de grève. Ce vote, contre l'avis du ministère des Transports et de l'ensemble des groupes d'opposition, porte ce délai de 48 à 72 heures. Face à ce mauvais coup, la CFDT ne se contente pas de dénoncer, elle agit. Nous avons adressé aux sénateurs une note argumentaire détaillée afin de démontrer que cela ne servait à rien. En effet, l'entreprise dispose déjà de nombreux outils qui lui permettent de prévoir en amont les effectifs disponibles en cas de préavis, mais aussi des outils d'adaptabilité des personnels disponibles. Les plateformes en charge de la conception et de l'adaptation sont conçues pour évaluer à 48 heures et permettre dans les dernières 24 heures d'assurer l'information des voyageurs.

Clairement, le droit de grève est une nouvelle fois remis en cause par le dogme libéral. La vérité est que cet amendement tient à la fois du dogme et du totem politique et sans doute aussi d'une bonne dose de démagogie. De même que le pouvoir politique a pris à témoin l'opinion publique pour stigmatiser les cheminots et promouvoir la réforme ferroviaire de 2018, il est de bon ton chez certains libéraux de faire croire en ajoutant une contrainte sur ce délai qu'on défendra les usagers contre les prétendus abus des salariés du service public.

Et cela nous mène directement aux déclarations de notre très cher vice-président aux transports, Monsieur DHERSIN. Tiens, bizarre, il s'agit du même bord politique qui annonce, avec notre très cher président de région, Monsieur BERTRAND, saisir l'ARAFER pour que la SNCF lui transmette immédiatement les données nécessaires pour ouvrir à la concurrence alors que le décret régissant la transmission de ces données n'est même pas paru. Là-haut, seraient-ils vraiment en manque d'inspiration pour bâtir un cahier des charges ? Nous retiendrons tout de même que, malgré ce coup médiatique, ils ne se retrouvent que quatrièmes dans le top des annonces sur l'ouverture à la concurrence avec l'État en premier pour les lignes Intercités, la région PACA et la région Grand-Est. Dure, dure la vie d'homme politique, n'est-ce pas ? Toujours à courir après la place de numéro 1 dans celui qui annoncera que son ouverture à la concurrence est la meilleure de toutes. En attendant, en attaquant notre entreprise, c'est tous les cheminots qu'ils visent et, ça, nous ne le laisserons pas passer qui en ont marre de servir de faire-valoir à ces hommes politiques, qui ont franchement la mémoire courte, surtout quand ils ont eu des fonctions gouvernementales.

Pour conclure cette déclaration, parlons un peu de formation initiale d'ASCT. Nous tenons à rappeler que, pour la CFDT, c'est 4S pour les jeunes embauchés ASCT. En effet, il est ressorti que l'activité TER demande que la sécurité soit mise en début ou à la fin de la formation. Il s'agit clairement d'une astuce pour la supprimer progressivement et ne faire que des formations en 3S. Une école pilote a d'ailleurs testé le dispositif à Chambéry. Pour la CFDT Cheminots, le métier d'ASCT est un métier à part entière. La sécurité est le cœur de ce qui fonde ce métier. Le déclasser fermerait les portes des parcours professionnelles et des passerelles entre les activités. Nous y voyons aussi clairement une tentative de former les ASCT au titre 2.

Ces annonces sont clairement dangereuses et nous demandons un maintien du module sécurité en début de parcours, une formation obligatoire en 4S, qu'un ASCT soit exclusivement en titre 1 et au code prime 24, mais surtout que la DGTER impose une vision du métier d'ASCT et ne laisse pas autant de latitude aux régions. La création d'une instance régionale équivalente au CPCS, comme la direction de la Traction entend le faire, permettrait de travailler sur les dossiers spécifiques ASCT.

Merci pour votre écoute.

M. RABIER, Président

Merci. Nous allons revenir sur un certain nombre de points que vous avez évoqués.

Vous avez évoqué dans vos différentes déclarations les mutations importantes qui sont quand même pour la plupart devant nous concernant l'organisation de l'entreprise en lien et en déclinaison de la dernière réforme ferroviaire que vous avez largement évoquée, l'ouverture à la concurrence, qui est également largement évoquée avec d'autres sujets plus internes sur lesquels nous reviendrons.

Nous avons eu hier une commission économique avec un certain nombre de représentants des organisations syndicales et d'élus, commission qui s'est déroulée dans un climat d'échanges assez riche, assez intéressant, qui a duré quelques heures et qui était préalablement instruite par de nombreuses questions qui portaient, pour beaucoup, sur les thématiques que vous avez évoquées.

J'aimerais revenir sur certaines d'entre elles, notamment les interventions que font certains hommes politiques, y compris sur notre région, et qui font débat aujourd'hui autour du Gouvernement, de l'Arafer, etc., au sujet des données qui concernent l'exercice délicat et difficile de l'exploitation ferroviaire, que nous connaissons très bien et que souhaitent un certain nombre de conseils régionaux pour ensuite leur permettre d'ouvrir un certain nombre de lots à la concurrence. Notre région est également dans ce débat réclamant à la SNCF des informations que nous sommes plutôt enclins à ne pas leur donner à l'heure où je vous parle. Pourquoi ? C'est ce que nous avons expliqué hier, parce que tout simplement rien ne nous y oblige : il n'est pas question, je vous le dis en toute franchise, de donner les roulements du matériel, des roulants, etc. Cela fait partie du savoir-faire de l'entreprise. On ne va pas donner des éléments qui constituent nos particularités, notre force, etc.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Si je peux me permettre d'ajouter un point qui est important, parce qu'après tout on pourrait avoir une approche libérale du sujet, mais je pense qu'en plus cela fausserait l'approche concurrentielle du sujet puisque fabriquer des roulements et organiser tout le dialogue fin, métier, que ce soit avec les agents roulants ADC, ASCT, mais également avec l'organisation de la maintenance, cela nécessite un travail de maîtrise d'ouvrage important. Si vous donnez le travail déjà effectué à un opérateur qui n'a plus, du coup, qu'à se positionner par rapport au coût d'une maîtrise d'ouvrage qui est déjà faite, il va évidemment vous proposer un tarif moins important parce que le fait de fabriquer les roulements engage des moyens importants de notre côté, on ne le prend pas à la légère, il y a une PACS, on a des experts en matériel, etc. On engage donc des forces vives, il y a beaucoup de valeur ajoutée sur ce travail et, en plus, il y a le dialogue que nous avons ensemble sur ce sujet. C'est donc un produit fini qui a été peaufiné après de longues heures de travail : le donner sans autre forme de

procès, c'est trop facile ; après, l'entreprise privée n'aura plus qu'à amener ses conducteurs, sa maintenance, elle applique et, évidemment, elle propose un tarif plus bas que celui de la SNCF puisqu'elle n'a pas besoin de gars en amont qui ont travaillé à la conception de ces mêmes roulements et du système d'exploitation qui va avec. Je crois que c'est une donnée qui est quand même importante à avoir en tête. Au-delà du fait que la loi ne nous oblige pas à le donner, on a aussi la conviction que c'est notre savoir-faire et que, si on le donnait au nouvel entrant, cela fausserait l'équité dans le match de l'ouverture à la concurrence.

M. RABIER, Président

En définitive, il y a bien évidemment des prises de position publiques, et la SNCF, ici comme dans d'autres régions, est accusée de ne pas vouloir faciliter les choses, Nous, nous ne prenons pas le sujet ainsi, on dit : il y a des secrets de fabrication, des choses qui nous sont propres. Une ouverture à la concurrence va s'opérer dans certaines régions, dont la nôtre, mais nous n'irons pas au-delà de ce que nous imposeront la loi et les décrets. Nous attendons notamment un fameux décret qui s'appelle « données » et qui n'est pas à ce stade encore établi. Il y a énormément de débats et je peux vous garantir que les dirigeants de la SNCF défendent les intérêts de l'entreprise. S'agissant de la maintenance qui vient d'être évoquée par Florent MARTEL, il y a le carnet d'entretien qui est livré avec un matériel que vous achetez à Bombardier et, ensuite, tout le savoir-faire, de l'ingénierie jusqu'à l'opérateur de maintenance à la fin. Ce savoir-faire-là, il n'est pas question pour nous – je vous le dis très franchement – de le donner comme ça parce qu'on est gentil. La concurrence, ce n'est pas un monde de bisounours, c'est un monde où l'un veut manger l'autre. Nous faisons donc pour l'instant de la défense préventive en essayant de ne pas faire plaisir à quelqu'un parce qu'il le veut.

Le Conseil régional n'est pas un « ami » – j'ai entendu ça dans une des déclarations, je crois dans celle de Monsieur GRANDÉ –, le Conseil régional est aujourd'hui un client, comme les voyageurs, dans les trains. Il représente 73 % par la contribution – on a largement expliqué le mécanisme encore hier en commission économique – des coûts du TER, les 27 % autres pour cent, comme vous le savez, ce sont les voyageurs par les recettes directes. Il est donc normal d'avoir négocié avec ce client une convention, ce qui est quand même assez ardu, vous le savez. Mais ce n'est pas un ami, c'est un organisme officiel qui existe dans le paysage politique et public en France, cela fonctionne comme ça.

J'aimerais aussi rebondir sur les TER sans les conseils régionaux. Si on remet le curseur de l'histoire il y a 20 ans, on était dans les premières expérimentations de ce que pourrait être un TER. Le mot était assez neuf à l'époque. Certains ont connu les omnibus qui, service après service, commençaient à disparaître parce qu'on estimait que ces petits trains qui s'arrêtent partout ne servaient pas à grand-chose. En 20 ans, le TER est un succès, soyons clair : dans toutes les régions, il y a eu un renouvellement du parc de matériels que la SNCF n'aurait pas eu les moyens de se payer avec ses propres deniers et ce sont bien les conseils régionaux et les deniers publics qui y ont contribué. Deuxièmement, on a largement augmenté les dessertes et le nombre de voyageurs : c'est quand même un succès. Il y a eu un coup de mou dans ce succès il y a 3 ou 4 ans, qui a été largement expliqué par Franck LACROIX quand il a pris les rênes de l'activité en grand TER. Et il y a eu une réaction de l'entreprise, qui s'appelle le projet Cap TER qui nous mène jusqu'à l'année prochaine.

Et ce projet est en train de porter ses fruits : 11 conventions sont en train ou ont été renouvelées, il en reste 2 en réalité, dont la nôtre, et cela va se terminer.

La SNCF est aujourd'hui le fournisseur obligatoire et officiel des conseils régionaux et, pour nous, c'est bien le partenaire essentiel pour quelque part construire le service. Les conseils régionaux ont des pouvoirs, ils définissent l'offre, ce qui n'est quand même pas neutre ; ils définissent la politique tarifaire, ce qui n'est quand même pas neutre. Sur notre région, des choix importants ont été faits, je crois qu'il y a eu la réintégration des ex-Intercités, une cinquantaine de trains quand même depuis le 1^{er} janvier. La desserte a finalement été complètement maintenue avec des tarifs plus intéressants pour les voyageurs que ceux qui existaient auparavant il y a encore quelques mois. Quand ils décident, avec un travail technique extrêmement anticipé – on l'a dit hier encore en commission économique – qui date de plusieurs années, de 2015, de renouveler fortement le plan de transport, notamment sur le versant nord de la Région, c'est quand même une décision forte qu'ils prennent, qui a bien évidemment – et on le verra encore cet après-midi – des impacts sur la manière de construire le service.

Les cheminots sont la force de l'entreprise, vous le dites et je le partage, nous le partageons. Ils sont soumis à rude épreuve avec un tas d'annonces médiatiques : oui, c'est vrai, on a même le sentiment qu'on ne dit rien, qu'on ne fait rien et qu'on ne réagit pas, et c'était l'objet du débat d'hier. Comprenez que nous ne sommes pas dans une stratégie d'ego : tu as dit ça dans les journaux, eh bien moi je vais dire ça et toi tu vas donc redire ça, etc. Cette stratégie ne mène à rien en réalité, elle dessert l'entreprise. Nous, nous sommes globalement respectueux des lois – et de toute façon on n'a pas d'autre alternative – et nous ne rentrerons pas dans les annonces des uns et des autres, notamment du milieu politique. Nous appliquerons les lois. Pour la concurrence, ce n'est pas une surprise : depuis la loi, notamment l'année dernière, le Conseil régional ne s'en est jamais caché, le dernier colloque global organisé par les deux CE le 17 octobre a été une confirmation qu'il y aurait une ouverture à la concurrence dans les pourcentages que vous avez évoqués : autour de 20 %. Les modalités, la façon dont l'ouverture va se faire, sont complètement à la main, et je peux vous promettre qu'on n'est ni dans la confiance ni dans le conseil, c'est-à-dire qu'ils font globalement bien comme ils souhaitent le faire et tous les conseils régionaux pratiquent de la même manière. En PACA, ils ont décidé, en Grand-Est, ce sont d'autres lignes possibles et, chez nous, nous avons observé, comme vous, des postures où je mettrai quelque part plein de choses en concurrence pour n'en choisir et n'en retenir que certaines, et le tout pourrait faire un cinquième de l'activité (20 %). C'est ainsi qu'il faut prendre le sujet, on n'en sait pas plus que vous. Nous ne sommes ni complices, ni facilitateurs, ni dans l'obstruction. C'est la loi de cette affaire. On en est là, on prendra les sujets quand ils viendront.

Un mot quand même, ça n'a pas grand-chose à voir avec SA2020 qui était travaillé, je vous le rappelle, depuis 2015. Le premier train qui serait éventuellement, parce qu'on n'a pas l'intention de laisser partir les trafics, ce n'est pas notre but, opéré par un concurrent serait, au mieux, en décembre 2022, pas avant. Les procédures sont extrêmement claires, elles mettent du temps, il y aura des appels d'offres et tout ça. Non, entre les annonces médiatiques et la vraie vie technique et opérationnelle d'une ouverture à la concurrence, il va encore se passer des choses. Gardons donc notre sang-froid, ne tombons pas dans le piège de lire et croire tout ce qui est raconté et

éventuellement interprété par des journalistes. La vérité est que nous serons challengés sur cette région, comme d'autres régions : à part 2 sur 11 qui ont expressément dit, pour les conventions signées dernièrement, qu'elles gardent la SNCF, toutes les autres ont mis un article appelé « coupon détachable » – et ce sera le même cas de figure chez nous dans la future convention – avec des lots bien définis qui partiront potentiellement, en tout cas qui sont ouverts à la concurrence.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Par rapport à l'annonce qui a été faite en début de semaine, je comprends la confusion parce que, en plus, quand on regarde la revue de presse, la compréhension de cette fameuse conférence de mardi matin a été différemment perçue, c'est le moins que l'on puisse dire. Effectivement, contrairement à ce qui a été fait dans les deux autres régions qui avaient très précisément adressé des lots et leurs contenus sur les appels d'offres qu'elles allaient lancer, côté Hauts-de-France, on a laissé le truc grand ouvert en disant : à la fin le volume fait 20 %, mais c'est l'ensemble des lots sur lesquels on interroge les potentiels nouveaux entrants, ce qui revient en fait à lancer le truc en l'air et à attendre que quelqu'un s'en saisisse. Le problème est que, pour réussir à monter le dossier, un nouvel entrant a besoin de s'appuyer sur des données objectives qu'est censée lui fournir l'entreprise. Si vous prenez l'ensemble des lignes et l'ensemble des lots, vous faites 12 lignes avec 10 lots à l'intérieur et vous faites la combinaison de l'ensemble de ce qui pourrait être ouvert, à la fin, vous arrivez à plus de mille combinaisons et avec à chaque fois derrière des éléments de coût, d'équilibre économique. À moins d'embaucher des dizaines d'experts financiers, je ne vois pas comment le sujet pourrait être adressé précisément.

Je crois que nous sommes typiquement – et Raphaël l'a bien dit – dans le cas d'une annonce politique. Comme Hauts-de-France n'a été finalement que la troisième région à annoncer le sujet de l'ouverture à la concurrence, on va se dire qu'on va être la première à dire que cela se joue sur l'ensemble du périmètre et, par une habilité de langage, qu'on ne revient pas sur l'engagement qu'on a pris auprès de vous, à savoir que cela ne dépasse pas 20 %, mais on dit en revanche qu'on ouvre l'ensemble du périmètre. Du coup, je pense que l'imprécision autour des données économiques rendra extrêmement compliquée la faculté des nouveaux entrants à répondre à un périmètre précis, parce que vous allez avoir quatre entreprises qui vont répondre : je prendrai peut-être 20 % de ça, moi 20 % de ci. Et comment on comparera à la fin les offres de chacun ? Cela risque d'être très compliqué, en tout cas, ce qui est sûr, c'est qu'on ne pourra pas donner l'ensemble des combinaisons possibles, y compris ce qui nous est imposé par la loi, parce qu'on ne va pas non plus embaucher des gens pour faire ce travail ; ça se fera dans la limite de nos moyens disponibles et bien entendu de nos obligations.

Je crois que c'est important de le dire. On en reparlera cet après-midi autour de SA2020. Bien entendu que SA2020 est une réponse. Si on réussit SA2020, comme Raphaël RABIER l'a dit, la possibilité du premier train sera aux alentours du 15 décembre 2022. Si, entre le 15 décembre 2019 et le 15 décembre 2022, on a montré qu'on savait très nettement s'améliorer sur le périmètre de la production et qu'arrivé à la fin le spectre de l'ouverture à la concurrence avec une garantie pas forcément évidente qu'il y ait des gains en termes de production, il peut y avoir un retour de bâton extrêmement violent pour les politiques : ils ne sont pas fous, je pense

qu'ils connaissent ce risque. Après, j'attire aussi votre attention sur la date des élections régionales par rapport aux dates qui viennent d'être évoquées, c'est tout.

M. RABIER, Président

Oui, bien sûr, nous aurons des échanges.

Sur le plan des évolutions du statut de l'entreprise, du groupe public ferroviaire plus précisément, début juin, je pense que ce sera le 6 juin précisément, l'ensemble des CSE et du CCGPF recevra un dossier qui devrait s'appeler « Gouvernance », qui précisera – parce que des décrets vont aussi très prochainement sortir – les conditions techniques, juridiques et organisationnelles qui se mettent en œuvre au 1^{er} janvier 2020 faisant suite à la réforme du ferroviaire votée l'année dernière comme vous l'avez cité dans vos déclarations.

C'est un dossier assez lourd. Nous avons décidé qu'on le passerait bien évidemment en CSE, et on organisera même une CSSCT mutualisée pour décrypter ce dossier, qui ne sera quand même pas neutre pour nous, de manière que l'ensemble des questions-réponses puisse être traité avant le passage en CSE avec un calendrier impératif pour tout le monde en France. On envisage donc une CSSCT mutualisée le 11 juin, un CSE fin juin et, ensuite, une phase ultérieure après les vacances, au moment du vote. Voilà le calendrier qui nous est donné et qui est globalement le même partout en France.

On retournera donc dans ce dossier. Les sujets que vous avez évoqués, qui traitent des transformations en sociétés anonymes des Epic actuels. Nous savons déjà que l'Epic Mobilités, l'Epic de tête et l'Epic Réseau évoluent vers plusieurs SA. Nous savons déjà, et vous le savez aussi, que Gares & Connexions sera une filiale fille de SNCF Réseau qui sera une SA ; ce sera donc une autre SA filiale d'une SA, Réseau. Nous savons que le fret sera séparé. Nous savons que Mobilités s'appellera normalement « Voyageurs » : on y retrouvera tout ce qui est TER, Voyages, Transilien, que nous connaissons aujourd'hui. Pour ceux qui sont abonnés à *la Vie du rail*, il y a un article assez bien fait qui explicite un petit peu tout ça. Les décrets sont donc en cours, un dossier interne va être élaboré dans les prochaines semaines et vous serait donné autour du 6 juin, et on décryptera ensemble tout ça avec les gens que vous aurez choisis pour la CSSCT mutualisée.

Les négociations au sein de l'UTP pour la finalisation de la convention de branche ferroviaire s'étalent, comme vous le savez, sur plusieurs années. Un certain nombre de choses ont déjà été négociées et actées. Il reste un volet très important, vous le soulignez souvent dans vos déclarations, mais il est effectivement majeur dans l'organisation même des métiers chez nous, qui s'appelle la classification et la rémunération. Là, il y a des travaux en cours, travaux ardu, je le dis. Il y a un chiffre de 487 – je l'ai entendu tout à l'heure, je ne sais plus qui l'a dit – métiers cibles visées par certaines organisations syndicales. L'entreprise n'est pas sur 48, je n'ai pas ce chiffre-là – Monsieur GRANDÉ, je crois que c'est vous qui avez dit 48 –, j'ai le chiffre d'une centaine de métiers cibles, mais j'avoue que cela a peut-être évolué. Voilà l'information que j'ai eue. Il y a un écart fort, on n'est franchement pas sur l'épaisseur du trait, entre une décomposition en presque 500 typologies de postes/métiers et une centaine. On considère bien évidemment que les métiers de la relation client, les métiers de la conduite ou les métiers de la maintenance ne sont pas les mêmes métiers, on ne va pas non plus faire une révolution, mais il y aura des regroupements

plus ou moins importants en fonction de la façon dont aboutira la négociation là-dessus.

En ligne avec tout ça, il y aura effectivement aussi des sujets sur la rémunération. Nous allons préparer cette partie de l'agenda social avec l'accord de méthode qui a été également évoqué au niveau national pour savoir comment demain on recrute nos gens, sachant qu'on n'aura plus le droit de recruter au statut à partir du 1^{er} janvier 2020, et donc avec quel contrat nouveau qui ne sera pas non plus le contrat que nous connaissons aujourd'hui. Et nous savons bien qu'il y a aujourd'hui des points de faiblesse dans nos dispositifs, notamment de rémunération des premiers postes à l'embauche, on le sait quand est dans le bassin parisien. Notre attractivité, en tout cas en termes de rémunération, n'est pas suffisante, au TER comme à la maintenance au Landy ou au Transilien. On a donc à réviser nos modèles. On est en concurrence avec la RATP et avec d'autres. Le bassin parisien est un marché de l'emploi difficile, il n'y a pas qu'à Paris, mais on a des difficultés de recrutement, vous le savez.

Il y aura aussi le sujet des diplômes, qui est sur la table. On a aujourd'hui des diplômes maxi pour certains types de poste. Il y a eu des évolutions dernièrement, vous savez qu'on peut prendre une certaine proportion de Bac + 2 pour les métiers de la maintenance infra, les métiers de la conduite, etc. On avait un peu fait bouger les lignes et il est possible que ces « verrous » sautent demain, c'est-à-dire que quelqu'un qui vient aujourd'hui avec un master ne peut prétendre, ou alors il faut qu'il masque le fait qu'il a un diplôme, et on a des gens qui ont cette stratégie-là, ce qui n'est pas forcément une bonne chose. Demain, il devrait y avoir sans doute des évolutions là-dessus. Ne me faites pas dire ce que je ne suis pas en train de vous dire, on ne va pas recruter des Bac + 5 pour faire de la conduite ou de la maintenance parce que, là, pour le coup, on va très rapidement créer des gens frustrés et ce n'est pas le but, mais je vous dis que ces verrous qui existent aujourd'hui dans l'entreprise peuvent évoluer.

Vous dire qu'on n'est pas encore dans les négociations à l'UTP et qu'il n'est pas certain que la négociation aboutisse facilement. Franchement, d'après les informations que j'ai, c'est assez délicat en ce moment au niveau des négociateurs. La SNCF est présente bien évidemment parce qu'elle est un employeur majoritaire au sein du ferroviaire, mais il n'y a pas qu'elle dans le collège employeur, les organisations syndicales y sont bien évidemment. Je vous rappelle aussi qu'on a déjà échoué sur le sujet des transferts, et donc là, nous attendons pour le coup les décrets puisque la loi disait : il y a une négociation au sein de l'UTP, il n'y a pas eu d'aboutissement majoritaire, même s'il ne fallait que 30 % et non 50 % au sein de la branche.

Pour terminer avant de vous laisser la parole, j'ai entendu tout à l'heure le désinvestissement de l'État. J'ai du mal à entendre ça, je me remémore en même temps l'histoire de la dette du ferroviaire. Je vous rappelle quand même, pour ceux qui étaient dans l'entreprise dans les années 1990, qu'on a inventé le service annexe de la dette ; en 1997, on a inventé RFF, qui a repris toute la dette de l'infrastructure ; on a abouti, en 2014, à une nouvelle réforme du ferroviaire qui dit que maintenant RFF... Je ne fais pas de politique, j'indique quand même que la dernière réforme du ferroviaire récupère 35 milliards d'euros, ce qui n'est pas neutre et se traduit en termes d'investissements sur le réseau par des choses. Le sujet de la dette du

ferroviaire existe depuis des décennies, on a quand même une évolution notoire avec une part de reprise qui n'est quand même pas de 3 milliards mais plutôt de 35.

Je vous laisse la parole.

M. ROTOLO, RS CGT

Je voudrais intervenir sur les informations que la Région nous réclame et qu'on refuse forcément de divulguer, ce qui est totalement logique. Je voudrais savoir si on est protégés par rapport aux fuites, parce qu'on a déjà vu couramment des dirigeants de la SNCF quitter le navire. Juridiquement, y a-t-il des clauses de confidentialité, est-on vraiment protégé de l'intérieur ? Je crains que le risque vienne de l'intérieur et non de l'extérieur.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est une très bonne question. Elle interroge effectivement les clauses contractuelles individuelles. On l'a vu par le passé, on a tous des exemples en tête avec des allers et retours dans les conseils régionaux. Dans un contexte d'ouverture à la concurrence, il est certain qu'il faut absolument clarifier ces liens parfois un peu consanguins, sinon cela fausse... Si on change les règles, il faut qu'elles soient claires pour tout le monde.

M. SERHANI, Relations sociales

Juridiquement et pénalement, on a déjà travaillé avec des juristes là-dessus, il y a bien sûr la propriété intellectuelle juridique de l'entreprise : on ne peut divulguer la propriété intellectuelle juridique sans risquer parfois des peines... On est protégés.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je voulais vous dire aussi que dans les liens que nous avons, qui sont très réguliers, avec les techniciens du Conseil régional, nous sommes extrêmement vigilants, avec Hélène MARQUET, au fait qu'il n'y ait pas de prise d'initiative et sur le fait qu'il y a un point pivot. En fait, le point pivot de l'articulation avec les techniciens du Conseil régional, c'est Hélène MARQUET, c'est vers elle que transitent tous les documents, c'est elle qui vérifie l'état des annexes, les éléments que l'on donne, qui dit oui ou qui dit non. On a fait une reprise de contrôle sur ces éléments-là parce que le constat que nous avons fait, étant arrivés à peu près en même temps à TER tous les deux, était qu'il avait trop – on avait compté jusqu'à 18 – contacts possibles avec les techniciens de là-haut, et certains n'étant pas forcément hyper-contrôlés. Nous sommes donc bien vigilants sur ce point et c'est vrai que son expérience de grande commerciale avec des industriels du fret a été vraiment un atout considérable pour TER. Je peux vous dire qu'on est hypervigilants sur ce qui sort de TER.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour être plus clair, Monsieur MARTEL, qu'est-ce qui vous empêche demain d'aller bosser dans une boîte privée, une boîte concurrente de la SNCF ?

M. RABIER, Président

D'un point de vue strictement juridique, il a autour de la table plein de gens qui n'ont signé aucun contrat de travail. J'en fais partie et sans doute d'autres autour de la table. On était embauchés aux cadres permanents il y a quelques années encore. Quand je dis quelques années, on a arrêté il y a une quinzaine d'années. On ne signait

rien, à part le PS9 qu'on nous donnait, si vous vous souvenez, le PS9 pour la sécurité des personnels, le petit bouquin vert.

Aujourd'hui, il y a des contrats de travail depuis le début des années 2000, mais il n'y a pas pourtant de clause de confidentialité. Pourquoi ? Parce qu'en réalité, juridiquement, ça peut se racheter, c'est cher pour une entreprise de 150 000 personnes. Après, qu'est-ce qui empêche un salarié de démissionner et d'être embauché ailleurs ? Rien. Qu'est-ce qui empêche un retraité – on en a connu avec l'ouverture du fret – de cumuler un emploi et la retraite ? Rien. Ça peut nous choquer moralement, je parle sous l'angle juridique : rien.

En revanche, ce que je peux dire, c'est que j'ai connu des situations, et je pense que c'était la même chose dans la région, où des anciens DET, on va dire d'anciens patrons, d'anciens dirigeants locaux, qui connaissaient bien le truc, étaient d'embaucher par le Conseil régional, mais on était dans une époque où il n'y avait pas de concurrence, c'était le début du TER où on se demandait comment faire grossir le TER. Oui, il y a eu des transferts de compétences à une époque où on mariait les intentions politiques et les capacités techniques pour satisfaire la croissance du TER. Cette époque est quand même révolue, les mises à disposition de cheminots, gradés pour la plupart, au sein du Conseil régional, c'était ça. Vous noterez au passage que le Conseil régional n'embauche plus aujourd'hui des cheminots, il embauche des gens de l'Arafer, ce n'est quand même plus la même typologie de gens qu'il cherche à avoir dans ses équipes.

Après, des gens auront-ils envie un jour d'aller voir ailleurs ? Des gens l'ont-ils déjà fait ? Oui. Des cheminots l'ont-ils déjà fait ? Oui. Demain, cela va-t-il s'accroître ? Je ne le crois pas. En réalité, quand on regarde un peu froidement les choses, il n'y a pas un taux de démissions extrêmement fort dans l'entreprise, même si voir quelqu'un qui s'en va, qui est fâché, nous interpelle tous. On a un turn-over relativement faible si on regarde par rapport à d'autres entreprises de la concurrence qui ont des processus industriels lourds ou des services lourds comme on les connaît chez nous. On reste encore – et c'est une force – très soudés dans ce corps social qu'est celui de l'entreprise SNCF et on va s'appuyer dessus.

On peut parler pendant des heures de la concurrence, mais je suis intimement persuadé que quand on sait produire – je rebondis sur les propos de mon voisin – des trains corrects et à l'heure... Notre meilleure carte en réalité, ce sont les gens qui sont dans les trains et sont contents de nous. On va finalement dissuader demain potentiellement l'envie d'aller voir ailleurs. Je suis désolé de vous le dire, mais c'est ce que je crois personnellement.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je voudrais préciser à Monsieur ROTOLO qu'on m'a déjà fait la proposition par le passé, j'ai donc déjà refusé beaucoup de pognon pour aller travailler dans le privé, j'estime donc être assez immunisé de ça. Dans le travail, il y a des choses qui sont importantes, ce sont les valeurs que l'on partage et, malgré les oppositions que l'on peut avoir autour du dialogue social, c'est quand même quelque chose qui structure le contrat de confiance. Vous avez à la SNCF des gens extrêmement investis dans leur travail, plus que la moyenne dans les entreprises privées, et qui ont une haute idée de leurs fonctions dans la société. Quand vous êtes confrontés au choix d'aller travailler pour gagner plus d'argent dans le privé, vous savez que vous allez perdre

cette fonction collective et sociale et, sincèrement, ce truc-là fait beaucoup plus mal que le fait d'aller gagner plus d'argent. Quand on réfléchit à la question et qu'on pose l'équation dans ce sens, la réponse se trouve là.

M. ROTOLO, RS CGT

Tout le monde n'a pas la chance de s'appeler Monsieur MARTEL, on peut aussi s'appeler Monsieur BOUDOISSIER.

M. RABIER, Président

Je ne ferai pas de commentaires. Monsieur GRANDÉ ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Je vais quand même revenir un peu sur certains de vos propos. J'ai presque envie de vous croire sur certaines choses, mais je n'y arrive plus, je n'y arrive plus du tout.

Déjà, pour répondre à Monsieur MARTEL, notre premier concurrent qui sait faire les roulements, qui sait bâtir l'ensemble du plan de transports et qui s'est déjà proposé, c'est SNCF Réseau. Il s'est déjà proposé à l'ensemble de nos concurrents, il s'est dit prêt à travailler pour eux et avec eux. Notre premier concurrent est donc la SNCF et il s'appelle SNCF Réseau. Là-dessus, je suis beaucoup moins rassuré que vous sur le fait que nous sommes les seuls à savoir faire la partie maître d'œuvre.

Sur les propos du Conseil régional, il faut quand même se mettre un petit peu à la place des cheminots. L'effet de manche de Monsieur DHERSIN et de Monsieur BERTRAND a été assez fort, surtout dans la situation actuelle avec un Gouvernement qui pointe du doigt la fonction publique, le fonctionnariat, le coût de toutes les administrations. Le cheminot fait encore partie des « nantis » qui ont des régimes de retraite, des avantages, etc., et qu'il faut sacrifier sur l'autel de la concurrence. Cet autel de la concurrence, le Conseil régional lui avait présenté avec 20 % des lignes identifiées entre Paris et la Picardie : c'était là-dessus qu'il voulait ouvrir l'année dernière. Aujourd'hui, la région est découpée en dix lots : ils annoncent toujours 20 %, mais les dix lots sont identifiés en nombre de voyageurs par kilomètre ; donc 20 % de l'ouverture (3 lots) peut donc représenter beaucoup plus que 20 % du trafic que l'on fait, du transport que l'on fait, ça n'a plus aucun lien.

Il y a donc une grosse évolution, y compris dans le Nord-Pas-de-Calais, et quand on fait un rapprochement entre la carte présentée par le Conseil régional et la carte de réorganisation du plan de transports du SA2020, excuse-nous, mais nous nous posons des questions, parce que ce sont exactement les mêmes lignes et la même façon de transporter les voyageurs. Le Conseil régional a fait les mêmes identifications des étoiles, des gares de retournement, même si le terme n'existe pas, etc., tout est identifié de la même façon. Alors on se pose des questions et j'estime qu'elles sont légitimes parce que, si on superpose les deux cartes, on trouve les mêmes choses. Cela devient donc un peu inquiétant : ou le Conseil régional a les mêmes idées que la Direction de la SNCF ou il s'est servi des discussions du SA2020 pour ouvrir sa concurrence par rapport aux lots et par rapport à la position des agents puisque, malgré tout, sur la réforme du ferroviaire, il y a quand même la portabilité de droits qui existe, il y a aussi tout ça qui a été mis en place, il n'y a pas uniquement une reprise de dette ou des choses comme ça, il y a aussi la portabilité des cheminots et une entreprise concurrente qui viendrait à répondre n'est pas obligée de répondre puisque le Conseil régional demande également à avoir une vision de la politique

d'emploi de la SNCF : sur ses lignes, sur les lots qu'il loue, il veut connaître exactement le nombre de personnels, le nombre de conducteurs, le nombre d'agents d'escale, où se situe l'entretien des rames et par qui parce que, dans les 20 % de l'ouverture, il y a les lots – la partie transport –, mais il y a aussi la partie maintenance.

Je trouve quand même que rester dans l'espoir des futures élections régionales est un peu limité. Il serait quand même bien que la SNCF réponde parce que le Conseil régional peut dire et faire ce qu'il veut, la réalité n'est pas là. La SNCF sait communiquer quand elle en a besoin, en période de grève par exemple, mais, à un moment ou un autre, il faut aussi rétablir la vérité et une conférence de presse franchement de la part de la Direction de la SNCF pour rétablir la vérité... Les journalistes nous appellent tous les jours depuis lundi, les journalistes sont à la porte de chaque organisation syndicale, je pense, ils cherchent des informations, ils sont friands d'informations et ils aiment bien aussi la confrontation des arguments qui sont mis en place. Laisser la place libre à Xavier BERTRAND ou à Monsieur DHERSIN sur le discours qu'ils peuvent tenir devant les médias, c'est les laisser libres de dire leur propre vérité, qui n'est pas la réalité. À un moment, il faut aussi rétablir la vérité et c'est aussi votre rôle.

M. TAILLEZ, RS CFDT

Je voulais juste revenir sur la démission et la concurrence. Déjà, on n'est pas encore en concurrence et je fais le lien de cause à effet avec ce que nous vous avons dit dans notre déclaration, c'est que le moral des cheminots n'est pas bon en ce moment. Le problème est que, quand vous allez sur le terrain, on a des agents qui sont un peu désabusés et, sur certains corps de métier, je pense qu'il ne leur faudra pas grand-chose pour partir. C'est la vision que nous avons, nous, aujourd'hui. Effectivement, peut-être que le SA2020 va remonter un peu le niveau du moral des troupes, mais je suis personnellement fortement inquiet de ça, surtout sur des corps de métiers dits sensibles.

Concernant la dette, effectivement, des annonces ont été faites, Monsieur RABIER, mais ce ne sont que des annonces. On n'a pas encore vu la couleur des 35 milliards. Ce ne sont que des annonces et, à chaque fois, ce n'était que des annonces. Je pense que tout le monde ici attend l'argent de l'État et je ne suis pas sûr qu'il vienne.

Vous parlez aussi de la classification et des rémunérations. Franchement, vous n'allez pas me dire que ce sont les entreprises ferroviaires privées qui traînent la patte. On sait très bien que c'est la boîte qui traîne la patte sur la classification et les rémunérations parce que, en fait, toutes les autres entreprises privées payent mieux au départ leurs agents que la SNCF. C'est donc bien la SNCF au sein de l'UTP qui freine des quatre fers pour avancer sur ce dossier.

M. RABIER, Président

On va revenir dessus.

Le débat que vous évoquez, Monsieur GRANDÉ, est important et nous interpelle tous, on l'a largement évoqué hier. C'est compliqué pour nous qui sommes dans une phase où on veut finaliser cette convention, et on l'espère bien. On a parlé hier d'une délibération, un vote, au Conseil régional à fin juin, c'est-à-dire une signature dans la foulée. Pourquoi ? Parce que, sinon, après, ça nous repousse encore de quelques mois. Il n'y a pas de délibérations comme ça toutes les deux semaines. On aimerait

donc quand même, parce que ça n'a que trop duré, quelque chose qui aurait dû officiellement s'appliquer depuis le 1^{er} janvier de cette année, donc en théorie signé en amont. Il s'avère que quasiment dans toutes les régions on n'y arrive pas, ça dépasse et on fait de l'effet rétroactif. On n'échappera pas à ce constat chez nous.

On est dans une posture où publiquement – on l'a dit hier, Madame MARQUET a été assez claire – on ne remettra pas une pièce dans le tourne-disque parce que, si on réagit en disant ce qu'on pense... et on ne souscrit pas à ce type de pratiques, on ne les encourage pas, bien évidemment que nous. Après, il y a les débats que nous avons avec un certain nombre de dirigeants de l'autorité organisatrice où on leur dit tout le bien que l'on pense de leurs méthodes et il y a les positions publiques que nous prendrons ou non par rapport à des articles dans les journaux. La stratégie est dure à vivre, mais la stratégie de communication est pour l'instant une stratégie où on n'interpellerà pas les citoyens des Hauts-de-France par le même support médiatique que celui utilisé... Ce n'est pas possible. En revanche, on ne cautionne pas ces méthodes-là, si c'est ça que vous voulez que je vous dise, parce qu'il y a des choses que nous ne partageons pas du tout, ça dessert quelque part le travail qui est fait par les cheminots parce qu'il y a de temps en temps pour le coup des postures qui sont honnêtes et qui reconnaissent le travail fait par les cheminots. Il y en a eu dernièrement pendant les moments d'intempéries, etc., mais on a de temps l'impression que l'on prend plein de claques, avec des formules comme « piquer les fesses », etc. Nous ne rentrerons pas dans ce petit jeu parce qu'on n'est pas là-dedans : nous sommes une entreprise publique, nous sommes dans le cadre de la loi, nous négocions une convention, c'est difficile – ça a été redit hier –, c'est très frustrant, je vous l'accorde, et on a un vrai travail d'explication à faire auprès du corps social.

La proposition nous a été faite hier, je ne me rappelle plus par qui, de faire à tout le moins un courrier à l'ensemble des cheminots du TER pour leur expliquer où on en est, ce qui se passe, etc. Nous avons à plusieurs reprises organisé des réunions avec les dirigeants, les DUO, etc., pour leur dire ce qui se passe, de manière que ce soit un peu diffusé auprès des équipes. Je conçois que ça ne suffit pas, bien évidemment, et que les annonces qui sont faites peuvent nous mettre un peu en colère, en tout cas nous interpeller.

Une fois que j'ai dit ça, on ne rentrera pas dans ce jeu, Monsieur GRANDÉ. On l'a dit hier, on le répète aujourd'hui.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Concernant le découpage des lots, qui est un point important que vous avez soulevé, Monsieur GRANDÉ, en fait, dans le travail sur la convention, il y a le souhait de la Région, vous le savez, de découper la production du service en douze lignes qui s'appelle Étoile de Creil, Étoile de Saint-Pol, etc., qui finalement correspondent à la géographie ferroviaire de la Région. Vous prenez les principales intersections de lignes, vous les regroupez... Au total, on a 37 lignes dans la région, qui ont été recoupées en douze et qui correspondent aux Coreter : il y a en fait un Coreter pour chaque lot. Effectivement, assez naturellement, quand la Région se pose des questions sur la façon dont elle va ouvrir à la concurrence, elle repart de cette classification qu'elle a faite. Et c'est vrai qu'elle l'a faite, non pas avec nous, mais dans le dialogue sur la convention, elle a demandé qu'on ait des objectifs différenciés

groupement de lignes par groupement de lignes. Vous allez donc évidemment retrouver dans le texte de la future convention les éléments qui structurent le dialogue que nous avons avec la Région sur la qualité de service autour de ces différents regroupements de lignes. Ce n'est pas pour autant qu'on est en train de leur refiler les informations pour faciliter l'ouverture à la concurrence.

Effectivement si vous voyez que, sur les douze lignes, l'une est 5 points en dessous en irrégularité, l'homme politique a envie d'aller chercher l'ouverture à la concurrence par rapport au fait que les clients ne sont pas contents, parce que vous avez non seulement la qualité de production, mais vous avez un machin qui s'appelle le net promoter score sur les lignes : je l'ai regardé, les chiffres du premier trimestre sont arrivés ce matin. Je vous donne juste un exemple : sur Paris – Laon, on est à – 57, c'est la plus mauvaise ligne. Sincèrement, j'ai pris un coup ce matin au petit-déjeuner parce qu'on a fait des efforts considérables sur Paris – Laon, sur les Régiolis, on a supprimé toutes les accroches-décroches en gare de Paris-Nord, on est en train de requestionner le pilotage du produit train à Laon, on a divisé par deux les causes de défaillance sur les matériels, cela fait 3 semaines qu'on est au-dessus de 90 % de régularité sur Paris – Laon, et boum, vous vous prenez un truc comme ça, ce qui montre quand même qu'avant de convaincre les clients que ça va mieux sur la ligne, il faut d'abord qu'il digère les mois, voire les années, où ça s'est mal passé. Il y a un temps de latence important, mais on se dit : s'ils voient ça, boum, leur regard est évidemment posé sur Paris – Laon. Je vous dis qu'on va se battre comme des chiens pour garder cette ligne-là parce que c'est quasiment celle sur laquelle on a fait le plus d'efforts, on ne va donc pas la lâcher comme ça.

Je rejoins Raphaël RABIER, le côté vieille dame à qui il faut piquer les fesses, on en a ras le bol d'entendre ce message-là. Il y a des cheminots qui se défoncent tous les jours pour revoir leurs méthodes de production, leurs méthodes d'organisation. C'est vrai que ce n'est pas toujours brillant – on en parlait tout à l'heure dans le point production –, mais laisser entendre qu'on est tranquillement en train de somnoler dans un rocking-chair tous les jours, ça devient à la fin insupportable parce que ça ne correspond pas à la vérité. D'ailleurs, nous ne cessons d'inviter les dirigeants régionaux à venir sur le terrain qui au COP qui dans les trains pour voir comment on procède pour essayer de les éclairer un peu sur ce sujet-là.

M. HOUEL, CGT

Je vous ai écouté avec attention. Si j'ai bien compris, vous vous seriez opposés au fait qu'on puisse transférer tout le savoir-faire des cheminots de la SNCF à la concurrence et leur donner tout clé en mains. Ce n'est pourtant pas ce qui s'est passé au fret parce que l'un des premiers concurrents du fret SNCF a été VFLI et la direction a fourni tous les dossiers, elle a fourni les engins moteurs, le personnel, les roulements rames, les roulements du personnel. Ça me surprend un peu de vous entendre tenir des propos comme ça. Maintenant, changer d'avis comme vous le faites, pourquoi pas ? La SNCF réagira-t-elle de la même manière s'il s'agit d'une de ses filiales ? Parce qu'on parle de concurrents. Vous êtes opposés aujourd'hui au fait qu'on puisse tout leur donner clé en mains mais si la SNCF propose une filiale, qu'allez-vous faire : allez-vous aussi être opposés au fait qu'on transfère tout notre savoir-faire à l'une de nos filiales ?

Un autre exemple. J'ai le souvenir – ça date – de la gestion des voies du port autonome de Dunkerque : on s'était aussi positionnés lors de l'appel d'offres, on l'a perdu, étonnamment – cela a étonné la Direction, mais pas les cheminots – au détriment d'Europort. Là aussi, la SNCF a fourni le personnel, les consignes locales, on leur a tout donné ; on s'était donné 2 ans pour former leur personnel et, au bout de 2 ans, le personnel SNCF a été reversé.

J'espère donc vous croire quand vous dites la main sur le cœur que ça vous embêterait fortement de tout transférer à la concurrence, mais les exemples du passé montrent que ça s'est fait comme une lettre à la poste, et c'est ça qui est inquiétant.

M. RABIER, Président

On écoute tout le monde et on répondra après bien sûr.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Dans la semaine, on a eu un message d'une de nos camarades qui disait qu'elle avait eu l'information que la convention était signée et que l'axe 1 partait à la concurrence. La réponse qu'on lui avait faite était juste que ce n'était pas possible parce qu'on est des grands naïfs à SUD-Rail, qu'on avait écouté ce qu'on nous avait dit : 15 à 20 % et pas les lignes les plus rentables. On lui avait donc dit d'arrêter de croire tout ce qui peut se dire, de se calmer, un peu ce que vous disiez, et d'attendre les choses. Trois heures après sort l'article de presse : il y avait non seulement l'axe 1, mais aussi toutes les autres choses. J'avais envie de vous dire, avant que Monsieur MARTEL prenne la parole, que, sur ce sujet-là, je ne vous fais plus confiance. Il faut arrêter de nous prendre pour des cons : désolé du terme, mais, à un moment, je n'en ai pas d'autres et je n'ai pas envie de faire semblant.

Aujourd'hui, il va y avoir un vote en Conseil régional sur une présentation avec une vision de l'ensemble des lignes qui pourrait partir à la concurrence, et Stéphane a brillamment démontré que ça faisait plus de 20 %. Vous allez aussi nous présenter cet après-midi le SA2020. Pourquoi avons-nous perdu confiance ? Parce que vous le saviez : vous le saviez et vous nous avez caché tout ça. Et j'entends Monsieur MARTEL qui parle de valeurs et qui a l'air assez agacé de se faire traîner dans la boue, parce que c'est ce que vous êtes : au fond, DHERSIN et Xavier BERTRAND passent leur temps à vous traîner dans la boue. Donc, en fait, c'est un peu ce qu'on a dit dans la déclaration : même si on a dit qu'on ne comprenait pas quand on était des hommes, on parlait des dirigeants de l'entreprise et des politicards, parce qu'il n'y a pas d'autre terme pour ces gens-là, comment on pouvait mentir comme ça, vous me rassurez, vous êtes un homme, et vous faire traîner dans la boue... Désolé, mais c'est vous qui avez parlé, je n'ai pas envie de vous prendre à titre personnel, mais c'est vous qui avez parlé et vous en avez assez. Alors faites ce que Stéphane vous a demandé : répondez ! Répondez pour deux raisons : parce que vous devez protéger, respecter et défendre ceux qui font le chemin de fer tous les jours. Et vous avez raison, Monsieur MARTEL, il y a des agents qui mettent vraiment la main à la pâte pour faire tourner cette entreprise avec de moins en moins de moyens. On ne va pas refaire ici le débat. Et la responsabilité du directeur de Région, que vous représentez aujourd'hui, je pense qu'il se serait grandi à venir aujourd'hui, parce que vous le saviez très bien, vous préparez ces CSE et vous saviez très bien qu'on allait monter au créneau sur ce sujet-là. Ce qui sort dans la presse n'est pas anodin : c'est juste pas anodin. Je crois que vous le saviez et que vous nous avez caché les choses.

Si vous dites vrai, Monsieur MARTEL, et là je pense que vous avez parlé en tant qu'homme et pas en tant que dirigeant de l'entreprise, répondez, parce que, si vous ne répondez pas, vous n'assurez pas vos missions, notamment de directeur de région, de défendre les cheminots qui font la fierté du chemin de fer. Et vous ne m'enlèverez pas de l'idée que vous saviez tout ça. Demain, vous perdrez la totale confiance des élus. Les élus, ce n'est pas important, ils sont 27, mais ils représentent des milliers de cheminots, et croyez-moi, le téléphone n'arrête pas de sonner et pas seulement pour les journalistes. Les annonces qui ont été faites ont créé un vrai émoi auprès des collègues que nous représentons, donc maintenant répondez ! Si vous ne le faites pas, on va le faire et on ne sera pas seuls à le faire, parce que, nous, à SUD-Rail, quand on nous met une claue, on ne nous en met pas une deuxième. Il nous a menti, il a voulu faire le malin, il joue sa réélection, il veut tenter de gagner de voix, il n'y a pas de problème. Ne vous inquiétez pas, on est durs avec vous, mais on va aller lui dire, et j'ai entendu qu'on ne serait pas seuls. Si vous ne le faites pas, si vous ne répondez pas, nous, on va le faire et, croyez-moi, si c'est vous qui le faites, ce sera certainement plus policé et plus courtois que ce que, nous, on va faire, parce que, nous, on ne se laissera pas faire !

M. RABIER, Président

Je vais réagir tout de suite et, après, on continue le tour de table. Et avec la même sincérité que vous, Monsieur LAMBERT, j'ai découvert, comme le directeur de région, cette information-là au même moment que vous, mardi matin. On a donc évoqué ce point longuement dans le Codir, qu'on fait d'habitude le lundi soir, donc là le mardi soir, des dirigeants du TER Hauts-de-France, comme nous sommes en train de le faire en ce moment avec vous en disant : ce truc-là, ce n'est pas sérieux en tout cas ; ça fait des mois que nous demandons, comme ça s'est fait dans les autres régions, à connaître finalement les secteurs où vous allez nous « tester », puisque, cette attention-là on la prend très au sérieux, et je pense que vous aussi.

Cela fait des mois que bien évidemment aucune information ne transpirait. On a découvert ça, mais il n'y a pas cinquante camps, il n'y a pas le camp de l'autorité organisatrice, le camp du corps social et nous, qui serions dans une espèce d'autre côté on ne sait pas où. Nous, on est dans la même entreprise que vous et on travaille pour une SNCF qui continue de faire les trafics TER. On va être challengés, on pense qu'il y a de vrais risques quand même, il ne faut pas se mentir, on n'est pas encore au rendez-vous de la qualité que l'on souhaite ; je pense qu'il y a des dossiers qui vont sans doute nous permettre de bien progresser. Mais la notion de confiance, je ne suis pas dans ces mots-là, la confiance ne se décrète pas, elle se construit à travers un certain nombre d'affaires, une fois qu'on a un peu d'expérience, j'ai envie de vous dire de vie professionnelle commune. On a confiance ou on n'a pas confiance, c'est sur la durée qu'on sait si oui ou non on peut travailler en confiance plutôt qu'« avoir confiance ».

Nous, on ne cache pas les choses. D'ailleurs, on est d'une transparence assez forte. Ça a encore été le cas hier sur un certain nombre de débats en commission économique où on a répondu de manière assez qualitative à toutes les questions, et je pense qu'un compte rendu sera fait par le président de la commission économique qui vous sera adressé forcément en tant qu'élus et qu'on aura aussi. On est venus, nous, en nombre, avec Madame MARQUET, avec le directeur financier, l'adjoint au directeur de la production, on a répondu aux débats, on les a vus hier. Quel serait

notre intérêt à ne pas dire les choses si nous avons su qu'ils souhaiteraient tout mettre en concurrence pour ensuite en choisir ? Le vrai sujet est technique : nous n'allons pas embaucher 50 personnes pour satisfaire toutes les combinaisons possibles qu'ils imaginent instruire.

Nous prenons ça comme une forme un peu déguisée de récupérer des données qu'on ne veut justement pas leur octroyer tant qu'il n'y a pas de décret qui nous y oblige. On est dans une bataille, ce ne sont pas des enfants de chœur en face de nous, nous n'en sommes pas non plus. Il y a des annonces, il y a des postures, il y a des choses, bon, voilà... Nous, on respectera les lois : s'ils nous demandent 50 000 combinaisons possibles de trucs, on dira qu'on ne sait pas faire et on se battra pour ça parce que ce n'est aujourd'hui simplement pas réaliste. S'ils nous demandent des données que le décret nous obligera à donner quand il sortira, nous serons tenus de les fournir, mais il y a des choses qui sont des secrets de fabrication de l'entreprise, nous entendons bien les conserver et ne pas les divulguer.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Pardon, il y a bien un vote solennel aujourd'hui, Monsieur RABIER, au Conseil régional sur tout ce qui est sorti, on ne l'invente pas quand même ! Donc, sur tout ce qui est sorti, il va y avoir un vote et donc l'axe 1, le littoral... enfin tout ce qui est sorti peut bien être privatisé, ce n'est pas de l'esbroufe, il y a un vote solennel aujourd'hui sur ce qui est sorti dans la presse. Comment être d'accord là-dessus ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Ça veut dire que les 20 % peuvent être partout, c'est ça que veut dire la conférence de presse de mardi.

M. RABIER, Président

Oui, il y aura un vote aujourd'hui, je l'ai compris comme vous, j'en sais autant que vous sur le sujet, je n'ai pas de liaison directe avec Xavier BERTRAND. Il y a un vote aujourd'hui sur le fait qu'il y aura une ouverture à la concurrence qui pourrait toucher 20 % et que ça pourrait être finalement on ne sait pas où. C'est ça qui va être décidé alors que nous nous attendions plutôt à une expression plus précise de l'endroit où ça pourrait être : la différence est là. Le fait de demander et de réaliser des options multiples nous met quand même en surprise parce qu'on ne l'a pas imaginé, personne n'a encore fait ça. L'État, comme ça a été dit tout à l'heure, a choisi des lignes très précises puisqu'il est l'autorité organisatrice des Intercités, ceux qui restent, qui n'ont pas été transférés en TER comme chez nous.

La région PACA a été extrêmement précise : c'est aujourd'hui moins de 20 trains inter-villes entre Marseille et Nice, qui est un peu leur train de grand parcours sur toute la côte, et c'est toute l'étoile autour de Nice. C'est extrêmement précis, on a un volume de trains, il y a une expression du service souhaité, etc. Sur Grand-Est, c'est encore un peu plus atypique puisque, là, ils veulent même jouer un effet de synergie pas simplement sur l'opérateur ferroviaire, mais aussi sur la partie infrastructures puisqu'ils voudraient même remettre des trains sur une ligne qui est actuellement fermée, où il y a peut-être des cars, mais pas de train.

Nous, c'est encore une autre version qui n'est pas claire et pour laquelle on ne va pas embaucher 50 personnes pour monter des dossiers et leur permettre à la fin de dire « voilà ce que je prends ». Ce n'est pas comme ça qu'on voit les choses, en tout cas

à l'heure où je vous parle, et ça va faire l'objet de débats sans doute difficiles avec nos partenaires du Conseil régional. On vous dit les choses et vous avez le même niveau d'information que nous. Maintenant, le directeur de région ne fuit pas ses responsabilités et il vous dirait la même chose que ce qu'on vous dit là.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il y a le langage du cœur, je pense que vous sentez qu'on se sent évidemment attaqués, provoqués. Certains d'entre vous savent que j'ai fait du rugby pendant des années et, même si j'essaie de ne jamais mettre la poire en premier, j'ai en tout cas toujours rendu, c'est comme ça que je pratiquais ce sport.

Dans le cas présent, je pense que finalement le travail sur l'ouverture à la concurrence n'a pas été instruit. Pour autant, il y a quand même eu l'effet d'annonce. Si on répond maintenant quelque part, et si je reprends l'analogie avec le rugby, on cède à une forme de provocation et on a un arbitre qui va nous sortir le carton de la mauvaise couleur. C'est justement maintenant qu'il faut qu'on se reconcentre sur notre jeu et qu'on ne tombe pas dans ce... En fait, comme ils n'ont pas travaillé le sujet profondément, ils lancent le truc et ils attendent que, nous, on leur saute à la gorge et donc : vous voyez bien que la SNCF, comme d'habitude... Là, vous êtes allés sur leur terrain. Nous, on n'a pas la capacité d'aller faire un 20 heures sur une chaîne nationale tous les soirs simplement en s'invitant comme ça, en face oui. Il faut donc être conscient de ça. Une non-réponse, c'est la production du quotidien, c'est le sérieux qu'on met dans les éléments, jamais la Région ne nous a pris en défaut sur la qualité des documents, des analyses et des éléments contractuels qu'on leur remonte ; eux, quasiment à chaque fois. Ça, on le sait et eux le savent. Le rapport de force, quand on est au quotidien, n'est pas forcément celui que vous croyez ici. Le fait qu'après il y ait des dérivatifs dans la presse, évidemment que ça nous fait... Vous pensez bien qu'au Codir mardi soir ça fourmillait de partout : on est comme vous, nous aussi, on ne vit mal. Effectivement, se faire pourrir dans la presse comme ça, lire des commentaires et voir qu'en plus la presse comprend finalement blanc ou comprend noir, on se demande comment les cheminots vont lire ces trucs-là. Et après vous nous racontez le coup de fil de la collègue de lundi soir.

Oui, évidemment, on le voit ça et, en plus, ça fait quand même 4 ans qu'on bosse SA2020 avec eux, on a un projet qui est quand même hyper-important et qui demande à être expliqué auprès des usagers du TER de la région et, au lieu de ça, on se lance dans une campagne de communication sur la concurrence. C'est une stratégie politique. Je pense que si on était attachés effectivement à la qualité du transport du quotidien sur la région, ce n'est pas comme ça qu'on ferait, on serait plutôt en train d'essayer d'aller travailler localement, dans chaque communauté d'agglomérations, comment on va installer le SA2020, comment on va bosser l'interconnexion avec le rabattement par car sur les gares, l'histoire des parkings, le porte-à-porte, etc. Ce sont ces sujets-là qui devraient être à l'ordre du jour, mais ce n'est pas comme ça. Ceci dit, nous, on continue à avancer sur le SA2020. On l'a partagé entre nous. Tout le monde n'avait pas d'ailleurs la même sensibilité dans le Codir.

Frédéric GUICHARD était là-haut vendredi, il n'a jamais été question de cette conférence de presse de mardi. Soit les gens que nous avons en face nous ont sciemment menti, soit ils n'étaient pas au courant. La version que nous avons est que ça s'est en fait décidé pendant le week-end de Pâques. On ne peut pas le dire

autrement. Frédéric GUICHARD est convaincu qu'ils n'auraient pas pu le mener en bateau lors de cette réunion du vendredi, ce n'est pas possible. Le mardi matin, personne ne le savait de notre côté, personne : je vous le dis en face, c'est la vérité, on ne le savait pas. Hélène MARQUET est allée là-haut pour une réunion technique, elle a découvert 25 journalistes là-bas, que se passe-t-il ? Le technicien lui a dit : ah, tu n'es pas au courant, on fait une déclaration sur l'ouverture à la concurrence ! Oui, c'est comme ça que ça s'est passé.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Juste pour ne pas monopoliser, après j'arrête parce qu'il y a d'autres prises de parole, mais on vous a fait une demande pour répondre au Conseil régional. Vous ne souhaitez pas répondre au Conseil régional, je vous ai dit ce qu'on allait faire : on ne va pas débattre même si c'était intéressant d'avoir votre position là-dessus.

Après, il y a quand même des oubliés. Moi, je suis détaché de la production, c'est pour ça que je parle des gens de la production qui font la fierté de la SNCF, j'essaie de les représenter du mieux que je peux dans les instances. Mais quand vous vous bossez, vous bossez pour eux, d'accord ? Donc quand vous êtes malmenés ou quand j'ai l'impression qu'on me ment, ce n'est pas un truc personnel, c'est qu'il y a des cheminots derrière, et ce sont les grands oubliés. Quand je vous demande de répondre, c'est par respect pour eux. Je ne veux pas une guéguerre, je sais ce que je vous reproche : ce que je vous reproche, c'est à la limite d'avoir mis du temps à nous parler, on a dû aller le rencontrer trois ou quatre fois pour avoir des informations, on a dû aller voir un homme politique de droite, ça nous a coûté et, finalement, il nous a menés en bateau ; ça fait mal, mais ça ne fait pas mal de manière individuelle, ça fait mal pour les gens qu'on représente. Si vous ne voulez pas lui répondre, nous, on ne fera, peu importe, mais qu'il y ait au moins une communication vis-à-vis des agents parce que, quand je vous parle, bien sûr que c'est mon avis, mais c'est aussi l'avis de cheminots, et quand les collègues vous parlent ici, c'est l'avis de tous les cheminots qu'ils représentent. Qu'il y ait au moins une communication par rapport à ça et, les choses que vous nous dites, dites-leur, qu'ils arrêtent de se sentir seuls parce que, quand on vous dit que les cheminots sur le terrain n'ont pas le moral... Si le grand marxiste LE FLOCH-PRIGENT l'a dit également, c'est que vraiment on n'a pas tort.

M. RABIER, Président

Monsieur LAMBERT, le message a été passé également hier largement par les membres de la commission économique. Il a été entendu et nous regardons dans les meilleurs délais pour, à tout le moins en interne, parce qu'encore une fois nous ne tomberons pas dans le piège de l'escalade médiatique qui nous desservira à la fin. Mais, en interne, on a entendu le message, je ne peux pas vous le dire autrement, et à chacun ensuite dans son rôle a des leviers ou non. Je comprends votre position.

On va terminer ce tour de table. Il y avait Monsieur FERTÉ, Monsieur WATTEBLED,

M. FERTÉ, RS FO

Il me semble qu'il y avait aussi un point commun dans les déclarations qui parlaient du mal-être des cheminots. Ça m'a fait penser à un article que j'ai lu il y a quelque temps sur Médiapart, qui parlait des suicides à la SNCF et qui disait qu'en fait le moral était calamiteux dans l'entreprise et que, face à ça, la Direction était dans un déni qui fait froid dans le dos. Aujourd'hui, votre absence de réponse sur ce sujet-là me fait

froid dans le dos, j'ai l'impression qu'on est vraiment dans un déni total. Ça ne va pas bien sur le terrain, toutes les déclarations en ont parlé et je n'ai pas entendu de réponse là-dessus, mais je n'ai peut-être pas bien écouté.

M. RABIER, Président

Il y a, et on en a connu sur cette région, des situations individuelles qui poussent des gens à mettre fin à leurs jours. Ce sont souvent des situations complexes qui touchent plusieurs pans de la vie des gens : familiale, privée, éventuellement professionnelle. Il ne faut pas généraliser. J'ai même connu malheureusement des cheminots qui ont utilisé le train pour mettre fin à leurs jours, donc toutes les options existent dans ce domaine.

Après, sur le mal-être, beaucoup de gens s'interrogent. On l'a dit largement sur les débats qu'on a pu avoir sur l'avenir du TER et la concurrence. Beaucoup de gens ne reconnaissent plus l'entreprise telle qu'ils l'ont connue par le passé. On se le dit et on le partage souvent ensemble : il y a une accélération et une complexité nouvelle du fonctionnement de l'entreprise, et ça ne va pas s'arrêter cette année en particulier avec ce que je vous ai annoncé tout à l'heure, le dossier gouvernance et autres, qui font qu'il faut être affûté pour être au parfum de tout ce qui change, de tout ce qui va potentiellement arriver dans les mois et années à venir. Tout le monde n'est pas fin connaisseur de tout ça, il y a des choses un peu juridiques qui arrivent.

De là à dire que ce mal-être se traduit par des dangers pour la santé, le monde médical est là pour y veiller, il fait plutôt bien son travail, les médecins d'établissement que vous connaissez savent repérer avec la ligne hiérarchique les situations de mal-être fort. Après, est-ce que tout le monde est satisfait de son sort dans son poste ? La réponse est bien évidemment non. On a un indicateur dont on fera une présentation des résultats, en tout cas sur notre périmètre, qui s'appelle Ampli. On en a parlé il y a quelques jours et je crois qu'on a prévu un point le 16 mai. On pourra donc décrypter à travers un certain nombre de questions que vous avez vues comment on peut interpréter ça et se comparer à d'autres entreprises, parce qu'il est bien de savoir où on en est et de le relativiser ou non avec des métiers et des entreprises comparables. On verra donc les points sur lesquels on est plutôt bien placés et ceux sur lesquels on est en retrait et je pense qu'on aura un débat plus fin à ce moment-là.

Je note des équipes et je rejoins ce que dit Florent MARTEL, les équipes sur le terrain, opérateurs et autres, mais aussi dans les services transverses que l'on valorise assez peu d'une façon générale parce qu'ils sont soumis à des opérations de productivité importantes dans les structures, mais qui sont à la manœuvre. Il n'y a pas beaucoup de cheminots qui sont attentistes, qui seraient défaitistes, etc. Je note qu'il y a beaucoup de gens qui se battent pour que ça fonctionne, mais la période est rude, la période interroge, on est soumis à des épreuves médiatiques – on en a largement parlé – et il y a des cheminots qui ne s'attendaient pas forcément à ça, qui ne le souhaitaient pas, et ce n'était pas leur idée première d'une entreprise publique telle qu'ils la voudraient. Dont acte. Hier, j'ai passé un bon moment avec des DPX : ils sont extrêmement soucieux, ce n'est pas un truc qui est ignoré, on essaie de trouver des parades à des situations et cas un peu complexes, en lien avec le milieu médical. Que voulez-vous que je vous dise de plus d'un point de vue général ? On aura un débat avec les indicateurs Ampli d'ici une quinzaine de jours.

La parole est à Monsieur le Secrétaire.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Juste pour intervenir rapidement sur tout ce qui a été dit.

Sur la concurrence, on a connu la mise en place de la concurrence au fret en 2006, ce n'est donc pas nouveau. D'ailleurs, ce qui s'est dit avant-hier n'est pas nouveau, les propos de la Région : ils ont concrétisé ce qui avait été annoncé et je pense que ce matin ils vont le concrétiser par le biais d'un vote, charge à chacun de prendre ses responsabilités. Les organisations syndicales prendront aussi leurs responsabilités. Charge aussi à l'entreprise de prendre ses responsabilités, c'est un peu ce que vous nous avez demandé hier et c'est ce qui est demandé aujourd'hui, de prendre ses responsabilités.

Au-delà de la petite bagarre qui sent un peu la testostérone entre l'entreprise et BERTRAND, chacun avec ses aspirations... BERTRAND, on sait pourquoi il agit comme ça, il a des aspirations politiques. Hier, on disait qu'il n'allait pas enfiler des perles en région ; lui, ce qu'il veut, c'est une bijouterie, ce n'est pas une échoppe où on vend de faux bijoux, il veut ce qui brille et il se sert justement de la SNCF. Quand vous dites que vous avez fait du rugby, il y a les cheminots qui sont sur le terrain, qui subissent tous les jours les foudres des usagers suite à cette bagarre parce que ce n'est même pas en région que ça se décide. Vous ne répondez pas, on le dénonce, on a entendu votre stratégie d'hier et celle d'aujourd'hui, qui dit qu'il ne faut pas répondre. On le déplore parce qu'au final les cheminots s'en prennent plein la pipe, le moindre aléa, le moindre petit retard de 2 minutes, ça y est, c'est un scandale et le premier cheminot que l'on trouve, on l'explose ! Voilà ce qui se passe. Je profite de la présence du Docteur VASSEUR pour l'alerter aussi ou qu'il nous alerte aussi sur ce sujet. Les cheminots vont-ils bien ou non ? On entend le camarade Loïc FERTÉ qui dit qu'il a lu un article sur le nombre de suicides, on est conscients, parce que les cheminots que l'on côtoie tous les jours, quand on discute avec eux dans les chantiers, ne nous disent jamais : c'est cool la vie, je suis bien ici. Non, non, c'est un discours vraiment pessimiste et qui est aggravé par ce qui se passe en ce moment.

Juste comme ça, pour revenir à la première question : lorsqu'on a ouvert le fret ou lorsque le fret a été ouvert aux concurrents, on avait un directeur de région qui avait vendu un chantier à Europort pour quelques euros symboliques, voire peut-être un seul euro symbolique, et 6 mois après il se retrouvait à la direction de ce chantier – son nom a été donné tout à l'heure –, c'est purement scandaleux ! On ose espérer que ça ne se repassera pas comme ça et qu'on retrouvera un Monsieur Florent MARTEL à la tête d'une entreprise ferroviaire concurrente !

Je vous alerte vraiment sur l'état de santé des cheminots, santé mentale et physique, parce que les successions de réorganisations pèsent aussi dans les muscles et dans les têtes. Ceux qui restent dans les postes en prennent un peu plus dans la tronche que ce qu'ils prenaient avant parce qu'ils font un double boulot, voire un triple boulot, on pallie les réorganisations successives parce qu'on est des professionnels attachés à leur métier, mais le physique en prend un peu et la tête en a marre. Je vous alerte là-dessus.

Pour finir, on vous propose, comme on sort un *Passerelle Éco* pour mi-mai, une dizaine de lignes, ce qui vous permettrait de répondre à l'ensemble des cheminots et à ceux qui lisent le *Passerelle Éco*. C'est une proposition qui peut permettre une réponse en adéquation aux attaques du Conseil régional.

M. RABIER, Président

Merci pour cette proposition. Les messages étaient forts ce matin, on les a entendus, ils étaient complètement en phase avec ceux d'hier. On pourra utiliser cette proposition-là, mais si on doit s'adresser aux cheminots du TER, on peut le faire tout simplement en notre nom, il n'y a pas que ce vecteur-là de communication. Si on doit faire quelque chose, et à titre personnel je pense qu'on doit faire quelque chose, je partage cette vision, on ne va pas attendre le *Passerelle Éco* de fin mai, je pense qu'il faut être assez réactif par rapport à l'événement qui vient se produire en début de semaine.

Je souhaite qu'on attaque désormais l'ordre du jour.

M. HOUEL, CGT

Vous m'aviez répondu que vous laissiez la parole aux autres et que vous alliez me répondre. Je vois que vous essayez de fuir, mais ça ne marche pas comme ça !

M. RABIER, Président

Non, non. Rappelez-moi le sujet ! Les filiales, c'est ça ! Mais je n'ai pas oublié, je n'ai même pas cherché à esquiver cette question.

Les choses sont claires, on fait une différence très claire entre une filiale et un concurrent. Vous avez cité VFLI, qui est une filiale de la SNCF, Kéolis est une filiale de la SNCF, Europort est un concurrent, Transdev est un concurrent. S'il y a eu des stratégies, et je pense à Transkéo à Paris que vous avez par le passé contesté, dénigré, était une filiale de la SNCF pour répondre à une demande du STIF sur un modèle d'exploitation pour une nouvelle ligne tram-train. Effectivement, quand le groupe public ferroviaire décide, via une filiale, de répondre sous cette forme juridique à un besoin de transport, en l'occurrence plutôt urbain, on n'est pas dans la même stratégie d'information que quand on est face à un concurrent, bien évidemment. Ce n'est pas illogique...

M. HOUEL, CGT

On n'est pas bêtes, nos premiers concurrents, ce sont nos filiales. Il y a donc un moment où dire en ayant la main sur le cœur qu'il est inconcevable qu'on puisse transmettre notre savoir à la concurrence, mais le transmettre intégralement à une filiale au prétexte que c'est une filiale qui, malgré tout, vient nous concurrencer, j'ai du mal à comprendre.

M. RABIER, Président

J'entends, mais une filiale de la SNCF n'est pas un concurrent de la SNCF.

M. HOUEL, CGT

Mais si la concurrence doit arriver, on sait pertinemment que l'entreprise mettra sur le devant des filiales, on le sait. C'est comme ça que ça s'est fait au fret, on a perdu des parts de marché au fret ; on ne pouvait pas les gagner parce que Fret SNCF ne se positionnait même pas : elle positionnait ses filiales, elle positionnait Naviland Cargo, VFLI. Il y a un moment où on ne peut même pas dire qu'on a perdu un combat, il n'y a pas pire combat perdu que celui que l'on n'a pas mené. Fret SNCF en a perdu sans en avoir mené au détriment de la concurrence qui est de plus une filiale. C'est quelque chose que j'ai du mal à admettre.

Approbation du procès-verbal de la réunion CSE du 19 février 2019

M. RABIER, Président

Je vous propose de passer à l'approbation du PV du CSE du 19 février dernier. Qui vote pour ?

Le procès-verbal de la réunion CSE en date du 19 février 2019 est approuvé par 27 voix pour.

Information de Monsieur le Secrétaire

M

.WATTEBLED, Secrétaire

Il n'y a pas grand-chose en termes d'information.

Lundi, il y a eu une activité sociale en rapport avec l'actualité : une mise en concurrence des enfants qui allaient chercher les œufs les uns contre les autres dans le thème de la concurrence. Blague mise à part, on a fait le plein à Étaples avec une chasse aux œufs et un tas d'activités : il y avait à peu près 60 gamins qui étaient là avec leur famille, ils ont passé une belle journée. Je remercie donc le personnel du CE qui s'est mobilisé encore une fois sur ces activités-là et juste un message de leur part : ils ont hâte de la mise en place de Casi pour pouvoir reprendre l'activité, ils sont dans les starting-blocks et attendent le déverrouillage.

Je laisse la parole à Monsieur le Trésorier. Je laisserai Alexandre KIKOS être un peu plus prolix sur nos activités.

M. RABIER, Président

Un point sur les CASI. Vous savez que, sur notre périmètre, les salariés vont être concernés par 3 CASI : celui du Nord, celui de la Picardie et, pour une partie d'entre eux, celui du périmètre de l'ex-CE nord parisien. Les choses sont en train de s'organiser. J'ai rencontré rapidement hier le futur président des CASI, en tout cas Normandie, Picardie et Nord, pour voir un peu avec lui comment il abordait le sujet et j'ai proposé à Alexandre KIKOS que l'on puisse un peu préparer l'avenir. Il y a donc des commissions de transfert. Je devrais prochainement écrire aux membres des commissions de transfert de Picardie et Nord pour voir comment les choses avancent pour être prêt fin juin, date où les choses doivent s'opérer. On mettra l'huile qu'il faut pour que la direction de l'immobilier, le règlement intérieur des CASI et l'organisation de tout cela se passent le mieux possible, comme nous avons à l'automne dernier un peu organisé, dans deux réunions, les procédures de dévolution qui ont finalement été votées à la fin de l'année 2018. Le président de nos CASI Nord et Picardie est Monsieur Christophe CHARTRAIN, un vieux cheminot qui a présidé des CE, qui connaît le monde social de l'entreprise, son fonctionnement. Parce que vous avez parfois des dirigeants de l'immobilier qui sont moins connaisseurs de nos modes de fonctionnement et des sujets, en tout cas en relation avec les élus. Tout ça est en lien

avec le secrétaire Alexandre KIKOS que j'ai informé et on suit cette affaire pour que tout se passe dans de bonnes conditions dans les semaines et mois qui viennent.

Information en vue de la consultation annuelle du CSE sur la politique sociale.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Je vais garder la main pour le point 3, l'Information en vue de la consultation annuelle du CSE sur la politique sociale. J'ai une résolution à lire :

« Le CSE Hauts-de-France, informé ce jour dans le cadre de sa consultation sur la politique sociale de l'entreprise, les conditions de travail et l'emploi prévue par les dispositions des articles L2312-17, L2312-26 et suivants du Code du travail et après en avoir débattu en séance, décide, conformément aux dispositions de l'article L2315-91 du Code du travail, de se faire assister par un expert-comptable et désigne à cet effet Émergences-Éco, 261, rue de Paris, 93556 Montreuil Cedex ».

On n'en a pas débattu, mais on en avait débattu en bureau. L'explication était de se faire épauler par le cabinet Émergences et, en bureau, on avait expliqué la position de prendre le même cabinet d'expertise qui nous a suivis depuis 3 ans et la même personne. C'est ce qu'on avait exposé au bureau : on n'y est pas, mais c'est pour vous expliquer un peu les choses. De ce fait, on est obligés de passer par une résolution et de voter. On passe au vote et, derrière, on enclenche la demande d'expertise sur ce sujet de l'emploi. On va donc passer au vote pour ce cabinet. Qui est pour ?

Le cabinet Émergences-Éco est désigné à la majorité (25 voix pour et 2 abstentions) pour assister le CSE Hauts-de-France.

M. WATTEBLED lit la suite de la résolution :

« Donne mandat à M. Alexandre KIKOS, secrétaire du CSE, pour prendre toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de cette délibération, notamment de prendre contact avec l'expert désigné et éventuellement engager, pour défendre les intérêts du comité, toutes les procédures administratives et judiciaires. »

Qui est pour ? Qui est contre ? Qui s'abstient ?

La résolution est adoptée à la majorité (25 voix pour et 2 abstentions)

Information de Monsieur le Trésorier

M. FOURNIER, Trésorier

Pour information, concernant le CSE, nous avons commencé à toucher certains versements de CSE ZDP NEN et de CSE Fret, dont les pourcentages de versement sont de 65,90, et également du CSE Directions techniques à hauteur de 15 %. De fait, l'activité va reprendre pour les cheminots à travers les bibliothèques, les billetteries, etc. Les salariés du CSE sont en train de travailler sur de nouvelles

activités qui seront proposées cet été. De plus, bien évidemment, étant donné que les versements ont commencé à arriver, il y aura aussi une remise en route de la restauration que l'on connaît tous, avec la fin du plat unique.

On attend encore certains versements : CSE MI, CSE Axe Nord. Une fois que ce sera fait, on fera un point en bureau du CSE.

M. RABIER, Président

Merci.

M. SERHANI, Relations sociales

Monsieur FOURNIER, je n'ai pas eu le temps de vous en parler, mais j'ai été contacté par le DRH RS sur l'implantation du CASI. Il m'avait demandé pour le 38 rue Paul-Tellier à Amiens. J'ai donné mon accord bien sûr parce que les locaux existent. Il n'y a donc pas de souci pour le CASI d'Amiens.

Information de monsieur le Président

- *Incidents sur la sécurité*

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il y a un sujet sécurité pour le mois d'avril. On a eu ce qu'on appelle un ESR (événement sécurité remarquable), qui s'est passé le 4 avril sur la ligne Amiens – Saint-Quentin : un franchissement de passage à niveau qui était en raté d'ouverture à 80 km/h par le conducteur du 849415. Les circonstances étaient très complexes, on était dans une situation de production perturbée, le retard était de 2 heures. Plusieurs PN de la ligne étaient en dérangement suite à divers problèmes, notamment un problème lié au SIAM, le système d'information à distance qui est positionné sur les passages à niveau, mais qui a aussi une fonction de déclenchement automatique des ratés d'ouverture avec une temporisation de 10 minutes. À côté de ça, il y avait un accident routier sur un PN qui, comme il avait retardé la circulation, a entraîné des effets de basculement en cascade des passages à niveau. Le conducteur du 849415 a reçu un ordre DERA (dérangement de l'avertisseur d'un PN gardé) pour le PN3, le PN6, le PN12 et le PN13. Ça s'est bien passé pour les premiers, mais il y a eu en fait une confusion entre le PN13 et PN14 : le PN13 qui se situe sur la ligne Amiens – Saint-Quentin au niveau du point d'arrêt de la Rosière, les deux PN étant distants l'un de l'autre de 500 m à peu près. Le conducteur a imaginé que le PN13 était en fait le PN14, il y a donc eu une confusion sur la localisation du PN concerné : il avait en fait oublié le PN13, il a bien respecté la procédure, mais pour le PN suivant, qui n'était pas, lui, en raté d'ouverture. Le PN13 a donc été franchi à 80 km/h. L'événement a été signalé par le gardien du PN et c'est constitutif d'un événement de sécurité remarquable.

Un REX va évidemment être fait avec le directeur de la sécurité. On a fait, nous, plusieurs REX positifs, on a notamment pu constater, parce qu'on a vu d'autres incidents sur cette ligne, des problèmes de localisation physique des passages à niveau. On a donc un dialogue avec Réseau, notamment pour le pancartage qui semble un peu défaillant sur la ligne. Peut-être certains d'entre vous la pratiquent-ils et pourraient affirmer ce que je dis. La responsabilité du conducteur est engagée. Il

faut reconnaître que les circonstances étaient évidemment extrêmement piégeuses et c'est malgré tout un événement de sécurité remarquable, avec un accompagnement spécifique pour le collègue et on essaye de tirer quelque chose de positif, notamment avec Réseau, concernant la visibilité sur cette ligne.

C'est le premier événement de sécurité remarquable de l'année 2019.

- *Informations sur la régularité*

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Concernant les informations de production, on vous donne maintenant tous les tableaux de bord que l'on partage en N + 1 avec vos DET. Vous avez sur ce graphique la liste de la production du mois de mars, la courbe bleue étant la courbe de régularité et la courbe en pointillé la courbe de l'indicateur de performance client, qui est un mixte régularité, trains sup' et mauvaises compositions des trains. Vous voyez que le mois de mars n'est pas une bonne cuvée, vous constatez (slide de la page 5) un résultat en régularité mensuelle à 90,6, là où on était à 91,97 en 2018 : on est donc en net recul mars 2019 versus mars 2018. C'est une réelle déception pour la causalité, vous le voyez à travers les camemberts détaillés de la slide 6.

Ce que je retiens, c'est qu'on a eu des phénomènes un peu exceptionnels au mois de mars, dont une succession de 3 tempêtes entre le 10 et le 14 mars. Vous voyez d'ailleurs sur le graphique de régularité que vous avez un gros trou en régularité et, encore pire, en indicateur client sur la journée du dimanche 10 mars, qui nous a poussés à prendre une mesure très exceptionnelle en termes de gestion de crise avec l'interruption de l'intégralité des circulations du TER Hauts-de-France de 14 à 18 heures ce jour-là, puisque 150 arbres étaient tombés sur le réseau : face au risque, on a préféré arrêter la circulation. Je pense qu'on a bien fait parce que, malgré le fait que la production a été extrêmement perturbée ces jours-là, on ne s'est pas retrouvé dans la situation d'avoir des trains catastrophes, vous savez ces trains qui sont bloqués avec un arbre tombé devant, un arbre tombé derrière et l'impossibilité d'aller chercher les clients puisqu'évidemment les arbres tombaient également sur les routes. On n'a donc pas eu de train catastrophe et, évidemment, la pression s'est reportée sur les gares puisque les clients sont restés un peu confinés dans les gares. Ça a donc été compliqué.

Il y a eu aussi un sujet par rapport à l'information voyageur ce jour-là, c'est-à-dire qu'on a fait une annonce médiatique en disant « à partir de 14 heures tous les trains sont supprimés jusqu'à 18 heures », mais, en fait, dans les techniques de suppression de trains – c'est ce que je vous expliquais la dernière fois –, on les supprime les uns après les autres et, du coup, des trains apparaissaient encore dans les systèmes de consultation des circulations, comme l'Info SNCF, mais aussi, malheureusement, sur les automates de vente, puisque c'est la même source d'information alors même que l'annonce avait déjà été faite à la Préfecture. C'est quelque chose qu'on est en train de travailler pour pouvoir désormais supprimer les trains par grappes sur les lignes et aller beaucoup plus vite dans cette procédure, parce que ce sont des choses que les clients ne comprennent absolument pas. C'est le plus gros reproche qu'on nous a fait sur cet épisode de crise qui a quand même été important, parce que la dernière fois, quand on avait comme ça arrêté la circulation de l'ensemble des TER pendant

plusieurs heures, certains s'en souviennent peut-être, c'était quand il y a eu les grosses tempêtes avec les congères en mars 2013.

Par ailleurs, le reste de la production du mois n'a pas non plus été très satisfaisant. L'ensemble des familles de causes sont en augmentation. Vous voyez que, pour les causes internes TER, c'est mesuré, mais on était à 3,05 en 2018 et on devait passer à 3,18 en 2019, mais c'est quand même une augmentation assez mince ; en revanche, sur les causes externes, ça a littéralement explosé : on est passé de 1,19 à 2,42. Vous voyez que la malveillance et les autres causes sont en très forte augmentation, elles ont doublé. Il y a une très légère accalmie sur la situation de notre flotte, le matériel, mais 1,91 reste encore très difficile. Sur les causes internes TER, on surveille également les retards qui sont liés aux causes tractions, il y a notamment une forte augmentation du non-respect des marches tracées, qui est une cause traction, mais qui masque en fait d'autres motifs, notamment quand la circulation est perturbée et que l'agent de circulation ne sait pas trop quoi mettre, ça finit malheureusement souvent en non-respect de marche tracée. Ce sont des choses que l'on cherche à redresser, mais ce n'est pas toujours évident de le faire.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Sans anticiper sur le point SA2020, je m'interroge quand même sur les causes TER qui représentent la première cause d'irrégularité avec 3,1, ce sont les causes matérielles. Sachant que votre SA2020, c'est aux petits oignons comme vous le dites, si on a des soucis de matériel, ça risque de fortement perturber l'éventuel trafic idéal tel que vous le prônez un peu partout dans la région façon Patrick BRUEL ! C'est ce qu'on nous a raconté !

Deuxième chose, sur les moments de crise. On en a parlé un peu hier : ça devient très problématique, le double, voire le triple canal d'information. J'explique : j'ai l'impression que par moments DHERSIN travaille au Cop, je vous le dis, j'ai l'impression qu'il travaille au COP. Il diffuse des informations, il fait même parfois des blagues. Dans un de ces derniers tweets, il avait mis un rocher sur des voies, donc si on prend ça au premier degré, on se dit que c'est une catastrophe. Moi, en tant que cheminot, quand j'ai vu ça, j'ai dit : merde, il y a une catastrophe ! J'ai fouillé un peu et c'était une blague : c'est vachement drôle ! Mais c'est quelqu'un qui ne travaille pas à la SNCF, il me semble, et il a les informations du COP. Hier, on a appris qu'il avait une ligne privilégiée, mais il diffuse et, là où ça me gêne, c'est que ça complique les choses sur le terrain pour les cheminots qui sont en opérationnel lors des moments de crise : des agents dans les trains, qu'ils soient conducteurs ou agents d'escale, les agents à la vente aussi, voire même les agents de l'équipement quand ils interviennent, qui se font alpaguer parce que soit ils n'ont pas la même info que Monsieur DHERSIN, soit ils n'ont pas encore l'info, soit la vraie info n'est pas ce qu'il diffuse. Ça commence donc à être vraiment compliqué cette histoire.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Sur la première cause, on avait eu ce débat exactement quand on avait fait la grande présentation le 21 mars. Vous le savez, je vous l'avais dit, il y a un lot de travail sur un groupe exploitation-maintenance qui est en cours. Évidemment, le fait d'avoir finalement des creux de roulements qui vont être remplis avec des trains va offrir moins de possibilités de faire de la maintenance en creux de roulement, mais, d'un autre côté, cette maintenance en creux de roulement posait aussi des problèmes,

notamment sur les échanges techniques entre les grandes gares et les ateliers ; c'est quelque chose qui nous mettait quand même en grande difficulté dans la démarche H00.

Par ailleurs, vous voyez aussi que l'engagement de la flotte sur la pointe est légèrement baissé, ce qui en fait libère 10 rames. L'idée est évidemment de réinvestir ces 10 rames en robustesse. Il y a donc un équilibre à trouver entre revenir peut-être à une forme un peu plus classique de l'exercice de la maintenance avec un temps d'arrêt un peu plus long sur les rames, ce qui nous permettra, je pense, de gagner sur le travail technique, sur la fiabilité, et la bonne utilisation des 10 rames qui seront organisées en GBE tournant. C'est un des principes de fonctionnement de SA2020.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Par rapport à ça, si j'ai bien compris, vous revenez un peu sur Osmose et...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non, non, Osmose, c'est la GMAO. Non, ce n'est pas revenir. Vous savez qu'on a eu le principe de maintenance modulaire, que l'on avait mis en œuvre il y a quelques années, qui est une maintenance découpée en briques plus fines. L'idée est qu'on va sans doute faire des regroupements, ce qu'on appelle des grappes de modules, des grappes. En tout cas, la maintenance modulaire permet à un moment de regrouper des modules pour faire des opérations un peu plus denses, un peu plus longues, et on va vers ça. Aller travailler l'OP au module, ça fait des échanges incessants entre l'exploitation et l'atelier, ce qui pose à la longue des problèmes de fiabilité.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Monsieur MARTEL, je ne veux pas nous glorifier, mais à l'époque, quand il y a eu la mise en place de la maintenance modulaire, on vous avait mis en garde et on vous avait expliqué. D'ailleurs, on l'avait même mise en images dans un des films produits par le CE, *Vérités et mensonges*, où on expliquait que cette façon de faire les choses était néfaste à la production. Je suis donc bien content d'entendre que vous revenez un petit peu en arrière ou à moitié en arrière.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Concernant Franck DHERSIN, on pourrait en écrire des livres ! Effectivement, il existe une procédure particulière en cas de crise, un envoi de SMS à une liste extrêmement restreinte de dirigeants, président, vice-président, directeur général adjoint, directeur des transports, chef de service transport... En fait, il y a 10 personnes, 5 dirigeants côté Région et 5 dirigeants côté SNCF, qui reçoivent un SMS envoyé par le directeur de crise qui explique la situation. À notre grande surprise, quand on a commencé à travailler avec Franck DHERSIN, il prenait ses SMS et les retweetait sans autre forme de procès. Les premiers temps, c'était donc la panique complète parce qu'on donnait quand même des informations de première main qui n'avaient absolument pas vocation à aller se retrouver sur les réseaux sociaux. Du coup, on a dû organiser des formations pour tous les DCT en disant : attention, potentiellement, les écrits que vous faites à travers ces fameux SMS peuvent se retrouver sur Twitter. C'est malheureux et on est obligés aujourd'hui d'édulcorer ces propos et, surtout, de chercher à les aligner avec les SMS générés par ailleurs par le COP. Je le sais parce qu'à chaque fois que je dois prendre le téléphone d'astreinte pour rédiger le SMS, je relis tous les

SMS qu'on m'a envoyés avant, je fais le check avec les tables d'information du COP pour veiller qu'on ne dérape pas dans le timing et dans le contenu.

Franck DHERSIN, malheureusement, avec ce puits sans fond des réseaux sociaux, pense qu'il fait de l'information voyageur à travers ces re-tweets, mais l'information voyageur est un métier structuré, cadencé, il y a du contenu, il y a des lignes éditoriales, on ne peut pas simplement rebalancer comme ça en mettant une blague derrière. Frédéric GUICHARD a essayé de lui expliquer plusieurs fois, il fait beaucoup de pédagogie avec lui, mais, voilà, je ne peux pas vous en dire plus. Manifestement, ça ne porte pas complètement ses fruits, mais, en tout cas, je peux vous dire que tous les dirigeants de crise restent très vigilants sur le contenu. En effet, c'est un vrai handicap d'avoir ce truc-là parce qu'il a beaucoup de followers sur Twitter.

Je reprends le document sur la qualité de production. Vous voyez également les causes réseau qui sont en assez forte augmentation au mois de mars. La part travaux a très nettement augmenté, notamment sur le versant sud des Hauts-de-France, avec beaucoup de restitutions tardives, notamment aux alentours de Creil et un niveau de dérangement qui ne cesse de progresser.

Concernant la régularité sur les radiales, Paris – Beauvais, qui est plutôt bon sur le mois de mars. Paris – Amiens reste mauvais, il faut se le dire, mais moins mauvais que ça n'a été en février : à 83, de toute façon, que voulez-vous, on est mal. Pour votre information, Guillaume POLLLOT, un agent qui travaille dans l'équipe du post-op' à Amiens, a été totalement dédié à faire une infographie complète sur Amiens, parce qu'on n'arrive pas à trouver d'élément significatif d'irrégularité. En fait, cette ligne a régulièrement une régularité à 80, mais il n'y a jamais d'événement significatif sur Paris – Amiens. Ce sont donc une constellation de petites causes qui fait que un + un + un font moins 20 %, mais on n'a jamais le gros événement qui explique à lui seul la mauvaise qualité de la ligne. Le mal est donc très profond, c'est pour ça qu'on dédie quelqu'un à faire une infographie spécifique sur cette ligne. Paris – Laon est au rouge, mais on a retrouvé les niveaux de régularité qu'on avait avant le démarrage de la crise qui date de l'automne 2017. En avril, on est quand même sur trois très belles semaines avec plus de 90 % de régularité, il faut le souligner, mais on le verra au prochain CSE. Par contre, la mauvaise nouvelle est vraiment le Paris – Saint-Quentin, qui s'est très largement écroulé au mois de mars.

Dans le Top 3 ou flop 3 des lignes du mois de mars, vous retrouvez malheureusement, côté Picardie, les deux ex-lignes Intercités Paris – Hénin – Boulogne et Paris – Saint-Quentin – Maubeuge. Les chiffres sont mauvais, ils ne sont pas plus mauvais que quand c'était l'Intercités, je tiens à le dire quand même. On a en ce moment une crise sur la disponibilité des DB22200 et des 67400, on a donc fait une commande d'urgence d'un moteur diesel supplémentaire et on loue des 67400 à Fret. On est en train d'étudier également le déclassement de 22 ERC du Nord-Pas-de-Calais pour le sud, on étudie aussi des locations et on a escaladé les sujets de manque de pièces, notamment pour les moteurs de traction des 22200.

À côté de ça, des lignes se portent bien. Dans les trois lignes transfrontalières, il y a également celle de Mons – Namur qui a été plutôt positionnée sur la Picardie alors qu'elles sont plutôt Nord-Pas-de-Calais, mais on sait pourquoi, parce qu'il y a un temps de détente de 10 minutes sur le sillon et de toute façon vous avez un matelas qui fait que vous récupérez assez facilement la régularité. On reste quand même sur

des lignes qui ont des niveaux de fréquentation pas très élevés, je ne vais donc pas m'enorgueillir des tops parce que je préférerais qu'on soit à 90 sur Paris – Creil plutôt que sur Laon – Hirson : Laon – Hirson, c'est formidable, mais ce n'est pas non plus une ligne où on touche énormément de monde.

M. HONVAULT, UNSA Ferroviaire

Finalement, quand on regarde un petit peu la régularité des lignes, on a tout de suite un peu une idée sur quelles lignes va se positionner la concurrence, parce que, sur des lignes ex-Intercités, l'opérateur privé ne pourra pas faire mieux que nous parce que la rentrée sur Paris est très compliquée. Par contre, sur du Amiens – Compiègne où il n'y a pas de notion de correspondance, il y a une très bonne régularité, et si j'étais un opérateur privé, je me positionnerais sur cette ligne-là parce que je prouverais au Conseil régional que je peux très bien faire. Ils feront aussi bien que nous, mais, comme ils seront nouveaux, on dira que c'est grâce eux. Sur les lignes ex-Intercités où c'est très difficile, et je suis tout à fait d'accord avec vous, ils ne vont pas se positionner. Ils se positionneront après, quand le Conseil régional aura dit : ah, effectivement, la concurrence fait mieux que la SNCF, donc maintenant on va tout leur refile. C'est ça le risque.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

On ne va pas refaire tout le débat qu'on a eu avant, mais vous avez raison, le fait de lancer en l'air comme ça sur l'ensemble du périmètre la possibilité d'ouvrir la concurrence, le concurrent qui est un peu malin va d'abord chercher à prouver son savoir-faire sur les endroits où c'est plus facile. Ceci dit, quand on est déjà sur la ligne dont on vient de parler à 94,3 de régularité, pour aller faire mieux, ça va être compliqué. Il y a aussi le risque de faire moins bien et, si c'est ça qui se passe, en revanche, les clients concernés seront absolument sans pitié pour l'homme politique qui aura pris la décision d'aller transférer le boulot. Ça, c'est important.

M. RABIER, Président

En réalité, on ne connaît pas la stratégie des concurrents. Iront-ils sur quelque chose qui est à redresser pour prouver qu'ils sont bien meilleurs que nous ou iront-ils vers une forme de confort en se disant qu'ils vont d'abord essayer sur une ligne où a priori ça devrait le faire. En fait, on n'en sait rien du tout, pas plus qu'on sait quels lots vont être ouverts à la concurrence.

M. LAMBERT, SUD-Rail

En plus de la régularité qui n'a pas été bonne sur certains axes, j'ai vu que l'axe 1 était à 84, il est en rouge. Il y a eu aussi un nombre important de rames qui sont arrivées avec un nombre d'éléments inférieurs à ce qui était prévu ; il y a donc eu une recrudescence de ça au mois de mars, notamment sur l'axe 1, et ça, on n'en parle pas. Il y a eu un mécontentement parce qu'il y a eu effectivement pas mal de faits sur l'axe 1 qui ont fait que les trains ont été en retard, mais il y a aussi les conditions dans lesquelles les usagers ont voyagé. Les trains qui arrivent avec une capacité insuffisante ont toujours été bien contenus, mais il se trouve qu'il y a eu une recrudescence sur l'axe 1, et ailleurs aussi, mais, en discutant avec des collègues, je ne sais pas ce qui s'est passé au mois de mars, mais on a eu beaucoup de rames qui sont arrivées avec des éléments insuffisants. C'est un vrai axe de progrès qu'on doit avoir pour satisfaire les usagers.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est vrai qu'on le mesure, mais vous ne l'avez pas.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Oui, parce qu'en plus du manque de régularité, il y a eu aussi ce problème-là, et c'est vrai que ça crée un réel mécontentement.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

On a eu au mois de mars tous les jours entre 12 et 15 rames en sous-composition. Il y a plusieurs manières de raisonner : entre 13 et 15 sur 1 300, ce n'est quand même pas absolument épouvantable comme chiffre ; le seul problème, c'est que ces 13 ou 15 sont évidemment toujours sur le train de pointe le plus fréquenté. En plus, ce sont souvent les mêmes, cela concentre donc de manière aiguë le problème sur toujours les mêmes clients. Malheureusement la sous-composition se passe comme ça. Je parlais tout à l'heure de l'analyse sur le retour client, le net promoter score, ce sont des éléments qui ressortent beaucoup en verbatim des clients ; la sous-composition est quasiment leur première cause d'irritation aujourd'hui sur la qualité de production. Je vois que le chiffre n'est pas dedans : il faut que je le fasse corriger parce qu'on l'a.

Sur les trains sup', vous voyez que le mois de mars n'a vraiment pas été bon : on est repassé au-dessus du chiffre de 2018. Il faut dire qu'il y avait eu une vraie accalmie au mois de mars 2018 sur les suppressions, mais on en a supprimé 22 de plus en 2019 par rapport à 2018. Un élément de satisfaction quand même : sur les causes de suppression en interne TER, notamment les causes matérielles, on a eu une nette décrite puisqu'on est passé de 361 en 2018 à 304 en 2019. On le voit d'ailleurs dans les pourcentages. Même si l'ensemble du camembert augmente, vous voyez que, sur les causes matérielles, c'est quand même moins important.

Le matériel pèse lourd dans les causes internes TER, on est assez loin de l'objectif. On travaille énormément avec les technicentres, puisque le Landy est aussi impliqué dans l'affaire. Vous savez qu'on a décomposé le point 5 minutes du matin en deux : on commence par faire un point spécial flotte avec le COP et le technicentre et, ensuite, on aborde l'ensemble des sujets de production avec tous les producteurs, les roulants et les agents sédentaires. Il y a des signes encourageants : au mois d'avril, c'est la première fois qu'on est passé plusieurs jours sous la barre des 10 trains en sous-composition. Par exemple, hier, on a eu une journée dégueulasse en production, mais il n'y avait que 7 trains en sous-composition et, quand on regarde la nature des sous-compositions, il manquait une cinquantaine de places, ce qui veut dire qu'en fait on n'a laissé personne sur le quai. Je ne vais pas grimper aux rideaux avec ça, mais, les jours d'avant, on avait toujours 2 ou 3 trains où il manquait 300 places et, là, on sait qu'il y a eu des effets de report, que ça a frotté sur le quai, que ça a gueulé et que le contrôleur s'est forcément fait houspiller. En avril, on a quand même des jours où ça s'est bien passé là-dessus.

Voilà ce que je peux vous dire. Pour H00, vous avez également les chiffres à la fin. Paris-Nord passe au-dessus de 80, donc ça bouge, pas autant qu'on le voudrait. Lille-Flandres n'est pas encore passé au-dessus, ça reste stable à Amiens. Amiens a fait 91 par exemple hier en ponctualité, il y a donc des fois où ça fonctionne vraiment très bien, mais on n'est pas encore à l'objectif attendu sur aucune des gares principales des Hauts-de-France.

M. RABIER, Président

Merci. Sur le plan des recettes et des trafics, on vous a donné au moins les deux premiers mois de l'année et c'est tant mieux. Les données sont de nouveau accessibles après un blocage pendant quelques mois. On a un changement de périmètre, ce qu'on a évoqué hier avec Hélène MARQUET en commission économique, avec l'intégration des ex-Intercités qui pèse quand même assez lourd, notamment sur ce qu'on appelle les trafics occasionnels : on divise entre ceux qui prennent le train tous les jours, qui ont un abonnement, de travail ou scolaire, et les occasionnels qui voyagent tout au long de la semaine et aussi le week-end. Deux avantages aux occasionnels : ils amènent généralement plus de recettes pour l'activité, ils payent les billets plus chers parce qu'ils ne sont pas abonnés par principe ou ils ont des cartes régionales ou nationales, et, deuxièmement, on ne le dit pas assez, mais leur vision du service est souvent moins dure à notre égard que celle des habitués et des fréquents. En gros, ce qu'on appelle le Net Promoter Score, sont-ils détracteurs ou promoteurs ? Les gens qui voyagent moins souvent par le train sont beaucoup plus promoteurs de nos services et de notre entreprise que détracteurs ; les gens qu'on a très quotidiennement, qui payent finalement peu cher le train, parce qu'ils sont aussi remboursés en partie par leur employeur, sont assez durs à notre égard, ils ont structuré leur vie privée et professionnelle autour des trains à l'heure et ils ont à notre égard souvent une dent, notamment sur les lignes qu'on vient d'évoquer, qui sont en fragilité en termes de régulation.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

J'ai des chiffres pour illustrer ce que dit Raphaël. Sur le premier trimestre 2019, le NPS des clients fréquents est de - 36 alors que celui des occasionnels est de - 1. En fait, entre les détracteurs et les promoteurs, ça s'équilibre. Je rappelle la règle : si vous deviez noter le TER de 0 à 10, vous êtes un promoteur quand vous lui donnez la note 8, 9 ou 10 et vous êtes un détracteur quand vous lui donnez la note en dessous. Donc, dans le cas des occasionnels, ça veut dire qu'il y a autant de gens qui ont donné 8, 9 ou 10 que de gens qui ont donné de 0 à 7.

M. TAILLEZ, CFDT

Juste une question sur le Net Promoter Score, parce qu'on a beaucoup parlé d'annonces politiques, etc. : ces annonces concourent-elles aussi à la baisse du score ? Parce que vous preniez l'exemple tout à l'heure du Paris – Laon où vous avez effectivement remis d'équerre la prod', mais vous continuez à subir un petit bashing de la part du vice-président ou du président, c'est ce qui peut expliquer que, malgré les efforts sur cette ligne-là, on a toujours le même score.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est une donnée qui est dure à contrôler parce que, effectivement, le NPS, c'est la question que l'on pose à des gens qui sont dans le train. Donc s'ils viennent de lire un article de presse où on se fait atomiser, c'est sûr qu'il va en tenir compte, sauf si c'est quelqu'un d'une très grande rigueur intellectuelle et il va oublier ce qu'il vient de dire... Oui, bien sûr que ça joue.

M. RABIER, Président

Nous sommes extrêmement convaincus qu'un environnement médiatique peu bienveillant à notre égard influe sur la perception du service qui peut être fait et du

travail des cheminots, bien évidemment. C'est un peu subjectif ce que je vous dis, mais nous pensons que ça joue. Comme l'année dernière lors du mouvement social, nous pensons aussi que déjà les annonces du Conseil régional pouvaient influencer et créer des conditions plus difficiles entre les clients et les cheminots qui étaient en grève et ceux qui n'étaient pas en grève. Tout ça joue sur les tensions possibles.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Une note positive quand même parce que c'est la première fois que ça arrive : il y a une ligne du TER qui a un NPS positif pour les clients fréquents, c'est Amiens – Saint-Quentin. Je le dis parce que c'est la première fois que ça arrive, il faut aussi faire du REX positif ! C'est une ligne qui a eu des gros travaux par le passé, qui sont terminés maintenant, et les clients récupèrent le côté positif des travaux, ils ne sont plus emmerdés et comme c'est une ligne qui fonctionne bien par ailleurs, on retrouve tout de suite...

M. WATTEBLED, Secrétaire

Monsieur MARTEL, vous avez de la chance que Monsieur SMAGHUE n'est pas là, il vous aurait repris encore une fois : vous parlez de clients !

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Oui, mais il ne vous aura pas échappé que, dans la matinée, j'ai utilisé deux fois le mot « usager » : vous lui direz que je lui ai fait une dédicace spéciale, vous y penserez !

- *Informations commerciales mensuelles*

Les informations commerciales n'ont pas été abordées en séance.

Informations trimestrielles sur la situation de l'emploi

M. RABIER, Président

En accord avec Monsieur le Secrétaire, on traite le point trimestriel habituel sur la situation de l'emploi avec la présence de Madame FABBRONI.

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

Bonjour à tous. Vous avez reçu les données emploi trimestrielles sur le premier trimestre 2019. Comme habituellement, je vais vous apporter un commentaire sur les tableaux qui vous ont été communiqués et je compléterai ce commentaire d'un point plus élargi sur les perspectives d'emplois 2019, les travaux qui sont menés sur ce domaine au niveau de TER Hauts-de-France.

Avant de démarrer le commentaire sur les données que vous avez reçues, j'attire votre attention sur deux corrections à apporter au document. La première est sur la partie CDD, donc en principe sur la deuxième page si vous les avez dans le même ordre que moi : pour les motifs et le nombre de jours travaillés, il y a un total malencontreux qui s'est glissé et qui n'a pas lieu d'être ; il faut simplement barrer ce chiffre-là (275) et c'est valable pour les tableaux d'en dessous (307, 2 et 51). Sur les

cessations de fonction, vous avez le total du trimestre 1 égal à 37 et, juste en dessous, vous voyez le total cumulé de l'année qui doit bien sûr être à 37 et qui est à 74 par erreur : il faut donc rectifier ça sur vos documents.

Les données emploi du premier trimestre 2019 font apparaître l'évolution du nombre d'agents par nature de contrat, statut, sexe, temps partiel ou complet. On voit qu'à fin mars le périmètre des établissements TER Hauts-de-France compte 4 191 agents hors stagiaires : c'est ce que vous avez en bas à droite sur la première page avec la déclinaison par type de contrat et par qualification.

Vous avez ensuite un point sur les CDD, avec le nombre d'agents en CDD par mois, par type de motif, et vous avez également ensuite des zooms sur les contrats de professionnalisation, d'apprentissage, les emplois d'avenir et vous avez à nouveau les CDD hors contrats aidés. Là, on voit en synthèse que les motifs de CDD concernent essentiellement des remplacements de salariés absents et des CDD seniors qui sont réalisés à la vente et au niveau des ASCT. À fin mars, on a donc 16 agents qui étaient en CDD sur le périmètre.

La page suivante présente les admissions en nombre et les cessations. On voit qu'on a eu 7 admissions au cours du premier trimestre 2019, décomposées de la façon suivante : 6 pour le RC Picardie et 1 pour la DR. Je vous apporte la précision suivante : sur les 7, on a 6 recrutements externes – c'est ce qu'on entend communément par « admission » – et celui de la DR est une arrivée qui provient du groupe, mais qui est codifiée dans HRA en tant que recrutement externe : c'est comme ça : ce n'est pas une anomalie et elle ressort du coup dans nos requêtes comme étant une admission. Au niveau des cessations, on voit qu'on a 37 cessations depuis le début de l'année. Sur ces 37, on a 30 retraites, 1 départ volontaire, 3 ruptures conventionnelles et 3 réformes.

Au niveau des mutations, on s'aperçoit qu'au niveau des mutations externes, donc en dehors du périmètre TER Hauts-de-France, entrants ou sortants, on a plus de mutations entrantes (8) que de sortantes (4).

Les tableaux d'après vous présentent les congés de disponibilité. On vous fait une présentation des congés de disponibilité pour création d'entreprise et des congés de disponibilité sabbatiques. Pour le premier type de congé de disponibilité, on voit qu'on a 4 agents en congé de disponibilité pour création d'entreprise, on en avait encore 5 en janvier et on a une personne qui a vu le terme de son congé arriver et qui a réintégré l'entreprise ; on a donc actuellement 4 personnes dans cette situation. Au niveau des congés sabbatiques, on a 2 agents en congés de disponibilité sabbatique. En termes d'établissement d'appartenance, on voit que ce sont essentiellement des agents d'ERC.

Enfin, vous avez le tableau de suivi des retraites qui montre que 408 agents ont atteint l'âge légal d'ouverture des droits à la retraite sur le périmètre. Je vais vous le commenter plus lentement puisque vous n'avez pas le fichier devant vous. Il y a donc 408 agents qui ont atteint l'âge légal d'ouverture des droits à la retraite, ce qui représente 10 % de la population, 128 agents ont atteint l'âge pivot, donc 408 pourraient partir à la retraite et 128 ont atteints l'âge pivot, soit 31 %. Sur les 408 qui sont retraitables... L'âge pivot est de 59 ans et 2 mois actuellement.

M. WATTEBLED, Secrétaire

En moyenne ?

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

Oui, bien sûr, c'est une moyenne.

M. RABIER, Président

Pour les plus anciens, c'est plus tôt à ce niveau.

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

Tout dépend de l'ancienneté dans l'entreprise.

M. WATTEBLED, Secrétaire

La question est comment vous calculez : vous faites une moyenne de l'âge pivot.

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

Oui, voilà, la moyenne est donc de 59 ans et 2 mois, hors conducteurs.

M. RABIER, Président

Pour les sédentaires. Pour les conducteurs, c'est plutôt, bien sûr.

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

Sur nos 408 retraitables, on a 45 agents qui ont sollicité un départ à la retraite. On voit donc que les gens ont tendance à partir à la retraite plus tard. C'est le même tableau qu'habituellement, on vous le fera parvenir après la réunion.

Au-delà des données chiffrées qu'on vous apporte et des commentaires que je viens de faire, d'autres informations concernant l'emploi sont très importantes aussi pour le périmètre. Depuis janvier et pour le premier trimestre, on a organisé 13 mises en stage ASCT sur le périmètre, 6 pour l'E Nord-Pas-de-Calais et 7 pour l'ERC Picardie. On a une école qui a démarré le 23, avant-hier, avec 5 places pour l'ERC Picardie. Concernant les ASCT, on pourrait sur le dernier trimestre avoir une nouvelle école, mais elle n'est pas confirmée à ce jour. Je vous la confirmerai donc ou non ultérieurement.

Mme MAHIEUX, CGT

Juste une question parce qu'on a eu des courriers du DUO de l'ECT d'Amiens disant qu'il n'y aurait cette année aucune mutation autorisée pour les agents. Ces écoles vont-elles permettre justement de pouvoir libérer les gens ?

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

De qui avez-vous eu l'information ? Du DUO ? Lequel ?

Mme MAHIEUX, CGT

Le DUO de l'ECT d'Amiens nous a dit en début d'année que personne ne pourrait partir, qu'il n'y aurait aucune permission de mutation. Je vous demande donc si ces nouvelles écoles vont permettre de libérer les gens.

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

Potentiellement. Les écoles sont déjà là pour couvrir nos postes liés au transfert de charges Intercités, qui est la priorité numéro 1 pour nous, mais également effectivement pour pouvoir favoriser des mobilités.

Mme MAHIEUX, CGT

Mais ces écoles qui sont faites sur l'ERC Picardie sont pour l'UO Sud je suppose. Non ?

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

Pour l'UO Sud et/ou pour l'UO Nord. On peut être également amenés à capter des ressources sur l'UO Nord et, par décalage, pour couvrir la charge sur l'UO Sud. En fait, on est confrontés à une problématique de ressources, comme vous le savez certainement, sur l'UO Sud en particulier. Que ce soit des ressources internes ou externes, on a des difficultés de recrutement, ce qui fait qu'on est effectivement amenés à élargir notre champ d'action et à recruter – ce fut d'ailleurs le cas sur les précédentes écoles qui ont eu lieu – et à intégrer des ressources également pour l'UO Nord.

M. ESPINOUSSE, CGT

Du coup, je vous avais déjà posé la question, vous allez peut-être pouvoir me répondre parce que, ça tombe bien, on a le dernier PV de CSE, combien d'agents manquent sur l'UO TER Sud-Picardie ?

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

Je n'ai pas l'information.

M. ESPINOUSSE, CGT

C'est la même question que la dernière fois, parce que, là, vous êtes en train de dire qu'on va recruter pour l'UO TER Picardie. Je n'ai pas entendu parce que j'ai dû m'absenter, mais pour un total de combien d'agents sont ces écoles ?

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

On est sur 13 mises en stage. Ce sont des mises en stage internes ou externes.

M. ESPINOUSSE, CGT

Sachant qu'aux dernières nouvelles il manquait 37 agents sur l'UO TER Sud-Picardie.

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

Non, non. Il peut y avoir un amalgame entre les ressources pérennes et les autres, en attendant de trouver des ressources pérennes et en attendant l'organisation de nos écoles. Nous ne maîtrisons pas l'organisation des écoles, cette organisation est effectuée au niveau national en tenant compte des besoins prioritaires de l'ensemble des régions, donc en attendant qu'on puisse intégrer nos ressources en école, on est amenés à intégrer des ressources en intérim, en ASCC ou en CSS et ces ressources-là viennent donc bien évidemment couvrir des postes. Les 37 que vous évoquez ne me font pas écho, il s'agit peut-être d'un amalgame entre des ressources pérennes qui seraient manquantes, mais cela ne veut pas dire qu'il nous manque 37 ASCT actuellement.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Sur l'îlot Sud-Picardie, puisque ce sont évidemment des choses que l'on suit en production tous les jours, il y a en fait une conjonction de plusieurs facteurs : c'est à la fois une UO où ça fuit énormément vers les roulants à grande vitesse et autre et où le turn-over est globalement plus important que dans les autres UO du territoire ; en plus, on est sur la zone parisienne où, comme Raphaël RABIER le disait tout à l'heure, on a davantage de difficultés à recruter parce qu'il y a de la concurrence avec les autres entreprises. Effectivement, le fait de faire l'adéquation charges/ressources sur le Sud est un chantier ouvert en permanence. Il y a du mieux quand même en production sur le sud parce qu'on a opéré quelques renforts sur l'UO. Mais il ne manque pas 37 agents parce que, vous vous rendez compte, s'il manquait 37 agents, ça voudrait dire qu'on a plus d'une centaine de trains qui seraient non équipés d'ASCT chaque jour ! Ce n'est pas ce qui se passe.

M. ESPINOUSSE, CGT

Il y en a quand même quelques-uns et il y en a quand même beaucoup qui circulent en EAS, il y a beaucoup de postes aussi d'ASCT. Au-delà des ASCT, on s'en fiche complètement parce qu'on n'est pas, pour reprendre mon cas, car je suis en ASCT à Beauvais, je ne suis pas indispensable à la production, donc on ne me remplace pas effectivement. Par contre, les effectifs diminuent comme peau de chagrin et on privilégie la production où, effectivement il faut faire circuler les trains. C'est donc facile de dire que ça ne se voit pas au niveau de la production, sinon une centaine de trains ne rouleraient pas, mais, à côté de ça, il y a d'autres cas où il manque des agents.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

On le mesure et on le corrige : je peux vous garantir que, tous les matins, on regarde le niveau de couverture. Je ne peux pas vous laisser dire qu'on s'en fout.

M. RABIER, Président

La situation est sérieuse. On n'est pas en train de dire que tout va bien dans le meilleur des mondes. On a bien partagé le constat que c'est difficile à Paris, quand bien même on a les budgets, les écoles, etc., d'avoir un sourcing et quelque part des gens qui viennent chez nous durablement.

Je peux vous dire que les équipes de Picardie, les équipes emploi chez Valérie FABBRONI passent un temps extrêmement important sur la situation de l'UO Sud. Après, il peut y avoir quelques palliatifs de transfert de charges, comme on vient de l'évoquer, mais il nous faut des ASCT à l'UO Sud, je peux vous le dire, et on en recherche. On en recherche d'une façon pérenne quand on arrive à avoir des écoles est on en recherche d'une façon temporaire. Mais même l'intérim est difficile, il ne faut pas vous mentir, c'est très difficile.

M. WATTEBLED, Secrétaire

En lien avec ce qui vient d'être dit par mon camarade, on nous a expliqué à propos des retraites qu'il y a 408 agents qui avaient l'âge pivot, ce qui correspond à 31 %, et que 11 % seulement avaient ouvert leurs droits.

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

Ils ont atteint l'âge légal des droits d'ouverture des droits à la retraite, ce n'est pas l'âge pivot, c'est 55 ans et 8 mois ou 50 ans et 8 mois.

M. RABIER, Président

Il y a trois dates :

– L'âge où on a le droit de partir, donc l'âge possible de départ à la retraite. Si vous gagnez au loto et que vous acceptez de partir avec une décote, vous partirez à tel âge et cet âge évolue progressivement. On est parti de 50 pour les conducteurs et de 55 pour les sédentaires. Cet âge évolue et je crois qu'on n'est pas loin de 57 ans. Ça, c'est l'âge où tu as le droit de partir. En comparaison, c'est 62 ans pour les autres salariés en France, âge qui fait d'ailleurs débat dans la future réforme des retraites.

– Il y a ce qu'on appelle l'âge pivot, où tu n'as pas de phénomène de décote, tu as donc ton calcul de trimestres, etc., et tu n'as pas de « malus », pas de décote.

– L'âge de départ réel que choisissent les salariés pour partir à la retraite.

Il y a trois dates en réalité. On se rend compte que l'âge de départ réel va même au-delà de l'âge pivot dans un certain nombre de cas de figure, et c'est ça le message qu'on veut vous faire passer.

M. WATTEBLED, Secrétaire

C'est le message que je voulais aussi essayer de faire passer. Donc vous nous avez dit que 45 sur 408 avaient ouvert leurs droits...

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

Non, ils ont sollicité un départ à la retraite, ont écrit pour dire qu'ils partiraient cette année.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Donc 45 sur 408, ça fait 11 %. On comprend mieux la GVT, le prix exorbitant que dit BERTRAND, sauf que c'est un peu lui qui a mis en place cette GVT qui augmente avec la réforme des retraites de 2007, quand il était ministre du Travail. Ça, c'est une chose.

Deuxième chose par rapport à ce qui vient d'être dit par mes camarades, on est une entreprise plutôt vieillissante, ce qui n'augure pas de bonnes choses : quand on a une pyramide des âges un peu vieillissante, ce n'est jamais très bon en termes de pérennité. J'ose espérer qu'une tendance inverse va bientôt poindre, parce qu'on va travailler avec des agents dans des trains... Là, on parlait des agents de train qui ont quand même des pathologies – je me tourne encore une fois vers le médecin – assez graves au niveau du dos et des épaules avec leurs sacoches et autres. À 59 ans et quelques dans un train qui, du fait de la voie un peu désastreuse, est en secousses, je ne sais pas si c'est très bon en termes de santé. Les 11 % sont donc assez préoccupants.

M. SERHANI, Relations sociales

Il faut savoir qu'au niveau de la pyramide des âges, il y a l'effet années Fiterman qui est flagrant, avec tous ceux qui ont été embauchés dans les années 1982, 1983 et 1984. L'impact est factuel, et j'en fais partie.

M. RABIER, Président

Il y a des vagues. Vous parlez du début des années 1980, mais il a eu aussi début 2000 avec les 35 heures où il y a eu énormément de recrutements, les milléniums comme on les appelle. Malheureusement, c'est le bout, l'affaire n'est pas une logique implacable et lissée, il y a beaucoup de vagues.

Donc, ce qu'on voulait dire, c'est que, oui, il y a une évolution de l'âge moyen de départ de l'entreprise. Ce n'est pas cette année ou l'année dernière, c'est quelque chose d'assez lent, mais qui se vérifie année après année.

Mme BASSEZ, CGT

Je souhaitais justement revenir sur les ASCT. On a parlé des ASCT picards, mais j'aimerais bien que l'on parle un peu de ceux du Nord-Pas-de-Calais. Pourriez-vous nous préciser, parce que je ne l'ai pas bien compris, combien il y a de mises en stage ASCT pour le Nord-Pas-de-Calais ?

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

Six en janvier.

Mme BASSEZ, CGT

D'accord. Et une nouvelle école pourrait démarrer alors ?

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

Non, il n'y en a pas en perspective pour la partie Nord-Pas-de-Calais ; c'est pour la partie ERC Picardie qu'une école a démarré le 23 avril et pour qui on devrait avoir d'autres mises en stage sur le dernier quadrimestre.

Mme BASSEZ, CGT

Donc, ça, c'est pour la partie Picardie et, pour le Nord-Pas-de-Calais, 6 en janvier.

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

C'est ça.

Mme BASSEZ, CGT

Je n'ai pas le nombre de lignes non couvertes au roulement du Nord-Pas-de-Calais sur la totalité, je ne me souviens plus, mais je sais que c'est assez énorme. On a quand même une situation très préoccupante chez les ASCT en ce moment, et je crois que je le dis à chaque CSE et à chaque CSSCT. Je voulais savoir si on avait prévu des embauches supplémentaires en CDD.

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

Sur le Nord-Pas-de-Calais, on a une situation sanitaire qui est préoccupante depuis plusieurs semaines.

Mme BASSEZ, CGT

Non, plusieurs mois.

Mme FABBRONI, Responsable Emploi et Formation

Oui, plusieurs semaines ou plusieurs mois, depuis le début de l'année effectivement. Il n'est pas prévu d'autres écoles sur ce périmètre-là cette année. Par contre, effectivement, on essaie dans la mesure du possible compenser par des ressources temporaires puisque ce sont principalement des arrêts maladie ou des inaptitudes temporaires qui touchent ce périmètre-là. Ce n'est pas la même problématique que sur l'ERC Picardie.

Mme BASSEZ, CGT

D'accord. On est donc bien sur des inaptitudes temporaires. Effectivement, on a un taux de troubles musculo-squelettiques qui devient assez impressionnant. J'aimerais d'ailleurs bien que le Docteur VASSEUR, qui est présent, puisse nous dire quelque chose sur cette situation quand il voudra. On a effectivement une grosse augmentation des TMS sur le service, ça ne va donc pas aller en s'améliorant, surtout avec ce dont on vient de parler juste avant. Il va donc falloir trouver des solutions parce qu'aujourd'hui, en gros, la solution à l'ex-CT Nord-Pas-de-Calais est de détricoter les roulements pour couvrir avec la ressource existante et essayer de tenir le plan de transports comme ça, sauf que ça ne va pas tenir longtemps, ça ne peut pas reposer essentiellement sur le professionnalisme des agents. Ça, ça ne dure qu'un temps. C'est tout ce que je voulais dire.

M. RABIER, Président

Monsieur SOUIN, et peut-être Monsieur VASSEUR veut-il dire un mot après ?

M. SOUIN, SUD-Rail

Je voudrais revenir sur le fait que vous parlez effectivement de départs en retraite et de poste qui se libèrent. Ma question est toute simple : comment sait-on qu'un poste se libère ? Parce que vous avez effectivement une vision de haut qui fait qu'on dit qu'il y a ici tant de postes ou tant de personnes qui partent à la retraite. On a un cadre d'organisation qui dit qu'il y a tant de qualif' B, tant de qualif' C ou tant de qualif' D, et vous nous donnez ces chiffres sans nous indiquer sur les chantiers ou dans les unités qui s'en va, qui vient, qui est là en gros. Et quand on regarde sur Viseo, c'est marrant, à l'ERC Picardie, il n'y a pas de poste vacant ! C'est-à-dire que tous les postes sont couverts à l'ERC Picardie. Et quand on demande à Monsieur MARTIN comment on peut faire pour avoir ce qu'on avait avant en annexe dans les DP, c'est-à-dire les postes figés, les postes vacants, les mouvements de personnels, les départs en retraite, mais précisément, localement, pour travailler, pour que certains puissent bouger et évoluer dans l'entreprise, pour qu'on ait un réel suivi du personnel, pour ne pas que l'on se retrouve comme on en a actuellement avec des réorganisations qui disent : je ne mets pas les postes vacants à la bourse de l'emploi, je ne mets personne dedans parce que je sais que je vais supprimer des postes. Voilà ce qui se passe actuellement.

Comment fait-on pour avoir un cadre d'organisation détaillé par unité, avec les réelles personnes qui se trouvent dedans ? Comment fait-on pour connaître les départs en retraite et les remplacements possibles et depuis quand a-t-on le droit, quand un poste

n'est pas couvert, de déroger un OTS par exemple pour passer une matinée-soirée, donc un 2 x 8, en horaire de jour ? Parce qu'on n'a plus ces données, ces chiffres, et on se donne le droit localement de déroger au fonctionnement du service. Comme ces annexes n'ont pas encore été livrées ou définies, je vous demande comment on peut les obtenir et si les DET d'établissement doivent nous les fournir quand on les demande, et ne pas vous retrancher derrière l'avis de Monsieur RABIER ou dire que le CSE n'a pas pensé à mettre en place ce type de documentation. Même les cahiers de dérogation, on ne les a plus, on n'a plus rien, on ne sait plus ce qui se passe ! Avant, toutes ces annexes nous permettaient de travailler et de connaître réellement la situation des chantiers et d'être opérationnels et réactifs tout de suite. Là, ça arrange bien qu'il y ait un flou là-dessus ; comme ça, chacun fait à sa main sur son secteur et on noie le poisson.

M. RABIER, Président

On est en train de faire un important travail d'harmonisation et de vérification sur ce qu'on appelle un cadre d'organisation (CO). En réalité, c'est quand même une source d'information importante pour savoir où on en est quand on est dirigeant, manager, CPS et pour aussi faire les notations, parce qu'il y a un tas de conséquences derrière quand on doit couvrir des postes, faire évoluer des gens, etc. Il s'avère que ce travail est en train d'être mis en qualité et qu'on a décidé – je l'ai déjà indiqué dans d'autres CSE – de le donner au moins une fois par an, avant les notations bien sûr, pour savoir où on en est. Un cadre d'organisation est l'expression du besoin.

Pour les roulants, on n'a pas de CO en tant que tel, on a ce qu'on appelle des CEF (calculs d'effectifs) qui, pour le coup, selon certains mois d'été, de jours fériés, de PPTA, de plein été, sont potentiellement différents chaque mois. Je vous confirme que l'on ne cherche pas à cacher les choses ; par contre, on cherche à simplifier le travail des équipes qui étaient avant dans les établissements et maintenant dans la région, parce que produire des données prend quand même du temps, ça ne sort pas de la machine facilement en règle générale et, clairement, les directives que je donne aux équipes, que ce soit l'ERC en particulier comme je l'ai dit tout à l'heure, est plutôt d'aller chercher des ressources pour couvrir les besoins.

On ne cherche pas à cacher les choses, on va faire avec la CSSCT mutualiser un petit inventaire de la façon dont ça tourne, avec les premières qui ont eu lieu au premier trimestre. On fera ce point de bilan sur le plan de la médecine du travail aussi le 7 mai et il y a une partie REX où je souhaite effectivement qu'on aborde les données qui vous manquent. Parce qu'on touche aussi les données de conditions de travail quelque part qui vous manque pour pouvoir faire votre boulot. On n'est pas encore arrivé à une formule qui satisfait tout le monde, on se cherche encore sur ce qu'on doit donner ou non. Fournir les statistiques est lourd et fastidieux, on n'est plus en capacité de faire rigoureusement la même chose que ce qu'on avait avant dans les CE et les DP : on choisira donc nos éléments. Quand on vous les donne de manière un peu macro, ça ne vous suffit pas, je le sais.

Après, on ne se cache pas qu'il y a des postes qui ne sont pas couverts, notamment, comme on l'a dit tout à l'heure, à l'ERC Picardie sur la partie métier train. On ne se cache pas sur le fait qu'il y a des postes qui sont de temps en temps figés. On ne se cache pas sur le fait que des dirigeants, à un moment donné, font des choix

opérationnels, comme dans les feuilles de commande côté traction, et recomposent un peu ; il y a bien sûr des adaptations...

M. SOUIN, SUD-Rail

Réorganiser, je veux bien, mais il faudra m'expliquer comment placer un horaire de jour en dehors des deux flux importants de voyageurs apporte une solution sur le chantier. Si vous faites un 2 x 8, c'est bien parce qu'il y a un pic de voyageurs et que vous devez être présent entre 6 et 9 heures et entre 16 et 19 heures. Si vous êtes situé entre ces deux tranches-là, à quoi servez-vous ? Ça ne sert à rien, on est bien d'accord !

Ensuite, vous nous dites que les éléments sont en train de se faire. Les postes, quand ils sont vacants, doivent être sur Viseo, point barre. Il y a un poste qui doit être vacant et quelqu'un doit pouvoir postuler dessus : pourquoi n'y est-il pas ?

M. RABIER, Président

C'est une bonne question : on ne passe pas tout dans Viseo non plus. C'est plutôt un outil qui est recommandé – on va le dire comme ça – au niveau des établissements, au niveau des différentes directions, mais il y a aussi un tas d'autres choses sur lesquelles on doit impérativement œuvrer, c'est-à-dire donner la priorité à certaines affectations : quand vous êtes soumis à une suppression de poste, vous devenez prioritaire au titre du RH910. Viseo est une sorte de marché, de bourse, où beaucoup de gens peuvent postuler et quand vous organisez par Viseo la possibilité pour tout à chacun de postuler sur un poste alors que vous avez déjà des gens qui, par principe, sont prioritaires parce qu'ils ont vécu une suppression de poste, nous trouvons qu'il est stupide de laisser croire qu'ils pourraient être éventuellement choisis alors qu'il y en a d'autres devant eux qui sont prioritaires pour des raisons RH et de règles internes. Vous avez aussi le cas des inaptitudes que nous devons gérer et qui sont également prioritaires en termes de reclassement.

Quand on pose tout ça, on ne peut pas mettre toutes les offres en Viséo. Des postes commerciaux sont souvent, comme des postes transverses, des possibilités de reclassement que l'on offre à des gens qui, pour x raisons, ne peuvent plus être sur un emploi opérationnel ou de sécurité. On doit donc composer avec tout ça, on ne peut pas tout mettre sur Viseo, je vous le dis.

M. SOUIN, SUD-Rail

Entre ne pas tout mettre et ne rien mettre, il y a quand même une différence, et là il n'y a rien du tout. Ça veut dire qu'il y a déjà un plan de reconversion, que vous savez déjà à l'avance où vous allez les cibler et, ces postes-là, ce sont les postes de reconversion des agents. Donc vous avez déjà tout ficelé. À la limite, vous allez nous voir quand pour les sédentaires, le 5 ou 6 juin.

M. RABIER, Président

Non, c'est le 28 mai.

M. SOUIN, SUD-Rail

Eh bien, ça y est, vous avez déjà votre plan et les postes de reconversion qui vont derrière.

M. RABIER, Président

Il y a des emplois, et là je vous rejoins, qui sont plus ciblés comme de potentiels postes de reconversion que d'autres. Un métier de conducteur ou de contrôleur, il n'est pas évident que ce soit un métier de reconversion du fait des spécificités du métier de roulant, du fait des attentes en matière de sécurité, etc. Un métier de vendeur ou un métier de RH est plus naturellement un poste de possible reconversion ou de reclassement. Tous les postes ne se valent pas en termes de potentielle reconversion.

Mme DEBAST, RS UNSA

Je voulais juste rebondir par rapport à Viseo. Quand les gens sont à l'EME, on leur dit de postuler sur des postes qui sont sur Viseo. Malheureusement, ces personnes sont aussi un peu déconnectées de ce qui se passe dans les chantiers. Si les postes ne sont pas sur Viseo, ils ne peuvent pas postuler. Deuxièmement, on ne va pas se l'apprendre aujourd'hui, la plupart du temps les postes sont mis en ligne, mais sont déjà pourvus. Vous dites que vous ne les mettez pas en ligne parce qu'ils y sont déjà pour certaines catégories de personnel, sauf que plusieurs personnes autour de la table ont déjà fait l'expérience de postuler sur des postes déjà pourvus avant d'être mis en ligne.

M. RABIER, Président

C'est un point qui revient souvent en remarque, comme vous le faites aujourd'hui. Si vous faites une bourse Viseo et que tout est déjà fait, je trouve qu'on se moque du monde, je vous le dis franchement. Les gens disent : j'ai postulé, j'ai joué le jeu et on me répond que c'est fini, c'est fait. Je préconise plutôt qu'on mette sur Viseo, quel que soit le type de poste, quand il y a réellement une ouverture possible pour tous ceux qui souhaitent postuler, quand bien même il peut y avoir quelques personnes déjà ciblées comme potentiellement intéressées, mais que tout le monde puisse avoir réellement l'opportunité de postuler et d'être choisi. Si tout est déjà fait parce qu'il y a un reclassement qui est donc prioritaire, je trouve que ce n'est pas sérieux et ça tue un peu l'esprit de Viseo.

Mme DEBAST, RS UNSA

Oui, je suis d'accord avec vous, c'est comme quand on a des notations complémentaires, parce que ce sont des gens qui vont prendre des qualifications supérieures et qu'en fait les postes n'ont jamais été mis sur Viseo, alors que, si ça se trouve, il y avait quelqu'un qui avait déjà la qualification et qui aurait aimé – je dis peut-être une bêtise – venir de Lille à Dunkerque ou de Dunkerque à Lille. En fin de compte, on a nommé une personne supplémentaire parce que le poste n'a pas été mis sur Viseo. C'est déjà arrivé. J'étais en notation, on l'a déjà vu. Je pense que tous les postes devraient être mis sur Viseo et qu'on ait la clarté pour que tous les salariés aient la même chance de pouvoir postuler. Parce que, dans les pôles RH, quand vous demandez une mutation en interne, quand vous faites la demande, on vous répond qu'il faut consulter Viseo. J'ai été confrontée au problème, car j'ai essayé de venir à Lille très souvent de la gare de Hazebrouck et on m'a répondu à chaque fois qu'il fallait regarder sur la bourse à l'emploi sur Viseo. C'est donc quand même dommage.

M. RABIER, Président

Peut-être peut-on laisser la parole au Docteur VASSEUR

M. VASSEUR, Médecin du travail

Par rapport à la remarque de Madame, je ne suis pas le mieux placé pour répondre parce que j'ai un très faible effectif de suivi d'ASCT à Calais. D'autre part, on a eu beaucoup de difficulté à les voir en visite médicale périodique sans doute du fait des difficultés qui se posent au niveau de la couverture des postes de travail. Je pense que c'est vrai pour la majorité des postes, compte tenu de l'évolution démographique, il faudrait anticiper le vieillissement de cette population parce qu'on n'aura pas les mêmes problèmes à 60 et quelques années que ceux qu'on avait avant à 55 ans et on va se retrouver en face de difficultés, et c'est globalement vrai pour beaucoup de postes de travail.

M. RABIER, Président

Cela faisait partie des enjeux de la réforme du ferroviaire qu'évoquait tout à l'heure Monsieur WATTEBLED. L'idée d'avoir une fin de carrière potentielle, pour ceux qui étaient soumis à des régimes de travail 3 x 8 ou 2 x 8... Oui, pardon, il s'agit de la réforme des régimes spéciaux de retraite. Il y avait effectivement cette idée d'essayer d'avoir un dernier poste un peu adapté. La pratique nous montre 12 ans après que c'est assez compliqué. Si on prend le métier de conducteur, en règle générale, le principe de la prime de traction, les trois meilleures années du cursus du conducteur ressemblent souvent aux trois dernières années. Je me souviens à Lyon où les gens avaient des journées de service sur TGV avec Ouigo avec quasiment 1 500 km par jour, ce qui était éprouvant, et c'est là qu'était le plus âgé. Il y a d'autres modèles, mais ce n'est pas culturel chez nous, je crois qu'en Espagne les plus jeunes font les journées les plus longues et les plus anciens sont plutôt sur du TER ou du régional : c'est complètement l'inverse de ce qui se pratique dans les cursus professionnels à la SNCF. On a des dispositions, la prime de traction par exemple, qui incitent à des journées de travail assez optimisées à 50 ans, quand la fin de carrière pour les métiers du roulant était encore à 50 ans. Avec cette évolution, ça pose question, vous avez raison.

Mme MAHIEUX, CGT

J'aimerais qu'on recadre un tout petit peu les choses. Je rebondis sur ce que dit Monsieur VASSEUR. Vous êtes bien ici en tant que médecin régional, donc vous dites effectivement qu'en termes d'effectif, sur les ASCT de Calais, vous n'avez pas grand-chose de plus, mais il va falloir aussi – je suis désolée d'avoir à vous le dire comme ça – que vous preniez les informations de la CCR pour qu'on puisse avoir un avis médical complet régional, et non pas spécifiquement sur vos effectifs à vous.

M. VASSEUR, Médecin du travail

Mais on pourra avoir cet avis par le rapport médical annuel où sont colligées les remarques de tous les autres médecins. Mais, là, aujourd'hui...

Mme MAHIEUX, CGT

J'aimerais comprendre un petit peu comment ça se passe. Les autres médecins, du fait de votre place au sein de ce CSE, vous communiquent-ils des informations sur les différents malaises ou les différents mal-être qui peuvent exister.

M. VASSEUR, Médecin du travail

On l'a dans les commentaires sur chaque rapport annuel, mais comme il n'y avait pas de question médicale aujourd'hui, je n'ai pas...

M. RABIER, Président

Pour être très complet, on a décidé avec le secrétaire du CSE et le référent SSCT, Monsieur LAMBERT, qu'il y ait une CSSCT spéciale et commune – les 21 membres l'ont voté il y a 15 jours – qui aura lieu le 7 mai. Le Docteur VASSEUR m'a dit qu'il y aurait l'envoi du rapport médical, peut-être la semaine prochaine, au moins une semaine avant notre réunion. Là, il y aura plusieurs médecins, j'espère...

M. VASSEUR, Médecin du travail

Nous serons deux.

M. RABIER, Président

Vous serez deux, vous et la partie Picardie, pour commenter ce rapport médical et évoquer tous ces sujets, Madame MAHIEUX. On aura donc le débat et les représentants du service médical pourront effectivement commenter le rapport. On n'est pas en train d'évincer le sujet et vous devriez avoir le rapport médical dans une semaine.

Y a-t-il d'autres questions sur le point des emplois ? Le point emploi n'est jamais fini, on se reverra dans un trimestre, ne vous inquiétez pas, on aura encore le temps d'évoquer les sujets.

M. ESPINOUSSE, CGT

Serait-il possible d'avoir le nombre d'agents manquants sur l'ERC ?

M. RABIER, Président

Pour les ASCT, j'ai en tête une bonne dizaine. Pour tout vous dire, je n'ai pas voulu m'exprimer tout à l'heure, mais on n'est pas à 37. J'essaye de vous donner une réponse cet après-midi si je l'ai pendant la pause repas.

Je vous propose de prendre la pause déjeuner.

Interruption de séance à 12 h 48

Reprise à 14 h 23

Vote concernant une rupture conventionnelle d'un salarié protégé

M. RABIER, Président

Je vous propose de reprendre nos travaux de la journée avec deux dossiers cet après-midi.

Un normalement qui ne durera pas trop longtemps, qui s'appelle : vote concernant la rupture conventionnelle d'un salarié protégé. Nous avons un cas de salarié protégé dans notre périmètre, ex-élu qui bénéficiait pendant 6 mois du statut de salarié protégé, pour lequel des pourparlers ont été engagés depuis le début de cette année, qui ont abouti et l'agent souhaite quitter l'entreprise en rupture conventionnelle fin

juillet. Nous avons donné notre accord. Cependant, le Code du travail impose une procédure extrêmement précise et stricte, qui nécessite le vote des élus du CSE, vote pour ou contre. Il faut donc l'accord des élus du CSE pour pouvoir procéder à l'engagement de cette procédure, c'est le statut de salarié protégé qui précise ça. C'est un vote à bulletin secret, ce qui est extrêmement rigide.

Je vais laisser Monsieur SERHANI vous expliquer comment on doit procéder.

M. SERHANI, Relations sociales

Mon alternant juriste m'a apporté tout éclairage sur la procédure, qui est une obligation légale. J'ai demandé si on pouvait voter à main levée, ce qui aurait été plus simple, mais c'est une obligation légale que ce soit à bulletin secret. Il y a une urne, il y a des bulletins pour, contre et abstention. Je serai à côté de l'urne, les élus votent chacun à leur tour, pas les RS, ils vont se mettre derrière le paravent, préparer leur vote, le mettre dans l'urne et émarger la liste d'émargement.

M. RABIER, Président

Je précise que le salarié concerné est Monsieur Jacques GORGOL. Nous pouvons bien évidemment répondre à vos questions s'il y en a, sinon nous pouvons procéder au vote. Souhaitez-vous passer au vote ou avez-vous des questions par rapport à ce point ?

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la délégation CGT, on est prêts à passer au vote.

M. RABIER, Président

Je vous invite donc à suivre Monsieur SERHANI et à faire comme vos collègues. Je ne parle que des élus, les responsables syndicaux ne prennent pas part au vote.

Vote puis dépouillement du vote

M. RABIER, Président

Les résultats sont : 25 pour et 2 abstentions. Je ferai donc part de ce vote positif pour permettre l'instruction du dossier de la rupture conventionnelle de Monsieur GORGOL. Je vous remercie.

La rupture conventionnelle de M. GORGOL est donc approuvée par 25 voix pour et 2 abstentions

M. RABIER, Président

Un mot sur l'agression qui a été évoquée. Comme je viens de le dire à Monsieur LAMBERT en aparté, il y a visiblement eu un loupé dans l'annonce hier soir par l'astreinte de l'ERC Picardie parce que, a priori, un SMS est parti, mais il n'a malheureusement pas pu l'avoir. On va donc rectifier le truc.

Un agent aurait reçu un coup de poing, trois autres seraient choqués, il y a eu une intervention de la SUGE et des gendarmes, l'accompagnement aux urgences. On aura plus d'éléments quand tout sera codifié dans la plateforme SST et on reviendra vers Monsieur LAMBERT pour que vous ayez les informations rapidement. Désolé pour le loupé d'hier soir, on ne sait pas ce qui s'est passé parce que, d'une façon générale, le circuit d'info qui a été monté fonctionnait plutôt bien.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Puisque vous venez sur le sujet des agressions, côté de l'ERC Picardie, on est pas mal à trouver – à l'unanimité même – que ça commence à faire beaucoup. Je ne dis pas que sur l'ERC Nord-Pas-de-Calais, c'est moins grave, parce qu'il y a de nombreux outrages, mais il y a une violence physique sur la Picardie. Je n'ai pas encore l'accord de tout le monde – mais je ne vois pas pourquoi ils ne seraient pas d'accord puisqu'on en a parlé entre nous – pour déclencher une CSSCT supplémentaire sur ce sujet, parce qu'on ne peut pas continuer comme ça. Un outrage, c'est trop, mais, là, il y a de la violence physique et ce n'est pas la première fois que ça se passe. Dès demain, j'écrirai à Monsieur MARTIN au nom de la CSSCT – je vous mettrai en copie – pour demander une CSSCT supplémentaire.

M. DECLERCQ, CGT

Pour appuyer la demande de Marc, ce n'est pas faute de vous l'avoir dit puisque, lors de la dernière DCI que l'on a eue sur les GPPRR Traction, on vous a fait le rappel qu'il existait des fonctionnements mis en place normalement dans les ECT avec des CSSCT spécifiques sûreté dus à l'agression du collègue de Strasbourg en octobre 2011. Ce qu'on vous avait dit, c'est qu'on ne les retrouve pas aujourd'hui, ils manquent et, effectivement, dans la construction des journées qui vont se dérouler dans le cadre du SA2020, ça va manquer et on risque de se retrouver avec des journées, que ce soit sur l'ERC Picardie ou Nord-Pas-de-Calais, avec trois trains dits « sensibles » et qui, du coup, peuvent entraîner des agressions, puisque c'est compliqué sur ces journées-là. Ça avait été remarqué par certains médecins du travail, dont celui qui était présent à la réunion, en 2011 que, sur ces trains-là, sur ces journées-là, on repérait qu'un ASCT pouvait se faire agresser plus facilement parce que, dans son dialogue de régularisation ou autre, d'accompagnement dans son service, le dialogue pouvait changer.

Ces CSSCT sûreté devraient donc être réguliers pour nous, pas forcément à la demande des organisations syndicales à chaque fois, mais régulières et en anticipation des CSSCT de construction de roulements.

M. RABIER, Président

Oui, ce sont des points qu'on a déjà évoqués et on ne cherche pas à gagner du temps ou à évincer le sujet. On a une actualité, vous le savez aussi bien que moi, quand même assez riche en dossiers, qui fait qu'il y a des sujets qui sont passés un peu devant ce sujet. Nous avons d'ailleurs aussi un travail à finaliser sur le futur accord sûreté TER Hauts-de-France dont nous avons commencé un peu les principes de mémoire en septembre l'année dernière quand on avait vu toutes les activités avec l'idée d'avoir un socle un peu commun de droits et de conséquences ou pas financières pour les agents, souvent des agents en relation avec les clients, soyons clairs, qui sont malheureusement de temps en temps confrontés à ces risques.

On a donc ce sujet d'un futur accord sûreté à travailler entre nous. On a le sujet que vous évoquez, la construction des roulements et cette vision sûreté que nous devons avoir. Il y a le sujet de la finalisation des groupes de travail roulements dans les trois établissements et on a le SA2020, qui va être une belle opportunité de travailler les futurs roulements. Les ex-commissions roulements qu'on va remettre en place et dont nous souhaitons, dans les deux ERC et côté ET, un travail quand même assez fin, notamment dans le cadre du SA2020, devront regarder aussi cet aspect-là, Monsieur DECLERCQ, sur la partie train. Il n'est pas question de le traiter en quatre fois : on fait le boulot sujet et, ensuite, on est obligés d'y revenir une deuxième fois ; il faut prendre l'ensemble des sujets, notamment le sujet sûreté que vous évoquez. Mais il y a un tel rebrassage de cartes sur les trains que les trains sensibles du moment ne seront peut-être pas les trains sensibles de demain. Et soyons clairs, on a noté avec l'expérience que c'est souvent dans les phases de contrôle qu'il y a une agressivité accrue de certains voyageurs – je n'aime pas le mot client quand les gens ne sont pas en règle –, les accueils embarquement ou débarquement y contribuent. C'est aussi un facteur de meilleure sérénité de nos voyageurs quand les plans de transport sont bien assurés, que les trains sont davantage à l'heure, etc. On sait bien que quand les choses vont mieux en qualité de service, ça « détend » l'agressivité de certains.

Je vous propose de passer maintenant à l'étape importante de la journée qui concerne la suite des travaux sur le SA2020.

Étape 2 SA2020 : partage sur le SA2020 et présentation de la charge pour les roulants

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Comme convenu le 21 mars, on se voit aujourd'hui pour faire une présentation générale des conséquences de SA2020 sur les roulants, sachant que le détail sera évidemment regardé au moment où... Ah, il y a des déclarations liminaires peut-être ?

M. RABIER, Président

On vous donnera cette présentation demain, ce n'est pas la peine de tout photographier. Et on écoute les déclarations préliminaires.

M. HOUEL, CGT, fait une déclaration préliminaire :

Monsieur le Président,

Aujourd'hui, la Direction nous présente, via l'étape 2 du SA2020, la charge de travail pour les personnels roulants sur le périmètre de notre CSE. Sachez que ces personnels sont plus qu'impatients de connaître à quelle sauce la Direction compte les manger ; nous aurions pu même utiliser le terme « bouffer » tant ils s'attendent au pire. Chaque année, le changement de service annuel est très attendu par les agents de conduite, les ASCT, et est bien souvent source de conflits ; ce sera encore plus vrai cette année.

La première présentation que vous nous avez faite ici même le 21 mars dernier ne laisse augurer rien de bon ni pour les cheminots ni pour les usagers. Nous avons déjà bien compris le principe qui serait d'accroître encore plus la productivité au sein des

roulements des ADC et ASCT : c'est toujours vouloir faire plus de fric avant moins de cheminots et faciliter ainsi une éventuelle ouverture à la concurrence. Il y aurait donc moins de trains aux heures de pointe et plus de trains aux heures dites creuses. Sachez que nous craignons que cela coince fortement aux heures de pointe, car proposer moins de trains aux usagers pour qu'ils puissent notamment se rendre au travail nous paraît aberrant.

Aujourd'hui, les cheminots et usagers constatent déjà que ça frotte dur sur certains trains, que ce soit le matin ou en fin d'après-midi. Juste un exemple parmi tant d'autres. Mardi matin, le 846406 assurait en USZ23500 entre Hazebrouck et Arras a été folklorique et c'est peu de le dire ! Essayez un peu de résoudre cette équation : comment faire monter dans une rame USZ23500 près de 500 usagers ? Si vous trouvez la solution, nous sommes preneurs, car, sur le terrain, que ce soit l'agent de conduite, l'ASCT ou les agents sédentaires, aucun n'y est parvenu. Pourtant, ce sont tous des agents qualifiés. Résultat : des dizaines et des dizaines d'usagers laissés sur les quais, des tensions très fortes entre usagers et personnels SNCF, ainsi qu'entre usagers eux-mêmes : les insultes ont fusé. Un retard de plus de 10 minutes à l'arrivée suite à des pertes de temps lors de chaque arrêt commercial, et ceci n'est pas fini, car, pour couronner le tout, il a fallu demander l'intervention des pompiers à l'arrivée à Arras, car un jeune usager venait de faire un malaise. Mais rien d'étonnant à cela, les usagers étaient entassés dans cette rame, pire que du bétail, le tout accentué par une chaleur étouffante dans la rame, et comme dit un peu plus tôt dans cette déclaration, ce n'est qu'un exemple parmi tant d'autres.

Et n'allez pas essayer de nous expliquer que le SA2020 supprimera ces aléas de production, car ce ne sera pas vrai. Apprendre que l'offre de transport à ces heures sera moindre pour le SA2020 ne peut qu'accentuer nos craintes et celles des usagers. Moins de trains en heures de pointe engendrera ce même genre de problèmes, car, même si le matériel en heures de pointe sera sur papier mieux adapté, il n'empêche qu'en opérationnel et en cas de suppression de l'un d'entre eux, voire simplement en cas de modification de composition, les 600 usagers se verront proposer de prendre le train suivant, et là vous ajoutez 600 usagers de plus dans un autre train. Et rebelote, l'équation devient impossible à résoudre.

Ah, elle est belle votre vision du service public ! Sans compter que de nombreux usagers risquent de se retrouver alors avec des ruptures de charge et devront dans des grandes gares souvent changer de train. Quand on sait que nombre de ces gares dotées de passages souterrains ne sont pas équipées d'ascenseur, ça nous fait doucement bondir. Allez donc expliquer dès aujourd'hui ce qui attend les usagers pour le SA2020, car ce seront bien les cheminots sur le terrain qui devront subir les foudres de ces derniers. La CGT, elle, continuera d'assister aux différents comités de ligne et expliquera ce qui les attend incessamment sous peu.

Mais revenons un peu au sujet du jour, qui est la charge de travail des personnels roulants pour le SA2020. Depuis plusieurs mois des bruits circulent un peu partout. Certains sont certes des rumeurs, mais d'autres semblent, eux, plus réels : ils seraient question de monter des journées de service avec un même agent de conduite, un même ASCT et un même matériel, le tout sur un même axe, voire pire, sur un seul type de train (Chrono, City ou Proxy), autant dire enfoncer un peu plus le trou et mettre en place l'ultra-spécialisation en un peu moins de 6 mois. Il est dommage de constater que nos dirigeants ne sont pas choqués par la séparation des activités, qui date

pourtant de 2005, année où ces mêmes dirigeants ont décidé de séparer le fret des autres activités. Résultat : rien ne va plus au fret, les parts de marché quittent le rail pour se rabattre sur la route. Et pourtant, à écouter nos dirigeants, cela devait permettre de développer le transport de fret par rail. Force est de constater qu'il y a une grossière erreur de calcul.

Pour autant, la Direction persiste et continue d'envoyer les cheminots droits dans le mur. Sachez bien que les cheminots en ont plus que ras-le-bol de cette politique et, s'il le faut, ils sauront avec la CGT vous le montrer rapidement. Cette ultra-spécialisation que vous voulez mettre en place aura aussi une incidence non négligeable sur la sécurité des circulations, car cela rendra le travail monotone pour les agents de conduite et ASCT, et qui dit monotonie dit forcément détournement d'attention et baisse de motivation. La CGT vous met en garde dès aujourd'hui : les affichages de retours d'expérience dans les différents sites de production sont déjà bien étoffés, mais ils risquent bien d'exploser si vous persistez à vouloir mettre en place votre plan de transport pour le SA2020. Vous ne pourrez donc pas dire que vous n'avez pas été averti au préalable. Nous n'allons pas refaire les débats tenus lors du CSE du 28 mars dernier, mais il est beaucoup plus facile pour un bureau de commande de couvrir une journée de service avec des agents de conduite ayant des connaissances et des compétences réduites que l'inverse. Ceci n'est plus à démontrer ; néanmoins, si vous ne l'avez toujours pas compris, nous pouvons vous le réexpliquer.

Autre sujet plus qu'épineux auquel il vous faut absolument nous apporter de vraies réponses dès aujourd'hui : l'avenir des résidences Traction et ECT de Boulogne-sur-Mer. Si vous n'êtes pas encore au courant – il serait d'ailleurs malhonnête de le penser –, les agents de conduite et les ASCT de Boulogne-sur-Mer sont très inquiets quant à leur avenir. Nous avons appris que la conception avait eu comme consigne de ne pas travailler sur un projet de roulement 174 de Boulogne ni sur celui des ASCT. Aurez-vous enfin le courage de leur annoncer cette nouvelle que, nous, nous appellerions plus catastrophe ? À un moment, il vous faudra arrêter de mentir à ces cheminots en leur faisant croire de fausses choses.

Vendredi 26 avril, le DUO de l'ERC a prévu de venir rencontrer les ASCT de Boulogne sur leur site de production. Il en sera de même pour ce qui concerne les agents de conduite le lendemain, samedi 27 avril, car ce sera autour du directeur de l'établissement Traction Hauts-de-France de venir rencontrer les agents de conduite. Si c'est pour leur proposer de faire une chasse aux œufs, excusez-nous de vous dire que vous avez quelques jours de retard et d'ajouter que ces agents ont actuellement autre chose à penser que d'aller à la chasse aux œufs. Il est question de leur avenir professionnel, il est question des familles entières de cheminots, et ce n'est pas une mince affaire. Qu'allez-vous donc leur annoncer dès demain ? Car compte tenu du fait qu'il n'y aura quasiment plus aucun train avec origine et terminus à Boulogne, vous êtes de ce fait obligés de supprimer ces deux résidences et que, par conséquent, des mutations pour nécessité de service seront mises en place, car c'est bien de cela dont il est question dans votre projet.

À peine plus d'un an après être revenu vendre du rêve à ces cheminots en leur proposant au passage des prises et fins de service délocalisées, vous allez peut-être leur annoncer la fermeture définitive de leur résidence d'emplois. Ne croyez-vous pas qu'il aurait été plus honnête de leur dire la vérité depuis le début plutôt que de les

avoir menés en bateau comme cela depuis des années ? Le respect, savez-vous ce que cela veut dire ? Le respect est un sentiment qui porte à accorder à quelqu'un de la considération en raison de la valeur qu'on lui reconnaît. À croire que la Direction n'a pas grande valeur à accorder à ses agents. Et n'allez pas nous dire que c'est avant tout une volonté de nos élus politiques du Conseil régional, car, quand on a été les rencontrer pour les alerter de ce qui risque de se passer, ils nous répondent tous que c'est la direction régionale de la SNCF qui leur a vendu la disparition de ces sites de production compte tenu de leur nouveau plan de transport annoncé. Le bras de fer ou encore concours de celui qui aura les plus gros biceps a assez duré : il faut que chacun assume ses choix et ses responsabilités dans ce carnage. Allez-vous donc assumer les vôtres dès aujourd'hui ?

Comble de tout, vous vous apprêtez à annoncer la fermeture de deux résidences à Boulogne et, dans le même temps, vous allez vous aviser de la création d'une annexe traction à Douai. Faut-il vous rappeler qu'il y a peu une résidence traction existait déjà à Douai et que c'est la Direction qui, à l'époque, avait décidé de la fermer, amenant déjà des cheminots à devoir changer de résidence d'emplois. Faire et défaire, telle est la devise du chemin de fer apparemment ! Ensuite, pour éviter un trop gros conflit, vous allez attendre quelques mois, voire quelques semaines peut-être, pour nous annoncer votre volonté de créer une annexe Traction à Hazebrouck et pourquoi pas à Arras aussi ! La CGT analyse depuis longtemps en profondeur vos différents projets de restructuration, il vous est alors venu une évidence dans votre logique de destruction : s'orienter vers la sédentarisation des agents de conduite et ASCT. Vous connaissant, vous allez encore nous demander : mais où la CGT va-t-elle chercher cela ? Les exemples du passé démontrent malheureusement que la CGT a souvent raison très tôt.

Parlons aussi d'argent, parce qu'il est fort à parier qu'en plus de voir la productivité augmenter dans les roulements, les ADC et ASCT subiront dans le même temps une baisse de salaire importante avec la suppression de certains éléments variables de solde, car, là aussi, avant même la présentation des premiers projets de roulement, des bruits plus qu'insistants annonçaient déjà une baisse du nombre de repos en résidence de l'ordre de 30 % : un pas de plus vers la sédentarisation. Les repos en résidence font partie intégrante des métiers d'ASCT et d'ADC. Ces agents perçoivent alors des éléments variables de solde qui, eux, représentent une grande partie de leur salaire. Et c'est là qu'apparaît la troisième équation impossible à résoudre à nos yeux : accepter de travailler plus tout en gagnant moins. Qui pourrait cautionner une telle logique ? Personne.

C'est avec une certaine impatience, mais aussi une certaine crainte que nous attendons la date du 10 mai, qui verra la production remettre les premiers projets de roulement. Alors, nous allons arrêter là cette déclaration afin de vous laisser le temps de répondre à toutes les interrogations que nous venons de soulever et, ensuite, vous laisser nous présenter la future charge de travail du personnel roulant.

Merci de votre attention.

M. RABIER, Président

Merci. Les points qui ont été évoqués seront dans la présentation de cet après-midi et feront les échanges, on ne va donc pas les traiter avant la présentation, on le fera

en même temps. Je laisse la parole à Monsieur MARTEL et à Monsieur FAUCHILLE, que vous connaissez, qui est le chef de projet SA2020.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

J'ai bien noté tous les points que vous avez soulevés, Monsieur HOUEL, qui sont évidemment à la fois des classiques et des éléments structurants du dialogue que l'on doit avoir autour des roulants. C'est d'ailleurs bien l'objet de cette réunion de cet après-midi. On a une logique de présentation, je pense donc qu'on va aborder tous les points que vous citez là, à la fois sur la première partie de votre déclaration en ce qui concerne la structuration de l'offre, mais aussi après les conséquences sur l'organisation du travail à la fois dans les roulements, mais aussi vis-à-vis des différentes résidences d'emplois, avec enfin des précisions concernant tout ce qui pourrait être des éléments constitutifs de la rémunération des agents. On n'évite aucune question, tout est dans le document et, de toute façon, je pense qu'on aura des débats assez longs sur la question.

J'ai préparé avec Arnaud une petite présentation d'une quinzaine de slides. Au début, on revient de façon très synthétique sur les éléments qu'on s'est déjà dits, pour permettre de refixer le cadre du SA2020 et, après, on rentre dans le détail sur la façon dont on a construit les journées et quelles sont les conséquences à prévoir sur l'organisation. On revient donc sur les questions de SA2020.

Sur la question du pourquoi, qu'on soit tous bien d'accord sur le sujet, pourquoi faisons-nous SA2020 ? Je ne refais pas le détail des 8 slides, mais reprenez qu'on les a rangées dans trois raisons principales.

– La première est parce que l'offre actuelle est usée à force de retouches, de transformations ; elle n'est plus lisible et le moteur de production s'est dérégulé et nous ne sommes donc plus aujourd'hui en capacité de produire l'offre telle qu'elle est avec un niveau de qualité suffisant. Les clients nous le disent chaque jour, c'est important, on le voit. On a remis les trois slides qui illustraient cet élément-là : la slide 8 avec les trains qui concentrent des facteurs d'irrégularité qui font qu'ils sont immanquablement malades en régularité ; c'est l'exemple qu'on vous avait donné la dernière fois sur le montage des lignes Saint-Quentin dont tous les trains de pointe sont aujourd'hui considérés comme malades. Il y a la problématique des trains utiles avec des effets d'entonnoir à l'arrivée, comme le Maubeuge – Lille avec deux trains qui partent à une demi-heure d'intervalle, mais arrivent à 4 minutes près ensemble à Lille, et, enfin, la grande diversité des missions sur un même axe, ce qui fait qu'outre le fait que ça devient parfaitement opaque pour le client, en décision opérationnelle, quand vous avez des aléas et qu'il faut notamment alléger le graphique de circulation, vous ne pouvez pas le faire parce que vous avez une telle variété de missions, car alléger le graphique voudrait dire sacrifier un certain nombre de points de desserte, et évidemment, ce sont des décisions qu'on ne peut pas prendre parce que vous avez immanquablement des conséquences sur le comportement des clients à bord et ça complique chaque jour les décisions. Là, vous avez l'exemple de l'axe 1. Hier, j'étais à Lens et on a donné un autre exemple, celui de Béthune : pour Béthune – Lille, vous avez 8 missions différentes aujourd'hui et on n'en proposera plus que 2 demain.

Enfin, et vous l'avez bien dit dans votre déclaration, Monsieur HOUEL, la deuxième raison de la refonte d'offre est parce que la fréquentation a augmenté et qu'il y a aujourd'hui régulièrement entre 10 et 15 trains chaque jour en sous-composition, mais

malheureusement souvent les mêmes. C'est devenu un des principaux irritants, mais, on constate par ailleurs qu'une bonne partie de nos trains roulent sur la majorité de leurs missions avec plus de la moitié des sièges qui sont vides.. L'idée était donc bien de concentrer les matériels les plus capacitaires et les plus fiables sur les zones où il y a le plus de besoins. Pour arriver à ça, il y a des logiques de segmentation de l'offre parce que les besoins des clients sur un territoire aussi vaste que les Hauts-de-France sont très différents selon que vous êtes dans une zone rurale, peu dense ou carrément en zone métropolitaine, aux abords de Lille comme aux abords de Paris.

Dernière raison, les attentes des clients ont également évolué. On a parlé des trains de pointe et je rappelle quand même – je vous l'ai dit à la présentation du 21 mars –, que si on a légèrement diminué le volume de trains de pointe, on a en revanche, par le jeu des rotations des rames, garanti que la capacité d'emploi ne diminuait jamais. Ça, ça a été un des principes de construction de l'offre, c'est donc un premier élément de réponse par rapport à votre déclaration : il n'y a pas de baisse de capacité d'emploi sur les points au SA2020. Il est important de le retenir. Les attentes des clients ont évolué : sur le graphique des besoins de mobilité sur le territoire (les petites courbes de besoin entre la journée de 6 à 20 heures), on voit que le phénomène de pointe est encore un peu visible sur la soirée, mais il a quasiment disparu le matin. Au moment où on a des creux d'offre importants le matin, notamment entre 9 h 30 et 12 h 30 et entre 13 h 30 et 16 heures l'après-midi, en fait de gros besoins de mobilité s'expriment pour lesquels nous n'avons pas de proposition de trains aujourd'hui, ce qui fait que les clients se reportent évidemment sur d'autres modes de transport.

Deuxième élément, 63 % des gens qui travaillent régulièrement empruntent l'une des deux pointes, mais n'empruntent pas la deuxième, ce qui fait qu'ils ont peut-être le bon train pour aller ou pour revenir, mais ils n'ont pas le bon pour faire le trajet dans l'autre sens : du coup, eux non plus ne prennent pas le train. Ce sont des éléments fondamentaux à avoir en tête pour l'approche du sujet, c'est-à-dire que les besoins de mobilité se sont éclatés tout au long de la journée, ce qui était moins sensible autre fois : si on avait présenté la même courbe il y a 10 ans, on n'aurait pas eu le même graphique parce que les besoins étaient davantage concentrés sur les pointes. C'est quelque chose qui a évolué.

Dans les attentes des clients qui ont évolué, il y a – et vous le savez parfaitement – ce besoin quasi viscéral de recevoir une information en temps réel de qualité sur smartphone. Quand on a construit l'offre du SA2020, on était loin d'imaginer qu'en 2019 l'ensemble de nos clients, s'ils n'avaient pas une explication dans les 5 minutes, nous enverraient immédiatement des tweets assassins qui seraient évidemment relayés et amplifiés par nos hommes politiques locaux. C'est aussi des composantes qu'il faut prendre en compte dans la manière de construire l'offre parce qu'on doit pouvoir offrir un standard de qualité d'information aux voyageurs, mais en rupture complète avec ce qu'on a aujourd'hui. Je vous l'ai dit la dernière fois, l'analyse du premier trimestre 2019 montre que l'analyse information aux voyageurs dans le bon timing, c'est-à-dire au moins 5 minutes avant le départ effectif du train : si vous savez qu'il va y avoir un aléa, vous devez dans les 5 minutes qui précèdent le H00 donner une information sur la nature de l'aléa. Ça, c'est la réactivité ; la fiabilité, c'est : l'information que vous donnez sur le retard (15, 20, 60 minutes) est éloignée de plus ou moins 5 minutes par rapport au retard qu'il y a eu effectivement. Ça, c'est la fiabilité et, sur l'indicateur de fiabilité, nous sommes à 19 %, c'est-à-dire qu'il y a aujourd'hui

4 clients sur 5 du TER Hauts-de-France qui reçoit une information voyageur soit pas dans les temps, soit avec un niveau de précision d'information insatisfaisant. C'est là-dessus qu'on se fait dégingluer tous les jours par les clients. Pour réussir à offrir ce niveau de qualité d'information aux voyageurs, il faut donc simplifier l'offre de façon très sensible, avec évidemment après toute la partie digitale. Pour ceux qui sont de l'Escale, vous le savez, il y a l'outil Ose qui est absolument fondamental, et le relais 6 avec la jonction des différents SI, mais il y a aussi un levier sur la simplification de l'offre.

Si on reprend les éléments en synthèse sur les credo, le SA2020 adapte l'offre aux besoins des clients, sachant qu'on peut considérer qu'il y a trois grandes familles de clients du TER qui vont se retrouver autour des TER City :

– Le TER du périurbain. Là, c'est clairement la densité et la fréquence qui comptent et on est donc sur des dessertes fines, c'est-à-dire du TER omnibus qui va ramasser énormément de clients à chaque arrêt et a donc besoin de rames capacitaires et fiables.

– Le TER Chrono, c'est la performance en temps de trajet entre deux grandes villes de la région.

– Avec le TER Proxy, on est dans notre rôle d'aménageur du territoire et de couverture des zones peu denses ou des zones rurales.

Dans le contenu de SA2020, il y a le renforcement de l'offre en zone dense. Évidemment, c'est là (courbe bleue), à l'intérieur de la zone dense de la métropole de Lille que vous avez le plus de besoins de mobilité tout au long de la journée. C'était dans le graphique également, on vous l'avait dit, 27 % des salariés de la Région travaillent régulièrement le samedi. Il faut donc retravailler une offre spécifique du samedi, mais aussi du dimanche parce que les besoins de consommation évoluent avec les activités de loisir. Le repos dominical est de plus en plus consacré à d'autres activités, dont les activités de loisir et le train peuvent être une réponse. On l'a vu notamment sur le lundi de Pâques où nos TER du littoral ont été pris d'assaut et malheureusement, vous le savez sans doute, on a eu un accident de personne sur la ligne à grande vitesse qui a entraîné un détournement, on a donc vécu, là aussi, ce qui est exceptionnel un jour férié, un phénomène de suraffluence le lundi soir.

Renforcer notre offre sur les zones territoriales à fort potentiel : c'est le graphique avec les barres rouges et les barres bleues, toutes les villes où on sait qu'on a encore énormément de potentiel à aller capter. On l'a vu : à Chantilly, où il y a plus de 80 % des gens qui ont besoin de se déplacer, qui sont déjà dans les TER, il n'y a pas un fort potentiel de développement ; en revanche, à Amiens, Arras, Douai, Lens, on a une majorité de gens qui ne sont pas dans les TER, qui sont donc des gens que l'on peut remettre dans les trains et à qui il faut proposer des offres en plus. Je ne sais pas si vous vous souvenez des graphiques que je vous ai montrés, avec par exemple un développement très conséquent (près de 30 %) de l'offre sur les navettes Albert – Amiens.

Offrir une offre moins consommatrice de ressources à la fois parce que, comme je vous l'avais expliqué la dernière fois, on abaisse le niveau de la pointe maximum, qui est en fait le point sur lequel on va dimensionner la flotte et les moyens roulants, mais également avec la complémentarité des offres avec TGV, notamment à travers du

TERGV. On concentre les matériels capacitaires là où sont les besoins, je l'ai dit tout à l'heure, je ne reviens donc pas dessus.

Enfin, on simplifie l'offre pour plus de lisibilité, plus de robustesse et, bien sûr, une meilleure information aux voyageurs et, enfin, on évite de construire des trains qui jouent les effets cumulatifs sur les retards, ce qui nous a amenés à prendre des décisions sur la connexion des lignes entre elles.

Sur cette slide, vous avez résumé l'ensemble des credo de construction de l'offre SA2020. Sur la slide d'après, on rappelle les objectifs. On vous a d'ailleurs mis une petite précision, dont on vous avait parlé le 21 mars, mais je n'avais alors pas le comptage exact : le nombre de trains est en augmentation de 9 %. Il y a 7 % de TER classiques en plus : l'assiette de départ était de 860 trains et on arrive à 937 trains, soit 77 trains en plus ; dans les 860, il y avait une énorme majorité de TER, mais aussi les TERGV. Donc, sur les 77 trains en plus, vous avez 56 TER classiques et 21 TETGV. Vous avez donc maintenant clairement la répartition sur les deux familles de train : 7 % sur les TER classiques et, vous le savez, on l'avait déjà noté la dernière fois, il y a 43 % d'augmentation de TERGV. Ce n'est pas tout à fait homogène, je tiens à vous le préciser. Sur la desserte Arras – Lille, l'augmentation est de 300 % de TERGV puisqu'on va passer de 3 allers-retours à 9. C'est donc une restructuration complète de la desserte TER entre Arras et Lille très importante : en fait, sur l'ensemble du spectre de la journée, on va mettre Arras à 20 minutes de Lille. Je n'ai pas énormément insisté sur cet aspect structurant de l'offre TERGV dans cette offre TER, mais, dans le cas d'Arras – Lille, ça me semble très important à rappeler. On pense qu'on ne devrait plus avoir beaucoup de clients TER entre Arras et Lille qui seront dans nos TER classiques.

M. LENFANT, SUD-Rail

Le problème est que les ADC et les ASCT ne sont pas impactés par ça, ils ne vont pas bosser sur cette ligne-là.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je vais y venir, je refais juste cette petite synthèse, j'en termine et, après, on aura un débat parce que, sinon, ça risque d'être un peu décousu.

Sur ce camembert, vous avez la répartition des trains. Vous savez que c'est mesuré en train-kilomètres, on voit donc qu'il y a un peu plus de Chrono si on compte en nombre de trains. Il n'y a pas un type de famille de clients TER qui est privilégiée par rapport à une autre : vous savez qu'il y a évidemment beaucoup plus de clients sur le TER City, ce n'est pas pour autant qu'il y a beaucoup plus de TER City : on fait quand même le choix de garder un tiers de TER Proxy, et je pense qu'il faut le souligner, c'est très important.

On commence à entrer dans le détail de la construction des journées. Vous l'avez également évoqué, Monsieur HOUEL, dans votre déclaration. Quels sont les critères de robustesse qu'on a mis comme principe de construction sur les JS ?

– Le premier critère de robustesse est que les rames ne s'utilisent pas en cours de journée d'une radiale à l'autre : par exemple, une rame qui œuvre sur Lille – Valenciennes ne part pas à 8 heures du matin bosser sur le Lille – Hazebrouck.

– Deuxième critère de robustesse, en heures de pointe (6-9 heures et 16-19 h 30), l'équipage ADC-ACST et la rame restent liés, ce qui permet d'éviter une diffusion parfois exponentielle des retards dans le plan de transports. Aujourd'hui, nous avons un nombre non négligeable de trains dont l'équipage et la rame arrivent en retard, l'ADC part d'un côté faire un autre train, l'ASCT d'un autre, la rame qui est arrivée en retard repart en retard et, évidemment, l'ADC qui reprend un autre train aussi et l'ASCT aussi, c'est-à-dire avec un retard à l'arrivée, vous en avez trois à la minute d'après qui ont été générés. Si vous multipliez l'exercice plusieurs fois en pointe, vu le volume des trains, vous arrivez à cet effet domino avec la propagation exponentielle des retards. C'est un élément important qui permettra à terme, et c'est une des ambitions du SA2020, de pouvoir dans les pointes, en zones denses, recalculer la qualité de production dans l'heure. Aujourd'hui, quand on a des aléas de production, même moyens, on est parti pour toute la pointe, quand ça commence à 16 heures, on n'arrive jamais à se remettre avant 19 heures : l'idée est qu'à 17 heures, dans le cas d'un aléa moyen, on est revenu à la nominale.

Mme MAHIEUX, CGT

Excusez-moi de vous couper, mais, ça, vous l'appliquez juste au nord de Saint-Quentin et d'Amiens ou allez-vous réussir finalement à l'adapter sur la Picardie ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Le nord d'Amiens et de Saint-Quentin, c'est aussi la Picardie...

Mme MAHIEUX, CGT

Non, mais on s'était dit au nord, donc entre Saint-Quentin et Lille et Amiens et Lille...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

On a reconstruit tous les trains qui étaient au nord d'Amiens – Saint-Quentin, c'est-à-dire l'intégralité de l'ex-Nord-Pas-de-Calais et une partie significative de l'ex-Picardie, une petite moitié. Par contre, tous les trains qui sont en dessous et qui sont orientés radiale Paris, à l'époque on ne l'avait pas validé, mais il y a un facteur de complexité important, notamment avec les accroches Paris, qui fait que le travail est plus complexe et, aujourd'hui, là-haut, ils ne veulent toujours pas le faire.

On a mis ces critères de robustesse aussi sur le montage des trains au sud. Le problème est qu'il s'agit des mêmes trains, on a donc conscience que, comme il n'y a pas la nouveauté, ça va sans doute être plus compliqué à discuter et, en plus, ça va concerner les agents qui ne sont pas sur le CSE Hauts-de-France. On l'a mis dans le contenu ; en revanche, on sait qu'en termes de négociation, ça ne va pas se passer de la même façon puisque, déjà, ce ne sont pas des trains qui sont neufs.

Troisième critère de robustesse, qui a été travaillé avec Réseau à travers les recueils d'exploitation qui sont une émanation de la démarche H00, nous avons mis de la robustesse dans les temps de retournement en gare. Aujourd'hui, sauf exception notable, il n'y a plus de retournement inférieur à 10 minutes, ce qui veut dire que les petits retards (1, 2 ou 3 minutes) peuvent être absorbés dans le retournement. Aujourd'hui, il y a encore des retournements à 7 minutes et on sait que si on rentre avec 2 minutes de retard, on repart avec 2 minutes de retard. C'est une petite partie de vase d'expansion importante dans les retournements qui permet d'éviter que la rame garde son retard quand elle se retourne.

Quatrième élément de robustesse...

M. EUDELIN, SUD-Rail

Sur les retournements inférieurs à 10 minutes, comprenez-vous aussi l'accroche-décroche et éventuellement le changement de matériel inopiné ? Parce que, dans la vraie vie...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Mais, là, ce sont des temps de conception, donc, évidemment, si vous êtes dans l'inopiné, c'est autre chose. Dans l'enchaînement des trains, quand vous avez une rame qui repart sur un autre train, y compris en heure de pointe, vous avez aujourd'hui énormément – une trentaine – de trains qui se retournent à Lille-Flandres en 7, 8 ou 9 minutes. Ceux-là ont disparu, vous ne les avez plus au SA2020, c'est donc pour nous un critère de robustesse qui permet d'absorber les tout petits retards. Le problème des tout petits retards, par exemple sur une VU, c'est que ça met 2 minutes au train de 3 heures et, 2 minutes quand vous êtes en zone dense au bloc 7, ça vous décale dans votre sillon. Et quand vous avez 14 trains les uns derrière les autres toutes les 3 minutes, quand l'un prend 2 minutes parce qu'il s'est mal retourné, vous décalez l'autre et le quatorzième a peut-être 25 minutes de retard.

Enfin, le cinquième point, pas de relève en milieu de mission.

Voilà donc les critères. Après, on entre encore plus dans le détail. Il y a une slide sur le principe du montage des journées de service et une sur les roulements. Je sais que vous brûlez de poser des questions sur les roulements, etc., c'est la slide juste derrière.

La slide sur le principe du montage des journées, pour répondre à votre question : toutes les journées des ADC et ASCT du SA2020 ont été montées au titre 1. Ce n'est absolument pas un objectif de chercher à voir ce que ça pourrait donner au titre 2, ça ne nous intéresse pas de les monter comme ça. L'ensemble des journées sont donc montées au titre 1, je sais que ça donne l'impression que le métier se sédentarise, etc., non, ce n'est pas quelque chose que l'on recherche.

Deuxième point, les creux de journée sont beaucoup mieux remplis, c'est normal, je fais davantage de trains en heures creuses, donc évidemment, dans la construction des journées, les petites journées avec uniquement des trains de pointe résiduels vont voir des trains de creux de journée qui vont venir se raccrocher, on aura donc des journées plus homogènes en termes de durée de travail et d'amplitude. La limitation de l'engagement des trains en hyper-pointe, l'augmentation des trains en queue de pointe ainsi que l'optimisation des ressources entraînent une légère baisse de charge globale. Pour la traction, vu qu'on a 6 UP Traction sur la région, on va veiller que ce soit équitablement réparti sur toutes les UP du territoire. Concernant les ASCT, vu qu'on a plus du triple de résidences, on ne peut évidemment pas appliquer l'équation en ces termes, des variations seront donc étudiées et il y aura un partage au cours des GTTRR.

Le nouveau plan de transports répond là aussi aux questionnements de la déclaration. Il aura pour conséquence une baisse du nombre de RHR, il y aura évidemment un impact financier sur les EVS, il y a W0 à W01 qu'on connaît, tout cela fera l'objet d'une analyse en commission de la thématique rémunération. Raphaël RABIER l'a rappelé le 21 mars, on n'emmène pas les agents du TER Hauts-de-France pour qu'ils soient

perdants, y compris financièrement, dans le SA2020, je le redis, avec ta permission Raphaël.

M. MASSE, UNSA

Excusez-moi, j'ai une question. On parle des roulants, mais allez-vous appliquer la même chose pour les sédentaires ? Parce qu'il y a de fortes chances que des trains de début de matinée et des trains de fin de soirées vont subsister et donc que l'amplitude horaire va changer, ce qui veut dire qu'ils vont certainement perdre également des EVS.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Déjà outre le fait que, pour les sédentaires, on va le voir... Je pense que la date a été avancée, on avait prévu le 5 juin et donc, le 28 mai, on va faire le même exercice pour les sédentaires, mais, dans l'offre, on n'a pas de réduction des trains qui sont sur les flancs, ceux qu'on appelle les extrêmes matinée et les extrêmes soir : on a toujours le même volume d'offres donc il n'y aura a priori pas de conséquence de cette nature sur le travail des sédentaires, mais on en reparle le 28 mai et on sera transparents sur ce sujet-là.

Je continue. Du fait du suivi des rames et de la nécessité de progresser en régularité, certaines journées peuvent contenir plusieurs allers et retours sur une même origine-destination. On va en parler avec la slide d'après, c'est un engagement fort qu'on a pris avec l'établissement Traction : les roulements ne seront pas spécialisés sur une seule OB et même sur des séries de matériels, ce qui veut dire qu'il y a clairement une grande attention pour garder la variété des compétences qu'il y a dans les roulements. Vous l'avez dit, on y a également intérêt en termes de couverture de charge au niveau des bureaux de commandes. Ce côté spécialisation peut effectivement arriver sur la pointe ; le suivi de la rame se fait sur les pointes, il peut arriver que la journée ait l'air d'être spécialisée, ce ne sera pas le cas du roulement.

Des éléments concernent l'offre et auront des conséquences sur la charge. Vous le savez sans doute, les TER Chrono ex-Intercités Paris – Amiens – Boulogne deviennent des Paris – Amiens – Calais. Une partie d'entre eux sera transférée sur le site de Calais. Il y aura également des lignes qui seront et sont déjà fermées pour travaux : Béthune – Saint-Pol sera fermée pour travaux au SA2020, Étapes – Saint-Pol l'est déjà. Je dis qu'elles sont fermées pour travaux parce qu'on sait que les travaux sont déjà financés ; en revanche, sur Lille – Comines, on est en phase d'étude et les travaux ne sont pas financés, c'est pourquoi je fais le distinguo.

Enfin, au SA2020, même si on n'est pas sur le champ de l'application de SA2020, il y aura la réouverture de Beauvais – Abancourt – Le Tréport avec une offre qu'on nous a demandées en augmentation.

Mme MIET, SUD-Rail

Excusez-moi, avez-vous des informations sur la partie 3 des travaux de l'étoile de Saint-Pol parce que, pour l'instant, on n'est financé que de Béthune – Saint-Pol et Saint-Pol – Étapes, mais pour ce qui est de Saint-Pol – Arras ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je n'ai pas d'information récente...

Mme MIET, SUD-Rail

Sur la nouvelle enveloppe que le Conseil régional avait décidé de relever, il manquait cette partie Arras – Saint-Pol. Je vois que ce n'est pas encore dans les projets.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je n'ai pas d'information de première main dessus : pour moi, les trois branches de l'étoile étaient dans le scope. Il n'y a pas de raisons, car, en plus, Arras – Saint-Pol, c'est un sillon sur lequel il n'y a pas de fréquentation.

Mme MIET, SUD-Rail

C'était la déclaration de Monsieur DHERSIN, qu'il manquait cette partie-là au niveau du financement.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Oui, je sais, mais, excusez-moi, si j'avais des informations, je vous les donnerai, mais, là, on est vraiment sur la partie dialogue entre Réseau et la Région. Je vous ai mis ces informations-là parce que ça vient évidemment impacter l'offre et le contenu des journées de service, et il faut que vous l'ayez en tête, mais on n'est pas sur notre domaine de responsabilité complètement.

M. ESPINOUSSE, CGT

Juste une question sur la réouverture de l'axe Beauvais – Le Tréport, connaissez-vous les conditions ? Travaille-t-on sur un roulement ASCT et un roulement ADC seulement ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je ne sais pas. Est-ce de l'ANS ou pas ? Non, on ne nous a pas demandé de monter en ANS au-delà de Beauvais.

M. ESPINOUSSE, CGT

Il y aura donc un ASCT au départ du Tréport ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je ne peux pas vous répondre là-dessus parce que...

M. ESPINOUSSE, CGT

Mais si on travaille sur des roulements, il faut mettre les ASCT dedans ou pas.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Oui, on travaille sur des roulements d'ASCT.

Les journées du lundi au vendredi vous seront communiquées le 10 mai, comme on l'avait dit 21 mars.

On passe ensuite à la slide sur le principe de montage des roulements. Évidemment, comme l'offre a évolué en profondeur, il faut qu'on opère une reconstruction complète des roulements et de l'enchaînement des journées de service. C'est une demande forte de l'établissement Traction et on travaille dans ce sens à la PCAS : on veut garder une forme d'attractivité, d'étagement aussi parce qu'il faut construire les parcours et de diversité des missions, sur les lignes comme sur les engins moteurs.

Il n'y aura donc pas de roulement spécialisé, tant par axe que par mission de type City, Proxy ou Chrono. On vous l'écrit donc dans le document : pas de roulement spécialisé.

Dans les journées, il y aura effectivement un phénomène de spécialisation sur les pointes : ça, ce sont des principes de montage.

M. HOUEL, CGT

Quand vous dites « spécialisées en heure de pointe », mais il y a d'autres JS qui ne seront pas forcément spécialisés ; sur une même journée, un ASCT et un ADC pourront-ils effectuer un Chrono, un Proxy ou un City ou, dès lors où il attaquera sur un City, ils ne feront que du City ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Le seul impératif qu'on a mis dans la construction, c'est que les équipages suivent la rame pendant le créneau de la pointe : 6-9 heures et 16h30-19h30. Après, ce n'est plus une contrainte, c'est ça que ça veut dire.

M. HOUEL, CGT

Il n'y aura donc pas forcément de JS spécialisée ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est vrai que si vous ajoutez le temps de préparation de la rame en amont de la mission, etc. après, sur le temps de la pointe, vous arrivez vite à plus de 4 heures de service : vous aurez donc déjà un gros morceau de la journée où vous aurez ce phénomène d'allers et retours récurrents.

M. HOUEL, CGT

Elles seront orientées, à dominante ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il y aura quand même des grosses dominantes, oui.

M. HOUEL, CGT

Avez-vous essayé de faire des études là-dessus parce qu'une journée dite « spécialisée », mentalement, ça doit être dur à supporter ? Même si le roulement n'est pas spécialisé, je prends le cas d'un agent de conduite à la réserve ou d'un ASCT, lui peut être amené sur une JPT de 5-6 jours et effectuer que des JS spécialisées sur un même type de train et sur un même axe. Je pense que s'il commence sa JPT le lundi, le mardi à 10 heures, il commence à péter les plombs.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est bien pour ça qu'on a dit : il y a la JS d'un côté et il y a le roulement. Ce sont des choses qui vont peut-être nous coûter dans les grilles et, par rapport à la méthode de montage précédente, il va falloir qu'on soit moins ambitieux, mais il est clair, et d'ailleurs l'établissement Traction ne dit pas autre chose que ce vous me dites là, Monsieur HOUEL, pour éviter les phénomènes de répétitivité qui peuvent être nocifs en termes de sécurité. Ce sont des choses pour lesquelles on a dit : vous avez toute latitude pour travailler à la diversité dans la construction du roulement. Ça veut dire qu'évidemment, il faudra être particulièrement vigilant pour ne pas qu'il n'y ait pas une

répétitivité de plusieurs JS qui se ressemblent énormément les unes derrière les autres.

M. HOUEL, CGT

Il va falloir être très vigilant vis-à-vis du service des agents en service facultatif parce qu'eux ne sont pas en roulement et si le bureau de commandes... Il faut faire attention à la parce que ce ne sont pas des cheminots à part.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Écoutez, là-dessus, à partir du moment où on vous donne les journées le 10 mai, tout un champ de discussion s'ouvre à travers les GTTRR et des commissions spécialisées, dont je rappelle les dates : 12 juin pour les ASCT et 19 juin pour les ADC. Ce sont des éléments sur lesquels on va travailler avec vous, il y a du boulot. Retenez quand même pour les roulements que les journées des samedis et dimanches ont été entièrement reconstruites : ce sont quasiment des petites offres à elles toutes seules : elles ne sont pas terminées, on vous les communiquera le 31 mai, ce qui fait que les premiers montages de grille ne vont évidemment avoir lieu qu'à ce moment-là parce qu'on ne peut pas aujourd'hui monter les grilles sans les journées de week-end. À partir du 31 mai, on pourra donc avoir les premières grilles qui seraient montées.

M. ROTOLO, RS CGT

Le montage des grilles de roulement respectera-t-il les accords locaux ?

M. RABIER, Président

Pas forcément. Il faudra sans doute ici ou là, je pense à l'ERC Picardie, procéder à des dénonciations d'usage. Il n'y a pas beaucoup d'accords en réalité, on est plutôt face à des usages. Est-ce que c'est écrit, est-ce c'est signé ou est-ce simplement une pratique qui date un peu et qui finalement arrangeait tout le monde ?

Le SA2020 nous invite, sur certains usages en particulier, à réviser nos positions, ce qui veut dire qu'on passera par une procédure d'avis préalable en CSE et surtout auprès de tous les agents concernés, comme il est prévu réglementairement parlant.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

On n'a évidemment pas posé la question comme un préalable. En fonction de la façon dont on va monter les grilles, on verra bien si ça vient tamponner des usages locaux ou non. Peut-être que ça n'arrivera pas et, si ça arrive, on le fera dans les formes, mais ayez en tête que, pour moi, ces usages locaux, on les construit sur la base d'une offre existante et de montages qu'on a déjà rodés avec le temps. À partir du moment où on rebâtit les trains et leurs enchaînements, je pense qu'il faut juste ne pas se verrouiller avec ces principes-là, sinon on ne va pas atteindre complètement notre cible. Notre cible, je le rappelle, est d'avoir une marche gravie importante en termes de qualité de service avec ce SA2020.

Mme MIET, SUD-Rail

En fait, j'anticipe sur la suite, sur l'évolution des résidences. Je voudrais une petite précision, s'agit-il de l'ensemble de l'annexe Traction de Boulogne ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je vais y venir

Mme MIET, SUD-rail

Pareillement pour la résidence de Boulogne, vous dites la résidence, mais il y a une partie Voyages, même si ce n'est pas notre périmètre.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

L'évolution sur les résidences, là aussi, Monsieur HOUEL, vous nous avez questionnés. On vous répond clairement qu'il y a effectivement dans le projet la création d'une résidence Traction à Douai ; peut-être que cette résidence a existé par le passé, elle a dû être supprimée pour de bons motifs, je ne fais pas faire d'archéologie, peu importe, aujourd'hui il y a donc la création d'une résidence Traction à Douai. On fait un petit zoom sur la slide d'après qui détaille pourquoi on le fait : transfert de l'annexe Traction de Boulogne à Calais. Sur les ASCT, la résidence de Douai existe déjà, mais, dans le même mouvement, on la renforce sensiblement au niveau de la charge, notamment avec les transferts des résidences actuelles de Cambrai et d'Arras. De la même manière que pour la Traction, il y a transfert de la résidence ASCT de Boulogne à Calais et, enfin, spécificité des ASCT, il y a transfert de la charge ASCT de Tergnier vers Saint-Quentin en priorité, mais aussi Laon.

Mme DEDISSE, FO

Cela veut-il dire une fermeture de la résidence de Tergnier ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Ça veut dire un transfert de l'intégralité de la charge de Tergnier vers la résidence de...

Mme DEDISSE, FO

Donc la fermeture de la résidence.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je vous le redis, le transfert de l'intégralité de la charge ASCT de Tergnier vers Saint-Quentin et Laon.

M. FERTÉ, RS FO

Et pour la résidence Traction de Douai, à combien avez-vous évalué vos besoins ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Ce n'est pas complètement arrêté et, quelque part, je dirais que ce sont aussi des éléments sur lesquels il va y avoir un dialogue avec vous. Vous le verrez sur les journées le 10 mai.

M. MAGNIN, SUD-Rail

Quel genre de dialogue ? Le même que celui que vous avez eu avec les Boulonnais pendant 2 ans ? Ça fait 2 ans qu'on nous fait croire des choses. On nous l'a annoncé au dernier moment alors que ça fait longtemps que vous le savez ! Vous savez qu'il y a cent familles à Boulogne ! Cent familles ! Pour le dialogue, je vais rester poli.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Sur Boulogne...

M. TRUCHAUD, UNSA

Excusez-moi, au niveau du transfert partiel de charge de Cambrai et Arras vers Douai, avez-vous ne serait-ce qu'une fourchette, un pourcentage ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est un peu compliqué, mais disons qu'on est sur des ordres de grandeur d'un quart à un tiers environ qui immigrerait vers Douai. Du coup, la résidence de Douai serait en nette augmentation.

Un zoom sur les résidences...

M. LAMBERT, SUD-Rail

Excusez-moi, vous avez été interrompu, mais vous étiez en train de répondre à l'intervention de mon camarade sur Boulogne, parce que je voudrais rajouter une couche là-dessus. Revenez sur votre slide précédent parce que j'avais une autre question : avant d'arriver à cette page-là, tout était très bien, offres supplémentaires, mais je me demandais comment on allait faire à effectif constant parce que, aujourd'hui, on ne peut aller que dans votre sens d'augmenter l'offre, mais à effectif constant, je ne comprenais pas comment on allait faire. Maintenant, j'ai compris, on ferme une cité ferroviaire – je vais l'appeler comme ça – complète pour renforcer ailleurs. J'aimerais donc que vous répondiez à mon camarade parce qu'il n'y a pas que la Traction, il n'y a pas que l'ECT, il y a la fin des autorisations de départ, il y a le bureau administratif qui est transféré à Lille. Vous fermez la gare de Boulogne, vous fermez la ville ferroviaire à Boulogne, je pense quand même que ça mérite une réponse !

Et la question que j'avais, même si elle est moins importante que la réponse que vous allez donner à mon camarade Ludo : dans le projet que vous avez, Cambrai appartient à l'UO TER et l'escale à l'UO du Hainaut au niveau sédentaire, les bruits qui courent sont-ils confirmés comme quoi elle passerait demain à l'UO Centre puisque vous voulez mettre ensemble les contrôleurs et les conducteurs ? Cambrai passe-t-elle à l'UO Centre ou reste-t-elle à l'UO du Hainaut ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Dans le projet qui est discuté en ce moment à l'ERC Nord-Pas-de-Calais, c'est ça ?

M. LAMBERT, SUD-Rail

Oui. Si vous pouviez répondre à ces bruits-là et à Ludo.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Le problème est que comme c'est un sujet qui va faire l'objet d'une présentation en CSE ultérieure, on ne peut pas en parler maintenant. C'est le projet défendu par Pascal GREBEAUX, mais je dirai que ce sujet n'est pas en lien direct avec SA2020. Un zoom sur les trois résidences concernées et qui provoque évidemment de l'émotion dans l'assistance concernant Boulogne. Il faut avoir en tête que les deux dernières origines destinations de Boulogne disparaissent lors du SA2020. Les ex-Intercités étaient en retournement à Boulogne avec les changements de locomotive,

donc le décrochage des 22200 et l'accroche des 67400 en gare d'Amiens, au SA2020, ce train bascule intégralement en Régiolis et, afin d'optimiser le temps de trajet pour offrir une performance au sens du TER Chrono sur ce train-là, on a souhaité faire sauter ce temps d'attente très long à Amiens où il y avait le changement de mode de traction. Le caractère bi-mode du Régiolis le permet évidemment donc, de fait, demain, sur la desserte Paris – Amiens – Boulogne, Amiens sera une gare où le train va stationner, puis repartir ; il va arriver en mode traction électrique, on aura démarré le moteur quelque temps avant ; il repartira en mode de traction diesel et marquera l'arrêt de la même manière qu'il aurait pu le marquer par exemple à Longueau, la gare d'avant.

M. MAGNIN, SUD-Rail

Excusez-moi, vous n'appellez pas ça une relève ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non, il n'y a pas de relève, c'est le même matériel qui continue, c'est un changement de matériel aujourd'hui.

M. MAGNIN, SUD-Rail

Vous ne changez pas le personnel ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non, non, puisque je vous ai dit, dans le cinquième point sur la robustesse qu'on ne ferait pas de changement de personnel en cours de route. Aujourd'hui, quand vous changez de locomotive et de mode de traction, effectivement, vous avez des changements de personnel parce que le conducteur de la locomotive thermique est dans la locomotive thermique et le conducteur de la locomotive électrique est dans la locomotive électrique et on change, mais, demain, on fait le projet de bout en bout avec le Régiolis.

Avec la performance d'accélération qui est améliorée sur le Régiolis, ça permet de gagner 20 minutes de temps de trajet sur le Paris – Amiens – Boulogne, ce qui fait que – ce n'est pas fait exprès, mais c'est comme ça – demain vous aurez deux offres Boulogne – Paris, l'une avec le Régiolis TER tourné côté Amiens en 2 h 27, et l'autre côté TGV en 2 h 28. Ce TER-là ne sera plus terminus Boulogne, il sera terminus Calais. Pourquoi ? Parce que, sur le trajet départ Paris, Amiens, Boulogne, vous n'avez pas de station de gasoil autre qu'à Amiens : on ne va évidemment pas arrêter le train en gare d'Amiens pour aller faire le plein, on ne va pas demander aux clients de descendre, de changer de rame parce qu'il faut aller faire le plein à Amiens. Le seul autre endroit où on a une station de gasoil à proximité est Calais.

Autre élément important, qui est aussi dans notre schéma industriel quelque chose que l'on veut monter comme ça, quand on est sur des grands axes de circulation comme ça, on essaye d'avoir des installations de maintenance aux deux bouts pour sécuriser le matériel ; on en aura besoin sur le Régiolis. L'intérêt d'aller à Calais est que vous touchez évidemment la station de gasoil et donc l'intégralité des pleins de gasoil sur cet axe-là sera fait à Calais et vous aurez également la possibilité de faire de la petite maintenance, ne serait-ce que des relevés de codes défauts, ce qui nous permettra de mieux sécuriser la production sur cet axe qui, avec le 67400 hors d'âge souffre aujourd'hui énormément.

Voilà donc pourquoi ces Intercités ne sont plus terminus Boulogne, mais terminus Calais.

M. DELECOEULLERIE, FO

Sur les Paris – Calais, vous dites qu’une partie sera transférée à Calais. Il y a cinq allers et retours par jour, de quel ordre est cette partie ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il n’y aura rien de bougé par rapport à ce qu’il y a à Amiens si c’est ça votre question.

M. DELECOEULLERIE, FO

Un peu, oui.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il y a un équilibrage avec le reste de la charge Intercités qui est sur Paris – Amiens.

M. DELECOEULLERIE, FO

Avec le Paris – Amiens que les agents de Paris avaient en fait ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Oui, c’est ça.

M. DELECOEULLERIE, FO

On récupère les Intercités des Parisiens, d’accord.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Jusqu’à maintenant j’écoutais votre présentation avec un grand intérêt et je notais mes questions pour attendre la fin ; je ne vais pas les reprendre, mais il y en a une qui me brûle les lèvres. Suite à l’annonce de la fermeture de certaines résidences, du transfert de charge d’une résidence à une autre, quel est l’éventail de négociation et de discussion qu’il y aura là-dessus ? Parce que je veux bien avancer et, comme on vous l’a déjà dit, comprendre certaines prérogatives de production, etc., mais vous annoncez quand même assez froidement la fermeture de résidences, ce qui impactera des familles. À quel moment y aura-t-il possibilité de revenir éventuellement sur le plan de transports qui a été préparé ? Parce que s’il n’y a aucune négociation, aucune discussion possible, on assumera la présentation au mois de décembre à la mise en service du roulement.

Mme MIET, SUD-Rail

Excusez-moi, invitez-vous toutes ces familles le 2 mai pour leur annoncer les yeux dans les yeux ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Pourquoi le 2 mai ?

Mme MIET, SUD-Rail

Le 2 mai, Monsieur MARTEL vient à Calais et à Boulogne faire la présentation du SA2020.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je vais présenter le SA2020 comme je l'ai fait hier à Lens.

Mme MIET, SUD-Rail

Invitez-vous les cent familles ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est une présentation que je fais aux cheminots, je vais le présenter à Boulogne comme je le présente ailleurs. Après que voulez-vous ? Si je suis interpellé, il y aura un dialogue...

Mme MIET, SUD-Rail

Parce que vous n'êtes pas sans savoir que Monsieur QUILLET viendra, mais uniquement pour les agents de train, mais il n'y a pas que les agents de train, il y a les tractionnaires, il y a les vendeurs, il y a les agents de gare, ceux qui étaient à la manœuvre des machines Corail, il y a tout ça. Et ce n'est pas Monsieur QUILLET qui va leur dire demain...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Cette tâche disparaît évidemment.

Mme MIET, SUD-Rail

Oui, on l'a compris, on n'est pas idiots !

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Oui, il y aura des conséquences également sur le personnel sédentaire et, ça, on va le développer le 28 mai.

Mme MIET, SUD-Rail

Eh bien ils attendront un mois !

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Pour répondre à la question de Monsieur GRANDÉ, sur l'aspect négociation qui me semble quand même important, on se doute que ce sera un moment compliqué à passer. On veut évidemment l'aborder de la meilleure façon et on n'a pas envie d'aller à l'échec sur SA2020. Pour autant, il y a quand même des décisions de révision qui sont un peu difficiles à prendre, vous le comprenez, mais on va évidemment tout mettre en œuvre pour que ça se passe le mieux possible. Il va y avoir un calendrier de négociations. Je crois d'ailleurs, et vous l'avez dit tout à l'heure, Monsieur HOUEL, la présence des dirigeants demain et après-demain sur place fait qu'on ne perd pas de temps pour aller à la rencontre des gens, prendre des rendez-vous, discuter de tous les cas individuels. Il y a des procédures qui existent dans l'entreprise, avec des entretiens individuels, et il y aura évidemment également des négociations collectives. C'est pour ça que le 21 mars on avait dit qu'il y aurait des rendez-vous tout au long du deuxième trimestre ; il y en aura aussi cet été si possible et ça reprendra sur un rythme régulier à partir de septembre. On a donc devant nous encore plusieurs mois pour travailler ces sujets, il y a donc moyen de sortir de cette situation difficile.

Évidemment, vous parlez des cent familles, je comprends et j'ai travaillé sur le littoral à un moment, je sais la sensibilité qui existe à Boulogne, mais la nature de l'offre et

des flux ont évolué avec le temps : il y a aussi des sites ferroviaires qui ont fermé par le passé, les offres se transforment, il y a aussi des créations. C'est la nature même de l'offre qui est tirée quelque part du besoin des clients.

Il y a aussi des évolutions technologiques : évidemment qu'il y avait des gens qui étaient à la manœuvre en gare de Boulogne quand il fallait dégarer les 67400, faire les essais de freins, les raccordements et les évolutions ; demain c'est du matériel Régional, donc vous ne faites plus ces tâches-là. C'est tout simplement lié à la nature du matériel qui transite par la gare...

M. HOUEL, CGT

Mais ce qui est différent aussi, c'est que les trains continueront de s'arrêter et de passer à Boulogne.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Bien sûr.

M. HOUEL, CGT

Vous comprenez que les agents d'escale, les ASCT et les ADC continueront de voir les trains s'arrêter en gare et à se remettre en marche. Ce n'est pas une tâche qui est supprimée parce qu'on a modifié le matériel...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Monsieur HOUEL, je n'ai absolument pas dit qu'il n'y aurait plus personne en gare de Boulogne, je n'ai pas dit ça : on aura toujours besoin d'avoir du service en gare à Boulogne, évidemment. Boulogne reste une gare avec un niveau de desserte important.

M. HOUEL, CGT

Je vais parler côté ASCT et ADC, je vous dis que ce qui est choquant c'est que, quand on ferme une ligne, il n'y a plus de trains qui circulent, il n'y a plus de train ; là, les trains seront là et ce seront peut-être les mêmes, et puis ce seront certainement les mêmes agents qui assureront ces trains-là avec une prise et fin de service à Calais. C'est quand même un truc de dingue !

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Demain, avec le SA2020, l'ensemble de l'axe Amiens – Calais a été revu puisque c'était auparavant deux offres Picardie d'un côté et Nord-Pas-de-Calais de l'autre : on a donc rebâti l'intégralité de la desserte de l'axe Amiens – Calais dans une logique intra-régionale et non avec deux régions avec une espèce de frontière entre Rue et Rang-du-Fliers comme hier. Cette offre-là a aussi été conçue sans retournement à Boulogne, vous n'avez donc plus d'origine destination, il n'y a plus de retournement de train TER en gare de Boulogne. Il n'y a donc pas la nécessité de conserver du personnel roulant sur place et c'est la raison qui justifie le transfert de la charge ADC et ASCT vers Calais.

M. HOUEL, CGT

Mais c'est quand même dingue : il y a un peu moins de 18 mois, il était question de claquer 400 000 euros pour rénover une annexe Traction à Boulogne et un local à côté : 400 000 euros il y a un an et demi ! Ce plan de transports n'évolue pas

forcément positivement à mes yeux, mais il n'a pas été conçu en 6 mois : ça fait plusieurs années que la Direction travaille sur un tel sujet. Pourquoi donc être venu il y a 18 mois avec des petits pains, du café, etc. un samedi matin vendre du rêve à des cheminots pour leur annoncer aujourd'hui qu'ils vont devoir faire leurs valises et partir à Calais ? Je serais très mal à l'aise à votre place !

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Ce sujet de Boulogne est de toute façon dans l'air depuis plusieurs dizaines d'années, ce qui montre bien que les gens pressentaient quelque part que les évolutions d'offres allaient de manière imparable amener des transformations à Boulogne.

M. HOUEL, CGT

Non, parce qu'on leur avait promis 400 000 euros ! Monsieur Rémi PANIER leur avait promis une enveloppe de 400 000 euros ! La Direction ne va pas promettre une enveloppe de 400 000 euros si elle sait pertinemment qu'elle va fermer l'annexe ! On a aussi de beaux exemples en France où on a rénové des ateliers entiers pour les fermer 18 mois après, mais c'est absurde !

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Au moment où Rémi PANIER avait fait cette proposition, il était effectivement dans une logique de rénovation de l'annexe de Boulogne. On n'était pas arrivés aux conclusions auxquelles on arrive aujourd'hui qu'il est contre-économique de conserver cette charge à Boulogne, il l'a donc fait en toute bonne foi. Là-dessus, il n'y a aucun complot : il y a 18 mois, on n'était pas arrivés au niveau de maturité sur la construction des journées et l'économie qui en résulte que celle que l'on a aujourd'hui ; c'est pour ça qu'aujourd'hui, sur la base d'un projet, on le dit. Si on l'avait annoncé il y a 18 mois, on nous aurait dit : c'est dogmatique, vous venez attaquer la résidence de Boulogne alors même que vous n'avez pas de projet.

M. HOUEL, CGT

Non, non, non, non, non. J'étais présent ce jour-là, je peux vous dire que Monsieur PANIER avait annoncé qu'il n'y aurait plus de charges suffisantes pour 21 ou 22 bonshommes, il était même venu leur vendre des prises de service délocalisées et compagnie. Il savait donc à ce moment qu'il n'y avait plus de charge de travail pour la totalité des agents.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il n'avait pas d'élément sur le SA2020...

M. HOUEL, CGT

Ce sont des mensonges !

M. ROTOLO, RS CGT

Ma question va un peu dans le même sens. On a une création à Douai : est-ce une résidence ou une annexe ? Ce n'est pas la même chose...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non...

M. ROTOLO, RS CGT

Si on crée une résidence à Douai, quelle résidence vide-t-on ? Parce qu'il n'y a pas de conducteur à Douai aujourd'hui, il va donc falloir aller en chercher et en chercher sur quelle résidence ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Côté Traction ?

M. ROTOLO, RS CGT

Oui, quelle résidence vide-t-on ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Les choix d'organisation ne sont pas complètement arrêtés à ce stade, mais disons qu'on trouverait logique que la résidence de Douai soit plutôt affectée sur l'UP de Fives mais qui a déjà Lens : ce serait donc une UP divisée sur trois sites de production avec une sorte de siège à Fives et deux résidences ou deux annexes – je ne fais pas de différence entre les deux termes –, une à Lens et une à Douai. En fait, on ne vide pas puisque vous repartez d'une base qui n'est pas identique, ce ne sont plus les mêmes trains. On ne peut donc pas dire qu'on vide telle résidence si on met les trains à telle autre.

M. ROTOLO, RS CGT

Je comprends bien, mais il y a une résidence à Douai, vous n'allez pas embaucher des conducteurs, vous allez aller les chercher ailleurs.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Ah oui.

M. ROTOLO, RS CGT

C'est ça que je veux savoir : où irez-vous les chercher ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

De ce qu'on peut connaître, vraisemblablement, la majorité des gens intéressés seraient plutôt soit à Fismes soit à Valenciennes. Est-ce que ça répond à votre question ?

M. ROTOLO, RS CGT

Oui, mais c'est inquiétant pour Valenciennes.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je dis ça, mais, évidemment, il va y avoir une interrogation des agents, il y aura du volontariat, les gens vont regarder les journées, comment ça va fonctionner sur place. Ce dialogue-là va s'ouvrir.

M. WARTELLE, CGT

Excusez-moi, apparemment, des consultations auraient déjà eu lieu pour les ADC de Lens ; on leur parlerait même déjà d'une résidence d'une vingtaine d'agents avec un CTT. Ça donc déjà l'air d'être pas mal ficelé et il y a déjà pas mal de volontaires.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je ne sais plus qui a posé la question, mais le format est en effet celui de l'équivalent d'une équipe traction, ce qui veut dire qu'il y a effectivement un CTT à la tête de cette équipe. Après, le volume peut bouger de quelques unités, ce n'est pas complètement arrêté.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Désolé, je vais revenir sur Boulogne, mais c'est pour étayer mes propos. Sur la stratégie globale, vous avez dit ce matin : calmez-vous, la concurrence est pour 2022, il faut réussir SA2020 pour gagner tous les marchés. Jusque-là, on est d'accord. Ce qui me gêne dans cette présentation, c'est qu'on est ambitieux, mais on ne met pas les moyens, et quand je dis les moyens, il s'agit des moyens humains. Non seulement on ne met pas des moyens humains supplémentaires, mais on délocalise des familles entières. Vous l'avez dit et je vous en ai donné acte ce matin, ce sont les cheminots qui font vivre cette entreprise : ils font un travail de dingue pour la faire fonctionner.

Mon camarade Vincent parlait du transfert 80 agents de Tergnier sur Saint-Quentin ou Laon, Ludo parlait des 100 agents de tout Boulogne. On pourrait se féliciter d'une annexe supplémentaire à Douai, mais ce n'est finalement pas de l'embauche, ce sont des gens qui viendront de Valenciennes, qui viendront de Lens : c'est comme ça qu'on veut gagner et réussir ce projet, en délocalisant les agents. C'est ça votre projet !

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Dans la présentation qu'on vous a faite le 21 mars, il y avait la slide avec les trois engrenages : on était sur 1) les nouvelles attentes et les évolutions des clients, 2) les critères de robustesse, qui ont été très présents dans la construction des JS, et 3) les facteurs économiques. Évidemment, là-haut, ils ne s'attendent pas à ce que le projet SA2020 entraîne une augmentation des coûts, il y a donc plutôt une légère baisse de coût, c'est ce que j'ai écrit dans la présentation plus haut : une légère baisse du volume global des journées de service.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Et le coût de la démotivation, le coût de la déception, le chiffrez-vous ? Vous entendez la prise de position de mon camarade Ludo ou de Christophe sur les conséquences pour les familles de Boulogne et de Tergnier. Combien coûte tout ça ? Parce qu'on est toujours en train de parler d'argent. Effectivement, il faut qu'on fasse mieux en maîtrisant les coûts, mais ceux qui vont gagner, ceux qui vont nous faire gagner et éviter que cette fameuse concurrence arrive, ce sont bien les cheminots. Si une partie d'entre eux est déçue par ça, en quantifiez-vous le coût ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est bien pour ça qu'on veut avoir une concertation sur ce sujet. Après, concernant le cas de Boulogne, il faut avoir en tête que l'analyse des flux, la partie technique, telle que je vous l'expliquais sur le Régiolis, de même que la géographie ferroviaire, le positionnement de Boulogne dans l'offre telle qu'elle existe. Le positionnement de Boulogne a été évidemment pertinent par le passé, il ne l'est plus aujourd'hui en termes de lieu d'origine de production du train. Ça, c'est une réalité, mais il y a eu d'autres lieux ferroviaires comme ça par le passé également. On ne peut pas empêcher l'entreprise de se transformer parce qu'on a besoin aussi de répondre à

des critères d'efficacité économique. Effectivement, une des conséquences de l'offre telle qu'on l'a montée pour le SA2020, est que vous avez des grands hubs ferroviaires positionnés sur la carte, les cinq gares City autour de la métropole lilloise, vous avez évidemment les endroits où vous avez des produits trains importants, là où il y a des ateliers (Amiens, Calais), demain sans doute Laon où on veut faire un projet, Beauvais également ; il y aura Aulnoye à terme où on a aussi des projets d'évolution ; en revanche, il n'a pas Boulogne, ce qui veut dire que le lieu de rassemblement des rames, le lieu de départ des trains, c'est Calais. Dans la logique, il n'y a pas de baisse de charge sur le littoral puisqu'on a veillé que le Calais de demain soit le Calais + Boulogne d'aujourd'hui, évidemment chacun avec sa part de la légère baisse de charge dont je parlais. Si vous voulez conserver Boulogne, ça obligerait à tordre la production et à avoir des surcoûts liés au fait qu'il faudrait aller raccrocher les personnels avec évidemment des conséquences sur la robustesse, parce que, je suis désolé de le dire, mais aujourd'hui les éléments de transport routier, que ce soit le taxi ou le car, sont systématiquement des éléments qui nous amènent de la non-robustesse dans la production du plan de transports.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Quand on parle de Tergnier ou de Boulogne, on ne parle pas d'Ennevelin ou de Fretin. Il y a encore des usagers.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il y a encore des trains.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Il va y avoir des trains encore et des usagers. Laissez-moi terminer s'il vous plaît ! Parce que, plus de résidence train à Boulogne, plus d'annexe traction, les BA transférés sur Lille, l'impact que ça va avoir sur les agents d'escale : qui va rester à Boulogne ? Ce n'est pas comme si la gare de Boulogne... On parle de Boulogne, on ne parle pas de Fretin ou d'Ennevelin. C'est pareil pour Tergnier, il y a encore du monde, il y a encore des usagers, il y a encore une vie ferroviaire, mais il n'y aura plus personne, quasiment plus personne ! Vous nous dites si, mais qui ? Plus de résidence train, plus d'annexe, plus de traction, plus de BA, des agents d'escale moins nombreux aussi ! Mais qui va s'occuper des usagers ? C'est ça notre ambition ! Je me répète, mais ce n'est pas Fretin !

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

À Boulogne, ceux qui vont s'occuper des usagers et des clients, ce sont ceux qui s'en occupent aujourd'hui : vous avez des agents sédentaires dont le rôle est de faire de la vente et de l'accueil aux clients, ils vont rester. Après, effectivement, ceux qui faisaient des tâches de produit train, de type accroche-décroche, essai de freins, manœuvre, etc., l'évolution technologique fait qu'on n'en a plus besoin. Il y aura aussi des ASCT à bord qui n'auront pas leur prise de service à Boulogne, mais à Calais, c'est tout. Demain, il y aura plus de TER qui passeront par Boulogne.

M. LAMBERT, SUD-Rail

On aura le débat le 28 sur de la polyvalence. Vous annoncez des choses comme la polyvalence des métiers, la polycompétence pour continuer à s'occuper des usagers. Vous dites que des gens vont rester sur site : avez-vous des annonces à faire là-

dessus, sur qui va s'occuper de quoi ? Parce qu'un vendeur, ça vend. Vous voyez ce que je veux dire, le débat qu'on a eu sur la réorganisation de l'ERC, les impacts que ça va avoir : vous nous disiez que ce n'était pas lié à SA2020, peut-on avoir ça demain sur Boulogne ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Ça, ça fait partie des projets que les patrons d'ERC viendront vous présenter. En attendant, aujourd'hui, ce que je vous dis, c'est qu'il y aura toujours du service client à Boulogne, que ce soit à la vente ou sur les quais.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je m'arrête là, mais tout est lié. Quand on vous dit que tout est lié, Monsieur RABIER, on le voit aujourd'hui que tout est lié !

M. WATTEBLED, Secrétaire

J'avais juste une question en rapport avec hier : la gare de Boulogne ne va-t-elle pas devenir un Pang ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non, non.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Blague mise à part – ce n'est pas tout à fait une blague –, vous n'êtes pas en train de refaire une desserte telle que l'annonçait SA2020 avec l'évolution du maillage du TER, vous êtes en train d'anéantir des gares, des emplois, des personnes qui habitent à des endroits et que l'on va délocaliser brutalement. Juste comme ça, je ne veux pas rentrer plus dans le détail du dossier parce que ça a été très bien fait auparavant par les camarades qui sont intervenus, et parce qu'on a déjà fait ce débat, je ne sais plus quand – on se voit tellement en ce moment –, à un CSE ou je ne sais où, où vous nous disiez : arrêtez de croire qu'on est diaboliques ou je ne sais quoi. Comment voulez-vous qu'on prenne autrement les choses venant de votre part ? Vous êtes venu dans une annexe un samedi matin, comme le disait mon camarade, avec des petits pains, des croissants et tout ce qui va bien, pour nous dire : ne vous inquiétez pas, on va trouver des solutions. Et là, d'un seul coup, boum, on supprime ! Et d'après ce qu'on comprend, il n'y a pas que Boulogne qui va être supprimé. On ne peut donc plus vous croire ! C'est ça qui pose problème : vous arrivez avec un projet, et là je fais le lien avec la question de Stéphane GRANDÉ qui demande si vous allez prendre en compte nos revendications ou tout est ficelé et c'est juste une présentation et basta ? C'est quand même malheureux d'arriver à ce constat-là entre vous et nous, c'est malheureux parce qu'on est dans la même entreprise et on devrait avoir le même objectif. Vous nous donnez raison quand on doute de votre honnêteté, de vos dires, de vos propositions, parce que vous avez travaillé sur le SA2020, ça a commencé en 2015, il me semble, ce qui fait que vous avez quand même bossé dessus 4 ans, donc depuis 4 ans le sujet de la fermeture des annexes a dû germer dès le départ. Pourquoi il y a un an avez-vous dit l'inverse ? Comment voulez-vous que l'on vous croie derrière ? C'est déplorable.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Dont acte. Outre le fait que ça fait déjà depuis plus de vingt ans que le sujet est en l'air sur Boulogne, je dirais que vous auriez pu prendre des exemples autres par le passé que celui d'il y a 18 mois. Dans la construction du SA2020, il y a eu plusieurs étapes entre 2015 et aujourd'hui, ce sont 4 ans de travaux, mais les travaux qui consistent à entrer dans la phase de conception des journées de service et de venir déjà approcher le coût global de l'ensemble, ça, ce sont des choses qui ont été construites en 2019, ce ne sont pas des choses qu'on a faites avant. Je le redis, au moment où Rémi PANIER a discuté de ça il y a 18 mois avec les ADC de Boulogne, il est sincère dans sa volonté de faire une rénovation de l'annexe et de dire qu'on va pouvoir trouver des solutions. À ce moment-là, on n'a pas commencé à construire les journées et on n'est pas venu interroger les premiers éléments de volume sur la charge.

M. ROTOLO, RS CGT

Une fois n'est pas coutume et la délégation CGT demande une suspension de séance.

M. RABIER, Président

On l'accordera, mais j'aimerais que...

Mme DEDISSE, FO

Je pense que c'est un peu la même chose concernant Tergnier justement. Ça fait 4 ans que les projets sont déjà en étude et les agents de Tergnier ne sont même pas au courant 7 mois avant de la fermeture de la résidence. Quand allez-vous leur annoncer ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Aujourd'hui, on vous dit qu'il y a transfert de la charge de Tergnier vers Saint-Quentin et Laon de la même manière qu'on l'a fait pour les ADC...

Mme DEDISSE, FO

Monsieur MARTEL, vous ne pouvez pas nous annoncer ça et parler du volet social qui va avec ça parce que, pour le coup, je vous félicite quand même parce que, Tergnier, on ne l'a pas vu venir, chapeau !

Mme MAHIEUX, CGT

Là, c'est une grosse surprise pour nous, vous ne pouvez pas nous dire ça comme ça...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non, mais attendez, j'ai répondu à la question de Monsieur GRANDÉ tout à l'heure, je peux donc vous refaire la même réponse : évidemment qu'il va y avoir un accompagnement social, évidemment que les managers vont prendre les agents un par un pour analyser finement chaque situation individuelle et évidemment qu'il y aura aussi des négociations collectives à ce sujet.

Mme MAHIEUX, CGT

Dans quel délai ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Ça commence aujourd'hui.

M. HOUEL, CGT

Juste pour continuer le délire, je lis avec attention votre slide, j'anticipe sur le zoom de Douai et je vois que vous mettez Douai, parce que ça devient stratégique, au titre des origines départs de TER City. Si je prends votre belle carte, je m'aperçois que Hazebrouck, c'est origine et départ TER City. Donc pour éviter de mettre le feu à la fois à Boulogne, Dunkerque, Calais, dans combien de mois et de semaines vous allez nous annoncer votre volonté d'ouvrir une annexe Traction à Hazebrouck vu que ça va devenir un lieu stratégique au titre des ouvertures... On va arrêter de se mentir : à partir de quand allez-vous l'annoncer ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

On ne vous ment pas là-dessus. C'est vrai, et vous êtes bien informé, Monsieur HOUEL, qu'on a évidemment... Vous avez cinq radiales principales qui constituent le TER City dans l'offre de demain : Lille – Valenciennes, Lille – Douai, Lille – Lens, Lille – Béthune et Lille – Hazebrouck. Vous avez Lille – Valenciennes, à chaque bout il y a des résidences ; Lille – Lens, à chaque bout il y a une résidence ; demain Lille – Douai, il y a une résidence ; Béthune, ça semble compliqué, il y a des facteurs de proximité qui font que ça ne semble pas d'un intérêt plus important que ça. On a aussi effectivement des idées autour de Hazebrouck : pour l'instant, ce n'est pas mûr, on ne l'a donc pas mis dans le projet, c'est quelque chose que l'on va étudier, on va le regarder avec vous. Le ferons-nous ou non ? Je ne sais pas vous répondre aujourd'hui, mais c'est vrai...

M. HOUEL, CGT

On va se regarder dans les yeux, Monsieur MARTEL, vous n'allez pas dire qu'aujourd'hui vous ne savez pas ? Ne dites pas que vous ne savez pas aujourd'hui s'il y aura quelque chose ou pas à Hazebrouck, vous savez qu'il y en aura une, il faut...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je vais vous répondre les yeux dans les yeux, Monsieur HOUEL, j'ai demandé aux gens qu'on étudie effectivement l'ouverture d'une résidence Traction à Hazebrouck. Après, on va interroger l'établissement sur les opportunités, avantages et conséquences. Est-ce qu'à un moment on viendra vous présenter ce projet ici ou non, je ne sais pas répondre à ça. Aujourd'hui, j'ai la volonté qu'on étudie ce projet, je vous dis tout ce que...

M. RABIER, Président

Il est 16 h 12. Nous sortons faire une pause et nous revenons vers 16 h 20.

Interruption de séance à 16 h 12

Reprise à 16 h 23

M. WATTEBLED, Secrétaire

Merci de cette interruption de séance. Après cette interruption de séance, on ne va plus assister à cette présentation ; par contre, on ne partira de cette salle que quand vous nous aurez remis le document sur table et un envoi numérique par la suite, mais on ne partira pas sans le document. Si vous avez la possibilité de le faire tout de suite, c'est mieux, parce qu'on ne partira pas avant d'avoir ce document.

Sur la suite, les prochains CSE, on exige le document que vous présenterez. Ça fait deux fois qu'on a une présentation sur le SA et deux fois qu'on a la présentation en écran et seulement après l'envoi numérique. Comme tout document ou comme toute présentation en CSE, on exige le document avant, avec l'envoi des documents.

Je précise que je parlais au nom des cinq organisations syndicales présentes ici et l'ensemble des élus.

M. RABIER, Président

On va vous envoyer par mail à l'ensemble des élus, y compris à ceux qui ne sont pas là, cette présentation et, pour ceux qui la souhaitent en photocopie, on fera les photocopies tout de suite. Dites-moi combien il faut de photocopies ? Il faut un peu de temps, on en a pour une vingtaine de minutes, le temps de faire les photocopies. Sinon, le mail, vous l'avez tout de suite, dans 2 minutes. Donc 10 photocopies et le mail dans les 5 minutes. Et j'ai pris note de votre demande d'avoir un document en amont de la réunion, comme pour les autres.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Ce qui nous évitera, Monsieur RABIER, d'engager éventuellement des entraves au bon fonctionnement de l'instance.

M. RABIER, Président

Je ne considère pas que l'instance a été entravée. On a des débats difficiles parce que les sujets sont très difficiles, mais l'instance n'a pas été entravée. Une suspension de séance fait partie des possibilités offertes dans le règlement intérieur.

J'ai pris note de tout ça, on lève la séance et on vous fait les photocopies dans les 10 minutes.

La séance est levée à 16 h 26.

CSE TER Hauts-de-France
Extrait du procès-verbal de la réunion du CSE du 25 avril 2019
Délibération du CSE

Le CSE TER Hauts-de-France, informé ce jour dans le cadre de sa consultation sur la politique sociale de l'entreprise, les conditions de travail et l'emploi prévue par les dispositions des articles L.2312-17, L.2312-26 et suivants du code du travail et après en avoir débattu en séance ;

Décide, conformément aux dispositions de l'article L.2315-91 du code du travail, de se faire assister par un expert-comptable ;

Désigne à cet effet : EMERGENCES-ECO, 261, rue de Paris, 93556 Montreuil Cedex

Votes

Pour 25

Contre 0

Abstention 2

Donne mandat à Monsieur Alexandre KIKOS, secrétaire du CSE, pour prendre toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de cette délibération, notamment de prendre contact avec l'expert désigné et éventuellement engager, pour défendre les intérêts du comité, toutes les procédures administratives et judiciaires.

Votes

Pour 25

Contre 0

Abstention 2

La résolution est adoptée.

Alexandre KIKOS

Signature



Contacts pour l'envoi de la délibération à Émergences Eco

dalvesdasilva@emergences.fr
vrenoux@emergences.fr
ahierso@emergences.fr