

Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

RÉUNION EXTRAORDINAIRE DU 10 SEPTEMBRE 2019

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel	Assesseur
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
Mme BUTHLE, Relations sociales	Assesseur
M. VASSEUR, Médecin de région	
M. QUILLET, Chef de projet Direction de lignes	
M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020	
Mme THIEBAUT, RS	
Mme DOUVRY, Médecin du travail	

ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc/Présent	SUPPLÉANTS	<u>OS</u>	Exc./Vote
M. KIKOS	CGT	P	Mme CORBIN	CGT	
Mme DERRAIN	CGT	E	M. WATTEBLED	CGT	V
M. DECLERCQ	CGT	P	M. PIETTON	CGT	
M. FOURNIER	CGT	E	M. WILLAEYS	CGT	V
Mme BASSEZ	CGT	P	Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT	P	M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT	P	M. WARTELE	CGT	V
M. ESPINOUSE	CGT	P	M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT	E	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. FRANCOIS	SUD-Rail	
Mme MIET	SUD-Rail	P	Mme RICHON	SUD-Rail	
M. SOUIN	SUD-Rail	P	M. HIAUX	SUD-Rail	
M. LENFANT	SUD-Rail	P	Mme PARENTY	SUD-Rail	
M. EUDELIN	SUD-Rail	P	M. PLATEAUX	SUD-Rail	
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail		Mme PLESSY	Sud Rail	
Mme LE SAINT	UNSA Ferroviaire	E	Mme COQUERIAUX	UNSA Ferroviaire	V
M. HONVAULT	UNSA Ferroviaire		M. GAUDEAU	UNSA Ferroviaire	

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

REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

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

**Ordre du jour de la réunion extraordinaire du Comité Social et Économique
du mardi 10 septembre 2019**

- | | |
|--|----|
| 1) Consultation (phase vote) sur les conséquences de la nouvelle structuration du Groupe au 1 ^{er} janvier 2020 au niveau du périmètre du CSE TER Hauts-de-France | 5 |
| 2) Phase d'initialisation sur le projet de création de Directions de Lignes au TER Hauts-de-France | 14 |
| 3) Information sur le projet du SA 2020 de TER Hauts-de-France | 42 |
| 4) Consultation (phase échanges) sur le projet d'évolution des résidences de Boulogne, Douai et Tergnier | 77 |

La séance est ouverte à 9 h 35.

M. RABIER, Président

Bonjour à tous. Je vous propose d'ouvrir cette séance du Comité social et économique TER Hauts-de-France. Nous commençons par l'appel si vous le voulez bien.

M. LECOMTE, RS CGT

Pour la CGT, Mme Boukredia sera remplacée par M. David Wartelle ; M. Ludovic Fournier par Pierre Willaëys ; et Mme Derain par Xavier Wattebled.

M. NOTELET, RS SUD-Rail

Pour la délégation SUD-Rail, M. Notelet remplace M. Grandé ; M. Lambert en audience prendra la réunion en cours.

Mme DEBAST, RS UNSA

Pour la délégation UNSA M. Stéphane Miens remplace Mme Hélène Le Saint ; Mme Agnès Coqueriaux remplace M. Michel Trouchaud, et est au complet.

M. FERTÉ, RS FO

Pour la délégation FO, Mme Alexandre supplée Mme Dedisse.

M. VEZARD, RS CFDT

Et pour la CFDT, M. Fossier remplace Mme Manier.

M. RABIER, Président

Merci. Je vous propose, si vous en avez, d'écouter vos déclarations liminaires ? Est-ce que vous en avez ? Bien. Je vous propose donc d'attaquer l'ordre du jour avec le point 1 de ce CSE extraordinaire.

1) Consultation (phase vote) sur les conséquences de la nouvelle structuration du Groupe au 1^{er} janvier 2020 au niveau du périmètre du CSE TER Hauts-de-France

M. RABIER, Président

Le point 1 est la phase vote de la nouvelle structuration du Groupe, c'est-à-dire le dossier Gouvernance des sociétés anonymes qui se mettent en place. Là, est-ce qu'il y a une déclaration ?

M. KIKOS, Secrétaire

J'aurai une délibération à porter au vote, Monsieur le Président.

M. RABIER, Président

Je vous écoute.

M. KIKOS, Secrétaire

Par délibération du 29 août 2019, le CSE TER Hauts-de-France a désigné le cabinet Émergences aux fins de réaliser une expertise, conformément aux dispositions de l'article L2315-94 du Code du travail, dans le cadre de la procédure d'information-consultation relative au projet de nouvelle gouvernance ferroviaire.

Compte tenu de la tardiveté de la désignation du cabinet et partant, de l'impossibilité pour celui-ci de réaliser les travaux dans les délais impartis, le CSE décide d'annuler la délibération désignative adoptée le 29 août 2019.

Qui vote contre ? Qui s'abstient ? Qui vote pour ?

La délibération recueille 26 voix pour.

M. LECOMTE, RS CGT

La délégation CGT a une déclaration à faire sur la nouvelle structuration du Groupe.

« Monsieur le Président,

Il est bon de rappeler le contexte législatif et réglementaire de la nouvelle structuration du Groupe au 1^{er} janvier 2020. Issue de la loi dite Nouveau Pacte Ferroviaire, celle-ci transforme les 3 EPIC, Tête, Mobilités, Réseau, constituant le Groupe public ferroviaire SNCF en 3 sociétés anonymes dénommées Société nationale SNCF, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs.

Créer une société SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau, met fin au recrutement au statut au 31 décembre 2019, fixe les modalités et le calendrier d'ouverture des trafics voyageurs à la concurrence, établit de nouvelles règles financières pour les investissements sur l'infrastructure et le calcul des redevances. En revanche, la reprise de 35 milliards de dettes n'est pas inscrite dans la loi et ne fait que l'objet, pour l'instant, d'une annonce du premier ministre en juin 2018. Théoriquement, cette reprise de dette devrait être inscrite dans la loi de finances de 2020.

Cette loi dite NPF doit être complétée par plusieurs ordonnances, décrets et arrêtés, précisant certaines modalités d'application. Le 12 juillet 2018, la CGT écrivait que rien n'était fini et que tout restait à faire. Cette loi, construite sur le seul dogme de l'ouverture à la concurrence confirme ce que nous continuons de combattre : l'atomisation du service public ferroviaire.

Plus d'un an après, où en sommes-nous ?

- *À ce jour, 23 décrets sont publiés.*
- *1 décret de 2018 toujours pas publié.*
- *4 décrets du premier semestre 2019 toujours pas parus.*
- *4 décrets doivent encore paraître avant la fin de l'année.*
- *Sans compter les projets d'ordonnances et les rapports.*

Nous disions que cette loi était impréparée, nous en avons maintenant la preuve. Près d'un an après, les premiers effets dévastateurs se font sentir. L'équilibre financier du système n'a pas été assuré par la loi. Il manquait 1,5 milliard d'euros avant la réforme.

L'urgence sur la vétusté du réseau impose néanmoins une hausse des investissements. Et comme pour la création des LGV, c'est sur l'entreprise publique que repose leur financement. Dans ces conditions, la pression sur les salariés et les fermetures de lignes sont les variables d'ajustement.

Le budget 2019 du GPF table sur une croissance de 6,8 milliards d'euros, avec une dette en augmentation s'établissant à 60 milliards d'euros. Les intérêts annuels de la Tête dépassent les 1,8 milliard d'euros. Une réforme pour laquelle le financement était un sujet majeur, une nouvelle fois nous avons le sentiment de passer à côté.

Sur la question des effectifs, les suppressions s'élèveraient à 2 800 sur le périmètre du GPF. Chiffre déjà partiellement atteint, car à la fin du mois d'août, nous comptabilisons moins de 1 500 emplois. À ce rythme, la prévision explose pour approcher les 3 600 suppressions. Les conséquences sont déjà visibles, cet été notamment au guichet.

Sur la question de la concurrence, il s'agit d'un leurre. Son efficacité n'a jamais été démontrée. De plus, il n'y a rien d'obligatoire. Cela dépend d'un choix politique. Pourtant, c'est l'ouverture à la concurrence qui justifie la modification du statut de l'entreprise. La fin des recrutements au statut, la casse massive de l'emploi, le rabougrissement de l'offre ferroviaire.

D'ores et déjà, nous pouvons identifier plusieurs risques et enjeux. Sur la structuration et le fonctionnement du Groupe SNCF. Au-delà du risque que fait peser l'explosion de la SNCF en 5 sociétés prenant la forme de sociétés anonymes, le danger immédiat se situe sur les filiales Fret et Gares & Connexions. En effet, rien ne garantit le caractère d'entière propriété publique de ces filiales, et donc de faire l'objet de futures ouvertures ou de cession du capital. Le risque pour Fret SNCF est d'autant plus inquiétant que la société est menacée par une plainte déposée auprès de la Commission européenne pour aide publique abusive. Cela pourrait se traduire par un remboursement de 5 milliards, impossible à honorer compte tenu de l'état financier. Ce qui pousse à dire – et la Direction SNCF ne s'en cache pas – qu'un dépôt de bilan serait mis en œuvre.

La liste des 27 principales gares dont les missions de prestations de base sont transférées à Gares & Connexions au 1^{er} janvier devrait s'allonger avec un objectif de 40 gares. Les statuts des sociétés fixés par décret sont modifiables par une Assemblée générale extraordinaire des actionnaires. Donc, rien n'empêche des modifications majeures ultérieures.

Ensuite, certaines gares et certains ateliers de maintenance du matériel, et certaines lignes secondaires peuvent être transférées aux autorités organisatrices, selon les dispositions contenues dans la loi Nouveau Pacte Ferroviaire.

Pour les cheminots, si la fin du recrutement au statut au 31 décembre 2019 est actée dans la loi, nous ne connaissons encore rien sur le nouveau cadre social que l'entreprise veut négocier pour les nouveaux embauchés et les cheminots actuels.

L'enlisement des négociations sur la future CCN ferroviaire laisse présager des dispositions fixées a minima par décret. Chaque société étant juridiquement indépendante, nous pouvons nous poser la question d'une réécriture de la réglementation et d'une renégociation de certains accords collectifs par activité.

Si de futures filiales se créent après le 1^{er} janvier 2020, il y sera appliqué la convention collective correspondant à l'activité principale de la société non celle de la branche ferroviaire. Le transfert obligatoire de personnels sera en rupture avec leurs lignes métier actuelles. Ils seront désormais gérés par leurs sociétés respectives.

Les politiques et stratégies métier et RH étant gérées par chaque société, les passerelles entre sociétés, déjà complexes aujourd'hui au sein du GPF, le seront encore plus sans le rôle de garant de la cohésion sociale qu'était censé exercer l'EPIC de tête.

Lorsque nous disions que Gouvernement et Direction du GPF jouaient au Monopoly avec la SNCF, nous n'imaginions pas à quel point vous étiez prêt à utiliser notre entreprise publique pour assouvir votre soif de business. La mobilisation avant l'été, au mois de juin, avec 4 000 cheminots actifs et retraités, montre bien à quel point la réforme ne passe pas. Elle appelle des suites à venir, dans et hors l'entreprise, avec notamment la journée d'action du 24 septembre prochain.

Monsieur le Président, la délégation CGT vous remercie de votre attention. »

M. RABIER, Président

Merci. Y a-t-il d'autres prises de parole concernant ce premier point ?

Avant que nous passions à la phase vote, je vais tout de même éclairer les points qui ont été soulevés, en tout cas tenter d'apporter quelques éléments de réponse aux points soulevés par la délégation CGT.

Donc, une réforme ferroviaire votée par une loi, l'année dernière, à l'été dernier effectivement, se met en œuvre progressivement, avec un certain nombre de décrets – vous l'avez dit – qui sortent. Et le 1^{er} janvier 2020 est un acte de constitution – c'était dans le dossier – de nouvelles sociétés, qui régit le Groupe public ferroviaire unifié en France.

C'est un moment important dans l'histoire du chemin de fer en France. Il y en a eu d'autres. Le chemin de fer, c'est toute une histoire assez riche de par la création de l'entreprise SNCF en 1938, de par différentes lois qui ont constitué RFF, la loi de 2014 qui a réintégré RFF, la loi de 2018 qui crée de nouvelles sociétés.

Dans cette affaire, le législateur a décrit une nouvelle structuration qui s'appuie sur quelques piliers que vous avez cités, effectivement : SNCF Réseau, vous l'avez dit, qui intégrera demain Gares & Connexions, puisqu'aujourd'hui Gares & Connexions était dans Mobilités. C'est une transformation forte. Le Fret, qui est une nouvelle société également à partir du 1^{er} janvier. Pour le reste, ce sont des changements de noms : Mobilités s'appelle Voyageurs. Retenez qu'au niveau du Groupe public, les 3 EPIC actuels, nous avons quelques milliers de personnes qui basculent d'une société à une autre, d'une manière automatique ou choisie en fonction des possibilités

offertes. L'essentiel des agents demeure. Il y a une continuité – c'est ce que nous avons expliqué dans les différents documents – du contrat de travail.

Vous avez souligné le risque, et c'est effectivement un point sur lequel l'entreprise travaille et œuvrera avec les différentes organisations syndicales au point de vue national, sur la fluidité qu'il peut y avoir d'une société à une autre, demain, comme celle qui existe aujourd'hui ou qui existait hier, lorsque l'on veut changer de poste, changer de SA. Nous serons très attachés, au niveau du Groupe public unifié, demain, à ce que cette fluidité continue. Pour être très pragmatique, quand je suis affecté à la SA Voyageurs et je veux, parce que j'ai une opportunité, être affecté à Gares & Connexions, il faut que ce soit une opération simple, par un formulaire 630 et que je puisse être affecté à la nouvelle société.

Nous travaillerons. Un agenda social a été décrit et se met en place au niveau national. Le DRH national, Benjamin Raigneau, doit rencontrer toutes les organisations syndicales représentatives pour travailler ces sujets-là. Cela fait partie des points, comme le point sur le futur contrat que vous avez évoqué, futur contrat dont nous n'avons pas encore complètement les contours. Mais retenez que ce sera le nouveau contrat contractuel qui s'appliquera aux futurs recrutés comme aux contractuels actuels. Aujourd'hui, vous avez deux catégories de salariés : ceux qui sont au statut, la très grande majorité, et les contractuels, une minorité. Demain, vous aurez toujours deux catégories de personnel, et non trois. Parce qu'il y a eu des questions et des doutes là-dessus. Vous n'aurez pas les statutaires, les contractuels d'aujourd'hui, puis les nouveaux contractuels, mais bien les statutaires et les futurs contractuels qui intégreront ceux qui existent aujourd'hui avec un avenant.

Il y aura des changements, nous n'allons pas le nier. Cette loi bouscule beaucoup de choses. Elle interroge un certain nombre de salariés, c'est bien normal. Et cela touche sur notre périmètre, pour faire le lien avec le dossier qui vous avait été présenté, ceux qui, d'office, se retrouvent dans de nouvelles sociétés. Je vise en particulier les agents du Technicentre qui, en réalité, travaillent pour Fret, et se retrouveront demain dans la SA Fret. Et je vise aussi les agents de Gares & Connexions de Lille-Flandres, qui se retrouveront demain dans la nouvelle société Gares & Connexions.

Il y aura également d'autres agents qui se retrouveront dans ces nouvelles sociétés, parce qu'il y a des propositions de poste et ils vont concourir et être choisis s'ils conviennent en termes de profil.

Les politiques RH de demain, à travers ce futur contrat, à travers la fluidité que nous voulons, vont effectivement se décliner et s'appliquer dans tout le Groupe, avec les différentes sociétés.

Je ne vais pas revenir sur l'origine de cette loi, la concurrence, l'obligation par les régulateurs que sont l'ARAFER, de distinguer ce qui relève de prestations que nous devons à toutes les entreprises ferroviaires, et de celles que nous devons faire nous-mêmes en tant qu'entreprise ferroviaire SNCF. Tout cela est le fruit également d'une longue histoire d'évolution législative et réglementaire. Nous arrivons à un point où l'entreprise mute vers d'autres modes de fonctionnement pour pouvoir, demain, en tout cas sur TER, concourir légalement aux futurs appels d'offres.

Il y a énormément de pédagogie à faire sur cette affaire auprès des personnels. Nous nous y sommes employés auprès de ceux qui sont mutés d'office dans les nouvelles sociétés. Nous le faisons aussi aux frais de ceux qui restent dans les sociétés telles qu'elles existent, que ce soit Réseau ou Voyageurs demain, qui remplacent Mobilités.

Nous serons très vigilants à ce que tout cela se fasse en bon ordre, sans inquiéter sur le quotidien des agents, les contrats de travail, la solde et autres, pour que cela fonctionne comme aujourd'hui. Il n'y a pas, dans le quotidien des agents, une révolution qui va s'opérer, mais il y a tout de même – et c'est important – une nouvelle structuration du Groupe public, qui entraîne *de facto* des modes de fonctionnement qui seront différents.

M. TAILLEZ, CFDT

Juste pour m'inscrire un peu en faux par rapport à ce que vous avez dit. Nous, nous n'avons pas fait de déclaration parce que, nous n'allons pas nous mentir, c'est un gros sujet national. Notre délégation est tout de même fortement inquiète, même au niveau national. Effectivement, il y a eu la loi. C'est passé, nous ne le remettons pas en cause. Mais la loi, c'était l'année dernière tout de même. Dès le début de l'année, la CFDT a averti les instances nationales pour que nous commencions à travailler sur cette nouvelle gouvernance. Au final, il ne se passe rien pendant 6 mois. Au mois de juin, le DRH du Groupe nous sort une sorte d'agenda, nous ne savions pas trop où nous allions. Et là, personnellement, l'impression que j'ai est : « En gros, les gars, il reste trois mois. On vous balance un agenda social » que l'on appelle « agenda social du second semestre », que j'ai sous les yeux, où au final, il n'y a que des dates de réunion. Effectivement, il y a eu les trois premières tables rondes en septembre, et après tout se déroule sur les trois derniers mois. Donc, je n'appellerais pas cela un « agenda du second semestre », mais un « agenda du dernier trimestre ». En fait, sur le début des négociations, nous nous apercevons que nous ne faisons que des copier-coller. C'est un copier-coller du 254 pour les contractuels. Le ressenti que nous avons est qu'il faut absolument tenir la date butoir du 1^{er} janvier 2020, que nous allons transposer tous les textes réglementaires que nous avons pour les appliquer dans les SA au 1^{er} janvier 2020 et qu'il n'y a aucune place laissée à la négociation.

Et je rebondis aussi sur le fait que vous exposez qu'il y avait peut-être 3 contrats de travail prévus : statutaire, RH 254 et peut-être le futur. Je ne peux pas vous laisser dire qu'en fait la « boîte » est revenue sur deux contrats de travail. En fait, la « boîte » n'a pas le courage de négocier justement ces contrats de travail, parce que les négociations de branche sont en cours et que la « boîte » ne veut pas sortir du bois. Alors que d'un autre côté, on nous fait de beaux discours : « Ne vous inquiétez pas, nous allons fiabiliser les cheminots, nous allons leur demander de rester, nous allons leur promettre des augmentations salariales, etc. »

Je suis donc un peu choqué par cette histoire d'agenda social. Alors, effectivement, vous faites votre travail, vous nous dites que cela va bien se passer. Mais moi, je suis inquiet, je pense que cela ne se passera pas bien, et je pense qu'au 1^{er} janvier nous redescendrons une marche au niveau du mental des cheminots. En plus, nous avons encore des réorganisations, des choses comme cela. C'était juste pour vous signifier mon inquiétude et avoir l'avis de la délégation.

M. WATTEBLED, CGT

Première chose, M. Rabier, j'espère que vous croyez à ce que vous dites. J'ai des doutes, parce que je sais votre cursus. Vous expliquez souvent votre cursus de cheminot. Et expliquer ce que vous venez d'expliquer, c'est complètement contraire à un cursus de cheminot, avec toute l'histoire que cela englobe, cette histoire cheminote. Vous parliez de 37 – 38. Nous sommes en train de faire l'inverse de 37 – 38. Enfin, je ne vais même pas vous le rappeler, vous devez le savoir. Pourquoi a été créée la

SNCF ? Et aujourd'hui, pourquoi la SNCF est-elle anéantie ? C'est pour des appétits financiers et rien que des appétits financiers.

Après, sur ce que vous avez dit, et c'est là où je vous demande si vous croyez à ce que vous dites, c'est que la structuration de l'entreprise SNCF, RFF, en 3 EPIC a complexifié les passerelles. La fluidité des passerelles n'existait pratiquement plus, parce que chacun gardait son agent, parce qu'il était formé, parce que cela coûte cher, parce que « je n'ai pas envie de le donner », parce que « je ne peux pas embaucher, je n'ai pas d'autorisation d'embauche ». Cela bloquait déjà les passerelles. Et là, vous nous dites qu'avec les sociétés anonymes nous allons garder la même fluidité dans les passerelles, signifiant en gros que les passerelles fonctionnaient fort bien. Je vous dis qu'elles ne fonctionnaient déjà pas bien. Et avec les sociétés anonymes, ce sera encore pire.

Après, je finirai là-dessus, la dette ferroviaire. Pendant le conflit des cheminots de l'année dernière, il avait été annoncé par le Gouvernement et par les dirigeants de l'entreprise : « On va reprendre une partie de la dette ». Nous n'avons encore rien vu.

Dernière chose. Sur ce passage en force et cet agenda social, que vous dites social, nous vous disons depuis un bon moment qu'il n'y a pas de dialogue social, que c'est plus un monologue social de la part de l'entreprise, qui est obligée de réunir la seule instance qu'il reste. C'est purement légal, mais vous avancez à marche forcée. Cela explique tout de même les ordres du jour chargés et multipliés par X puissance -9, x10, comme dirait M. Martel. Entre le 5 septembre et aujourd'hui, nous avons eu 6 dossiers. Mais des dossiers structurants de l'entreprise. Comment voulez-vous, si vraiment vous êtes dans le dialogue social, que nous puissions avoir une analyse fine, lire les dossiers ? Parce que je vous rappelle que nous ne recevons pas les dossiers trois mois avant, forcément. Nous les recevons dans la foulée. Nous avons des piles comme cela sur les bureaux. En plus, comme le stipule la motion lue en début de séance, vous êtes incapables – ou l'on vous y oblige – de changer de calendrier, ne serait-ce que pour avoir une compréhension un peu plus claire pour les élus. Donc, oui, vous passez en force, et nous ne pouvons pas vous laisser dire que cela ira mieux demain avec les sociétés anonymes. C'est un mensonge.

M. RABIER, Président

Les négociations de branche ont été évoquées, la future convention nationale de branche dans votre déclaration et dans vos éléments complémentaires. Oui. Et nous n'avons pas terminé le sujet de la classification des métiers et de la rémunération. Donc, oui, cela compte dans les discussions sur le futur contrat. C'est une évidence.

M. TAILLEZ, CFDT

Ce que je veux vous dire, c'est que nous n'avons pas l'attitude d'une « boîte » conquérante. Nous attendons que cela se passe pour ensuite nous régler sur la convention. Si vous voulez garder vos agents – c'est le discours que l'on nous tient en national –, si vous voulez que vos agents soient fiers de travailler pour votre entreprise et vous le rendre, à un moment il faudra avoir une sorte de courage et dire : « Nous allons vous proposer une mutuelle, des augmentations salariales, etc. » C'est cela que je dénonçais, en fait. Et nous avons toujours une position attentiste, sauf sur les réorganisations. C'est cela que je voulais vous dire. Là, par contre, on y va. En avant-marche, c'est parti ! Et l'on avance sans concerter, en plus. Ou en concertant, je parle en général.

M. RABIER, Président

Je ne partage pas quand vous dites que nous n'avons pas une position offensive, pour ne pas dire conquérante, au niveau social. Je ne partage pas, parce que les dernières informations que j'ai eues, qui datent d'une semaine, qui sont donc plutôt récentes, de la part de Benjamin Raigneau, c'est plutôt justement de mettre sur la table... alors, vous allez me dire que nous n'avons pas beaucoup de temps, etc. Certes. Mais c'est plutôt de mettre sur la table des sujets qui sont très importants pour les salariés, comme la mutuelle. Aujourd'hui, les statutaires n'ont pas la mutuelle. Seuls les contractuels bénéficient de la mutuelle payée par l'entreprise. De mettre sur la table la médecine de soin, les spécialistes, y compris pour les contractuels qui, aujourd'hui, n'en bénéficient pas. De mettre sur la table la rémunération. Nous avons des bassins d'emploi où nous sommes hors marché – nous avons déjà évoqué ce point à plusieurs reprises dans le CSE.

Ces sujets-là seront mis en débat, donc je ne peux pas vous laisser dire que le contractuel de demain est le RH 254 aujourd'hui. Ce n'est pas l'intention de l'entreprise. Mais je n'ai pas la fin des concertations, puisqu'elles commencent à peine. Je ne peux donc pas vous dire à quoi cela ressemblera, mais ce n'est pas l'intention.

M. TAILLEZ, CFDT

Pensez-vous sérieusement que nous arriverons à négocier cela en trois mois, avec tout ce qu'il y a à négocier, franchement ?

M. RABIER, Président

Cela ne me semble pas irréaliste. Quand il s'agit de mettre à plat des choses, de donner effectivement de nouveaux droits, c'est possible, bien sûr. Nous connaissons l'analyse. Les organisations syndicales ont peut-être aussi un certain nombre d'évolutions et de revendications. Le marché, nous savons pourquoi, de temps en temps, nous ratons des recrutements. Enfin, nous ne sommes pas complètement naïfs par rapport à tout cela. Maintenant, il y aura bien évidemment des arbitrages financiers et budgétaires. Parce que lorsque nous allons vouloir de nouveaux droits, il faut regarder en face si c'est permis par le nouveau groupe.

M. TAILLEZ, CFDT

Je vais être franc avec vous. Sur les premières tables rondes, nous avons fait des propositions. Et nous n'avons pas eu l'impression que la Direction du Groupe souhaitait renégocier, par exemple, en profondeur le RH 254. On nous a clairement signifié... c'est pour cela, vous avez vu M. Raigneau la semaine dernière, mais les collègues qui sont en national, en réunion, lorsque nous échangeons ensemble me disent : « De toute façon, nous voyons que nous n'avons pas le temps. » C'est vrai que l'image est forte, mais cela va être du copier-coller de réglementations et nous verrons après. Sauf qu'après, pour moi, il sera trop tard. Donc, je reviens sur ce que je vous ai dit. Pour moi, en trois mois – parce que là, nous ne parlons que des 254, mais il n'y a pas que cela. Quand vous voyez l'agenda social, c'est une usine à gaz. Je me dis qu'en trois mois, ce ne sera pas possible. Je pense que la « boîte » a pris la décision – cela n'engage que moi, mais cela engage aussi mon syndicat – d'avancer toute seule dans ce projet, de mettre sur le fait accompli les choses qu'elle avait choisies. Je pense qu'au niveau national, cela a travaillé juillet, août, alors que dès le départ, comme je vous l'ai dit, nous aurions pu travailler tous ensemble, je pense. De toute façon, maintenant il est trop tard, une fois que les propositions seront proposées pour nous retourner, étudier ou faire des contre-propositions. Et cela, je pense que

l'entreprise le sait, et que l'on passe en marche forcée pour le 1^{er} janvier 2020. Après, je vous le dis, ce ne sont que mes propos et je sais que vous ne partagez pas mon avis.

M. LECOMTE, RS CGT

Nous n'allons pas refaire un débat sur un sujet qui est national, mais tout de même, il ne faut pas que l'on se raconte d'histoires. On sent bien que les négociations au niveau de la branche piétinent et que cela sera *a minima*. Pour quelle raison ? Pour que ce soit négocié directement dans les entreprises. La raison est uniquement là. Pourquoi ? Pour faire du *dumping*. C'est la concurrence. Nous en sommes là. Il ne faut pas se cacher. Nous, à la CGT, nous revendiquons une branche ferroviaire avec des accords pour tout le monde, au même niveau, pour justement éviter ce *dumping* social. Plutôt que de parler de mutuelle, nous, nous préférons étendre la protection sociale à l'ensemble de la branche ferroviaire. Avec cela, nous évitons aussi le *dumping* social. Mais nous ne sommes pas là-dessus. Du moins, l'UTP n'est pas là-dessus. Là, il faut être clair. Nous n'allons pas discuter 107 ans sur un sujet comme cela. Nous savons très bien que le but est de négocier au plus près des entreprises. Pourquoi ? Pour la concurrence et pour faire du *dumping*. Et négocier *a minima*. Nous en sommes là. C'est tout.

Après, quand vous dites que vous ferez tout pour que cela se passe bien et que cela ne sera pas trop contraignant pour les cheminots, moi si j'étais au Fret, je serais un peu inquiet. Quand on voit la politique Fret de notre entreprise et même au niveau de l'État, où l'on abandonne complètement le Fret – je pense au train Perpignan – Rungis –, où l'on fait tout pour qu'il n'y ait plus de Fret ferroviaire, moi je serais inquiet. Donc, dire que cela va bien se passer, c'est mentir aux cheminots quelque part.

M. RABIER, Président

Vous avez raison sur le fait que ce n'est pas le lieu... nous ne sommes pas compétents pour négocier, au niveau organisation syndicale ou au niveau Direction, les sujets de l'agenda que vous avez reçu.

Le calendrier est serré. Nous n'allons pas nous raconter d'histoires, pour reprendre la formule de M. Lecomte. Le calendrier est extrêmement serré. Les décrets sont sortis, pour certains, tardivement, y compris pour l'élaboration du dossier. Le législateur et le Gouvernement appliquent une politique qui nous touche fortement. Moi, je vous redis, pour répondre et terminer sur le sujet à M. Wattebled, oui, en 2014, il y a eu la nouvelle structuration avec les 3 EPIC. Oui, nous n'allons pas nous mentir, il y a également eu quelques réglages à opérer pour les mutations à droite et à gauche. Mais je veux simplement revenir sur le champ de notre périmètre. Quand il s'agit de regarder demain les options possibles pour un agent de la filière transport mouvement, qui peut encore aller à l'EIC, qui peut encore évoluer vers d'autres activités et pas forcément TER, nous actionnons ces leviers. Le sujet n'est pas bloqué. Le sujet est plutôt, et cela fonctionnait déjà avant comme cela : est-ce que le service d'origine a la capacité de lâcher tout de suite la personne lorsqu'elle a une opportunité et qu'elle souhaite basculer vers un autre service ? Et cela, même il y a 20 ans, c'était déjà compliqué quand il s'agissait de laisser partir un agent qui avait une solution ailleurs. Il y a peut-être plus de souplesse juridiquement, mais les sujets de temporisation existaient déjà.

Pour terminer sur la négociation de branche, et cela comptera dans le futur contrat, puisque nous allons aboutir vers une autre organisation des métiers au sens du dictionnaire des filières que nous connaissons aujourd'hui. Le RH 263 bougera demain

- c'est une obligation – une fois que nous déclinons ce qui sera arrêté au niveau de la négociation de branche.

Je ne vais pas refaire des débats nationaux. Nous, nous sommes concernés, dans cette nouvelle structuration, par des agents – il y en a tout de même plusieurs dizaines – qui basculent vers une nouvelle société. Dans l'architecture des consultations, tous les CSE concernés, avec des agents qui basculent, sont consultés. C'est bien pour cela que le CSE TER Hauts-de-France est consulté sur ce sujet. Je vous propose de passer à la phase vote de ce dossier, qui est effectivement un dossier national où le CCGPF attend le vote de tous les CSE pour ensuite, lui, émettre le sien.

Qui vote pour la nouvelle structuration du Groupe au 1^{er} janvier 2020 avec les conséquences sur le périmètre du CSE TER Hauts-de-France ? Qui vote contre ? Je pense que nous en avons 26. Qui s'abstient ?

La nouvelle structuration du Groupe au 1^{er} janvier 2020 avec les conséquences sur le périmètre du CSE TER Hauts-de-France est rejetée avec 26 voix contre.

Ce résultat sera transmis ce jour au Directeur des relations sociales de l'entreprise, Jean-Robert Jaubert. Merci.

2) Phase d'initialisation sur le projet de création de Directions de Lignes au TER Hauts-de-France

M. RABIER, Président

Je vous propose d'attaquer maintenant le deuxième point qui peut faire l'objet d'échanges nourris, qui concerne la création de Directions de Lignes TER Hauts-de-France. Nous avons souhaité – et c'est dans notre mode de fonctionnement depuis même avant le CSE – indiquer la trajectoire que prend TER Hauts-de-France sur plusieurs exercices annuels. C'est-à-dire ce que nous voulons faire cette année, ce que nous allons travailler le reste de la fin de l'année, ce que nous voulons faire en 2020 et en 2021. Nous avons donc souhaité donner toutes les perspectives du nouveau modèle de gouvernance TER, qui n'est pas le nouveau modèle de gouvernance de l'entreprise SNCF. Je parle bien de l'organisation du TER Hauts-de-France sur 2020 et 2021. C'est pour cela qu'à mes côtés, Arnaud Quillet, qui est le chef de projet de ce dossier est présent.

Nous vous avons donc transmis un dossier que l'on appelle d'initialisation, qui ouvre le dossier et qui décrit justement les différentes étapes, le pourquoi, le sens, les enjeux et les calendriers. Avant que nous vous fassions une présentation et que je vous laisse la parole, y a-t-il des déclarations sur ce dossier ?

Un mot d'introduction avant que nous rentrions dans le fond, chez nous. La Direction générale TER a décrit dans son programme CAP TER 2020, qui est un programme qui s'applique à toutes les entités TER en France, les 11 entités TER. Elle décrit ce qu'elle souhaitait en modèle d'organisation future partout. Chacun y va à son rythme. Nous sommes plutôt, nous, TER Hauts-de-France, en queue de peloton, pour être très concrets avec vous, avec une organisation que nous prévoyons plutôt à partir de l'année 2020, mais qui s'étalera toute l'année 2020 pour finir en 2021. Cette structuration de l'organisation TER vise à mettre en place ce que l'on appelle maintenant non pas des établissements, tels qu'on les connaît aujourd'hui, mais des Directions de lignes. C'est là que nous allons expliquer un peu de quoi il s'agit. À l'exception d'un métier qui est celui de la maintenance.

Donc, les choix stratégiques faits par TER au niveau national, c'est que ne demeurent demain, dans toutes les entités TER, qu'un type d'établissement classique que nous connaissons aujourd'hui. Ce sont les Technicentres. Technicentres qui existent chez nous, dans leur forme actuelle, depuis le 1^{er} avril 2018. Donc, le Technicentre Hauts-de-France est non impacté par cette organisation future. En revanche, le Technicentre Hauts-de-France se recentre sur les métiers TER, puisque donc, progressivement – nous venons de le dire dans le point précédent – les agents qui travaillent pour Fret mutent à Fret au 1^{er} janvier, et d'autres agents, notamment ceux qui travaillent pour Voyages ou pour le Techninat ont déjà muté ou vont muter prochainement vers leur activité. Le Technicentre se concentrera demain sur les métiers de la maintenance, mais de l'activité TER.

Je laisse Arnaud développer un peu plus ce qu'est une Direction de Lignes et comment nous ferons chez nous pour travailler ce dossier.

M. QUILLET, chef de projet Directions de Lignes

Bonjour à tous. Comment pouvons-nous définir une Direction de Lignes ? Une Direction de Lignes, telle qu'elle a été pensée dans les grandes lignes, en tout cas par la DGTER – après, il y a forcément des adaptations locales –, c'est une entité opérationnelle qui regroupe plusieurs métiers. Donc, tous les métiers de la relation client, déjà. Je vais parler des trains, de l'escale, des ventes ainsi que le métier Traction. C'est-à-dire tous ceux qui élaborent le service, tous ceux qui participent au service sur le terrain.

L'objectif de la création de ces Directions de Lignes, d'une part, est d'avoir des entités où le manager de cette entité a les différents leviers de la production sous la main. Et bien sûr, dans le but de faire évoluer de manière favorable l'amélioration de la qualité de service, la performance opérationnelle, mais aussi – et j'expliquerai pourquoi après – dans le but de faire évoluer le positionnement de la relation clients. C'est-à-dire que, dans ces futures entités opérationnelles, dans ces futurs établissements, l'objectif est également de baisser le centre de gravité de la relation clients au niveau de l'établissement sur certains sujets. Je peux vous donner par exemple le sujet des relations institutionnelles locales, aujourd'hui, qui sont attribuées aux responsables de lignes rattachés à la Direction régionale. Demain, ce type de mission sera affecté aux Directions de Lignes, c'est-à-dire qu'il y aura, dans un service « satisfaction clients au sein de la Direction de Lignes », des personnes qui seront en charge des relations institutionnelles locales. Ce qui n'enlèvera pas bien sûr les relations...

M. SMAGHUE, CGT

Excusez-moi, je vous coupe. Je suis du Technicentre Hauts-de-France, donc ce n'est peut-être pas la même chose, mais je ne comprends rien. Pouvez-vous m'expliquer ? Vous changez les mots, mais je ne comprends toujours pas.

M. QUILLET, chef de projet Directions de Lignes

Aujourd'hui, nous sommes dans des établissements qui sont plus orientés métiers que produits. C'est-à-dire qu'effectivement vous avez dans chacun des établissements certains métiers, vous avez une ligne managériale qui s'occupe de la performance opérationnelle de chaque métier, avec un management de la sécurité pour les métiers de la sécurité, avec un management du commercial et autres. Par contre, au niveau de la Direction régionale, et cela ne fait pas partie des établissements – c'est peut-être pour cela que cela ne vous parle pas –, nous avons des personnes qui sont là pour aller, quand il le faut, rencontrer des institutionnels locaux, pour aller rencontrer les associations de voyageurs et autres qui ne font pas partie aujourd'hui des établissements, tels que vous les connaissez. Demain, ces missions-là seront également affectées aux Directions de Lignes. Ce sont juste des missions de relations clients, mais institutionnelles, donc des relations externes en fait.

M. SMAGHUE, CGT

Excusez-moi. Nous sommes en démocratie. Nous sommes des élus, nous pouvons aller voir les institutions aussi. Nous sommes dans la même entreprise. Enfin, je ne sais pas, je ne comprends pas votre truc.

M. QUILLET, chef de projet Directions de Lignes

Oui, il n'y a pas de sujet. Simplement, ce sont des postes qui existent aujourd'hui chez nous.

M. RABIER, Président

Pour être très concrets, aujourd'hui, les dirigeants, les responsables qui parlent aux associations d'usagers, qui parlent aux élus locaux, aux maires, etc., ne sont pas des personnes affectées dans les établissements. C'est ce qu'il faut avoir en tête. Aujourd'hui, dans l'établissement ERC. Encore moins Technicentre ou Traction. Pour faire référence à l'histoire du chemin de fer, comme le soulignait tout à l'heure M. Wattebled, par le passé, bien avant les unités opérationnelles, nous avons d'autres modèles d'organisation d'entreprise, avec en gros des chefs de gare et des établissements, des CETEX – on les appelait comme on veut. Il y avait des relations institutionnelles avec des représentants au niveau local. Je peux en témoigner, je l'ai fait. Et c'était plutôt assez intéressant, assez riche. Cela permettait localement, dans un rayon, d'aller expliquer ce qui changeait au niveau commercial, les nouvelles dessertes, etc. Alors, nous n'étions pas avec une région qui était autorité organisatrice. C'était bien avant les années 2000, bien avant la loi SRU, c'était dans un autre contexte.

Ceci étant dit, ce que dit là Arnaud Quillet, c'est que nous allons revenir à un mode de relation plus local, avec des externes à l'entreprise à travers ces Directions de lignes. C'est un point fort du dossier. C'est simplement cela que voulait souligner Arnaud Quillet.

M. WATTEBLED, CGT

Soyez précis, M. Rabier. Ne dites pas que nous revenons à l'époque des CETEX et compagnie, parce que c'est faux. Nous étions en établissement multi activités et multi métiers. Aujourd'hui, ce que vous nous présentez, c'est un établissement mono activité, activité de TER, multi métiers. Ce n'est pas pareil du tout. Parce que quelle synergie avons-nous avec les autres services ? Nous sommes en vase clos. Chacun « se tire la bourre ». Nous n'allons pas rentrer plus dans le dossier, parce que c'est juste une présentation d'un futur dossier bien plus épais, je pense. Mais c'est de cela dont on parle. Un établissement mono activité, multi métiers. Avec tous les méfaits que l'on sous-entend derrière : la polyvalence sans formation, la non-synergie avec l'activité Voyages ou avec Réseau. Nous le dénonçons. Nous, la CGT sommes sur des établissements multi activités, multi métiers. Ce n'est pas du tout la même chose. Fondamentalement.

M. RABIER, Président

Vous avez raison sur un certain nombre de points. Il s'agit bien de l'activité TER qui veut rassembler ces métiers, y compris la part Traction, à l'exception du Matériel, je le redis, pour l'activité TER. Il n'est pas question là – et je connais la revendication de l'organisation CGT, qui souhaite un peu rassembler non pas une activité, mais plusieurs, dans des établissements multi métiers... Nous, c'est effectivement plusieurs entités, demain, puisque nous en visons 5 qui regroupent tous les métiers de vente, escale, trains, tous les métiers de la relation clients que vous connaissez bien dans les ERC déjà aujourd'hui, avec les conducteurs. C'est ce que nous allons faire. Mais ce n'est pas simplement le périmètre de la gestion, etc. C'est aussi une vision où le rôle de cette entité sera aussi un rôle d'intervention externe. C'était le premier propos introductif. Il y a aussi cela comme nouveauté par rapport à ce que nous connaissons aujourd'hui dans nos établissements.

M. TAILLEZ, CFDT

Si j'ai bien compris, cette partie relations institutionnelles, etc., était déjà ancrée au sein de l'activité TER. Donc, ma question est : est-ce que vous éclatez l'activité TER dans les Directions de Lignes, c'est-à-dire l'ensemble ? Quand je dis l'ensemble, c'est par exemple la création des roulements, les relations institutionnelles... Sachant que je suppose qu'il sera obligé de rester une tête pour négocier la convention et tout ce qui est direction de contrat, etc. Où est-ce que nous parlons là seulement des relations institutionnelles et gardons, du coup, une grosse activité TER qui travaillerait pour toutes les DDL ?

M. RABIER, Président

Nous garderons une entité régionale – disons-le comme cela – qui va forcément agglomérer le tout et travailler pour toutes les DDL. Les DDL seront les bras armés de l'activité TER Hauts-de-France avec des missions sur un périmètre, sur un portefeuille de trains, sur un volume d'agents qui sont censés travailler, pour l'essentiel d'entre eux, à un même portefeuille de production de trains, de gares. Mais il y aura toujours une Direction de la communication régionale, il y aura toujours une DRH régionale, il y aura toujours un service institutionnel SGAT régional. Tout cela ne changera pas. Ceci étant dit, nous décloisonnons un peu et déconcentrons un peu certaines relations externes qui jouent sur la qualité de service, sur la perception des personnes.

C'est simplement cela, le propos. Nous ne cassons pas ce qui marche, mais nous redonnons un peu de lien local à l'externe. Mme Bassez voulait intervenir.

Mme BASSEZ, CGT

Bonjour M. Quillet. Je suis heureuse de vous retrouver en réunion. Après avoir éclaté l'UO Train de Lille, je vois que nous continuons sur la lancée. Je suis bien contente d'entendre et de voir, en lisant le dossier, que c'est bien sûr pour l'efficacité du travail sur le terrain que nous faisons cela, et pas pour favoriser l'arrivée de la concurrence en définissant les lots complets, avec le petit paquet cadeau qui va au-dessus. Parce que la dernière phase avec l'arrivée de la Traction, cela fait tout de même bien penser à cela, et cela me rappelle quelques discussions que nous avons pu avoir.

Je voulais, justement par rapport à la Traction, que vous nous expliquiez en quoi intégrer la Traction dans les Directions de lignes sera une plus-value pour ce travail sur le terrain. Merci.

M. QUILLET, chef de projet Directions de Lignes

Je vais intervenir pour répondre à deux questions. Il y avait tout à l'heure le sujet des interfaces et notamment avec les personnes qui ne seraient pas de l'activité TER. L'objectif n'est pas de fonctionner en vase clos, puisqu'effectivement il y aura toujours, entre la Direction régionale et Voyages ou même Réseau, ne serait-ce que dans les instances de pilotage de la production, qui existent déjà aujourd'hui, des interfaces où les personnes vont se rencontrer. L'objectif des Directions de Lignes n'est surtout pas de couper le lien avec nos collègues de Réseau, puisque de toute façon nous avons besoin de travailler ensemble, ne serait-ce que sur les sujets de circulation des trains, de régularité ou autre. Et nous n'avons pas non plus, dans les objectifs de ce projet, de couper les liens que nous pourrions avoir, par exemple, en termes – je préfère le dire parce qu'il y a forcément des questions qui arrivent comme cela – de déroulement de carrière ou autre, puisque ce sont des sujets, je suppose, qui seront abordés à un

moment donné dans le dossier, avec l'activité Voyages. Ce n'est pas du tout l'objectif et les enjeux des Directions de Lignes.

L'objectif des Directions de Lignes, je l'ai évoqué très rapidement tout à l'heure. C'est effectivement en termes de performance opérationnelle de mettre « les leviers » dans un même établissement, dans une même entité opérationnelle, des différents métiers qui agissent sur le terrain pour la chaîne de service. Et donc, forcément, la Traction en fait partie, pour répondre à votre question, Mme Bassez. Et c'est pour cela que la DGTER a demandé à ce que nous incluions dans un même établissement tous les métiers qui participent tout simplement aux voyages de nos clients, c'est-à-dire de la vente des billets jusqu'à la circulation des trains.

M. SMAGHUE, CGT

Excusez-moi, vous n'êtes pas là à chaque réunion, mais c'est de l'argent public, c'est « usagers ». C'est la définition du dictionnaire, Monsieur. « Usagers ».

M. FERTÉ, RS FO

D'abord, je voulais rejoindre ce que M. Bassez a dit. C'est que cela ressemble tout de même furieusement à des lots, à des entités prêtes à passer en cas de transfert de personnel. Cela se voit comme le nez au milieu de la figure.

J'ai des questions aussi qui m'étonnent. Vous allez éclater les collectifs, par exemple les UP, avec vos créations de Lignes. Vous allez garder dans les mêmes UP des personnes qui font partie d'établissements différents. Est-ce cela ?

M. RABIER, Président

Je vais répondre déjà sur le sujet, avant de passer aux UP, de l'éclatement global. Est-ce que nous faisons cela pour faciliter l'arrivée de la concurrence et perdre des marchés ? La réponse est non, trois fois.

(Rires)

Laissez-moi finir. Est-ce qu'il est légitime que vous posiez la question ? Bien sûr. Cette question vaut. Quelques éléments d'éclairage tout de même. Nous ne savons pas – et nous faisons partie d'une des rares régions aujourd'hui où l'exécutif régional, l'autorité organisatrice, souhaite la mise en place d'une concurrence du TER – et nous ne savons pas où. Ils ont évoqué et ont défini sur le territoire tout un tas de lignes, de lots possibles, et de combinaisons possibles. À l'heure où je vous parle, nous n'avons pas connaissance des lots qui vont ouvrir réellement à la concurrence, sur lesquels nous serons donc amenés à concourir. Premier point.

Cela veut dire que nous voudrions faire cela pour éventuellement faciliter l'arrivée de la concurrence. Ce serait compliqué, car nous ne savons même pas où va arriver cette concurrence. Nous avons eu plusieurs fois ces débats dans l'entreprise et dans d'autres régions. « Vous vous structurez pour nous rendre plus fragiles » : c'est exactement l'inverse que nous voulons faire, nous nous structurons dans un nouveau modèle de gouvernance TER pour nous « muscler » face à des appels d'offres demain.

J'entends que l'on puisse être contre l'arrivée de la concurrence, c'est une expression que je constate et que je respecte de toutes les organisations syndicales, ou en tout cas de beaucoup d'entre elles. Après, la responsabilité de l'entreprise n'est pas de laisser faire les choses et de constater qu'elle perd des marchés. La responsabilité de l'entreprise est de s'y préparer et de regarder comment nous pouvons nous améliorer.

Nous sommes intimement convaincus que cela passera par la satisfaction des voyageurs, pour utiliser un terme neutre et faire plaisir à certains autour de la table.

Nous sommes donc convaincus qu'il y a des endroits où la qualité de la production est perfectible et doit s'améliorer. En particulier sur le nord de Paris. Nous sommes convaincus que le SA 2020 sera un des leviers d'amélioration, mais pas le seul, puisque cette nouvelle organisation y contribuera également. Nous pensons donc – mais je ne vous demande pas de me croire sur parole, de toute façon vous ne me croirez pas – que cette stratégie d'organisation, puisque c'est bien cela qui se met en place, et ce n'est pas une stratégie pure TER Hauts-de-France, puisque c'est une stratégie qui s'applique aux 11 TER, est la bonne pour, demain, mieux répondre et remporter les appels d'offres. L'avenir nous dira si nous avons raison ou tort. Je ne peux pas le savoir, comme vous, à l'avance.

En tout cas, nous sommes convaincus que se satisfaire du statu quo en termes d'organisation nous met en posture de fragilité.

Le sujet sur la Traction, M. Ferté est un vrai sujet qui fait débat, j'ai envie de vous dire, qui continue de faire débat dans l'entreprise. À plusieurs niveaux et à tous les niveaux. Faut-il garder un établissement Traction unique, tel que nous venons de le mettre en place assez récemment finalement ? Ou faut-il, demain, répartir autrement nos conducteurs pour créer d'autres modes de fonctionnement éventuels ou d'autres sentiments d'appartenance pour être plus performants ? Que perdons-nous ? Que gagnons-nous, etc. ?

Ce sujet a été tranché pour TER, en tout cas. Et il va vers ces Directions de Lignes qui, à un moment donné, intègrent les conducteurs de train. *A contrario*, il a été tranché différemment pour les agents de la maintenance. Vous voyez comme quoi il peut y avoir une politique différenciée en fonction de tel ou tel acteur dans l'entreprise. Est-ce une bonne décision ? Encore une fois, l'avenir nous le dira. Nous pensons que cela fait sens et que cela apportera du mieux. Il faut que nous arrivions à garder ce qui marche d'un système intégré tel que nous l'avons mis en place aujourd'hui, parce qu'il y a tout de même de nombreux avantages et nous les avons un peu montrés, en tout cas développés, lorsque nous avons créé le nouvel établissement Traction. Demain, pouvons-nous garder ces avantages-là tout en intégrant... ? Une chose est sûre : ce que nous avons dit pour le SA 2020, avec la variété des missions pour les conducteurs, comme ce que nous allons faire là en 2021, parce que, pour le coup, le dossier n'est pas écrit, n'est pas mûr... nous sommes sur une trajectoire où nous vous donnons la philosophie jusqu'à 2021. Nous n'y allons pas par à-coup. Nous donnons tout, puis nous allons construire les gros dossiers comme l'évoquait tout à l'heure M. Wattebled.

Une chose est sûre, c'est que nous n'aurons pas – parce que nous n'y arriverons pas, parce que ce n'est pas ce que nous voulons non plus – une étanchéité à 100 % des conducteurs qui ne travailleront que pour tel axe et telle Direction de Lignes. Tout simplement parce que ce n'est pas possible. Nous avons encore une discussion hier, pour être très concrets avec vous, sur une logique géographique que nous souhaiterons garder. Aujourd'hui, il y a des unités de production à Traction et un établissement. Demain, il restera des unités Traction, elles ne travailleront pas forcément pour une seule Direction de Lignes, et donc un seul type de catégorie de trains. Ce sera beaucoup plus compliqué que cela. Donc, oui, la Traction restera tout de même un sujet que nous travaillerons vraiment à fond. C'est pour cela d'ailleurs que nous ne le travaillons pas, ne le mettons pas en œuvre tout de suite. Nous attendons la fin d'année 2020, le début 2021. Et nous nous donnerons vraiment une

bonne année pour savoir comment nous opérons cette transition dans les Directions de Lignes.

Nous allons aussi observer ce qu'il se passe dans les autres régions. Je vous le disais tout à l'heure, nous sommes plutôt une des dernières régions à opérer cette transformation d'organisation, pour aussi tenir compte du retour d'expérience des autres, mais le programme... ce qu'il faut retenir, en fait, c'est qu'il y a trois étapes – nous allons y venir. Il y a ce que nous voulons faire en tout début d'année, et cela concerne essentiellement Paris et Amiens ; il y a ce que nous voulons faire à l'été prochain, et là cela concerne le Nord-Pas-de-Calais ; et il y a ce que nous voulons faire en toute fin d'année 2020, début 2021, qui concerne l'intégration de la Traction. S'il y a quelque chose à retenir de la matinée, c'est cela. Et les dossiers qui vont arriver en CSSCT concerneront Paris. Là, nous vous donnons une trajectoire générale, qui va ensuite se décomposer en plusieurs dossiers. Le premier dossier concernera la création des Directions de Lignes à Paris et à Amiens. À Paris – c'est ce qu'il faut que vous ayez en tête –, nous allons intégrer des agents qui, aujourd'hui, ne sont pas dans notre périmètre TER Hauts-de-France, mais qui travaillent pour TER Hauts-de-France, qui sont aujourd'hui à l'ex ESV de Paris Nord, qui sont à l'ex ETNP de Paris Nord, section des conducteurs. Il faut bien que vous compreniez que cette recomposition en Directions de Lignes n'est pas qu'une simple affaire de garder le même périmètre et redécouper un peu autrement les choses. C'est aussi une affaire où nous allons intégrer des agents qui, aujourd'hui, ne sont pas dans notre périmètre de ce CSE. De la même manière que ce que Voyages a fait, quand il intègre les conducteurs de l'UP, de l'établissement Traction au mois d'octobre.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Nous pouvons prendre le débat en cours, c'est toujours le même discours que nous entendons sur ce sujet-là. Est-ce que nous pourrions au moins nous mettre d'accord sur le fait que si demain nous perdons un lot, l'ensemble des agents travaillant sur ce lot part à la concurrence ? Pouvons-nous au moins nous mettre d'accord là-dessus ?

M. RABIER, Président

Si nous perdons un lot, le lot sera défini par l'autorité organisatrice. Il y a un appel d'offres. Nous allons forcément concourir. Notre vocation est de garder tout. Malheureusement, nous perdons. Dont acte. Ensuite vont s'appliquer les règles définies par décret puisqu'il n'y a pas eu d'accord au sein de l'UTP sur les transferts ou non dans la future entreprise qui aura remporté le marché. Et là, ce sera donc les règles légales en fonction du taux d'activité des agents. Je prends un exemple. Nous perdons une ligne où vous avez des gares et des vendeurs. Les vendeurs sont sur cette ligne. Ils sont à 100 % concernés. J'ai envie de vous dire qu'ils sont normalement transférés. Je vous dis ce qu'il devrait se passer. Nous n'avons pas encore étudié, nous n'avons pas fait l'exercice pour de vrai. Il n'y a pas encore eu d'appels d'offres. Nous n'avons encore pas perdu sur la région et j'espère même que nous n'en perdrons pas.

Néanmoins, si cela devait arriver, ensuite nous regarderons pour les roulants, parce que c'est là que cela sera sans doute le plus complexe. Et là s'appliquera la règle de la majorité ou pas d'activité sur la ligne remportée par un autre opérateur. Si vous avez un conducteur qui passe son temps, à 70 %, à travailler sur cette ligne, en théorie il est transférable. Mais le décret prévoit tout de même que les volontaires sont pris en amont des personnes qui sont normalement transférées. Si d'aventure il faut

10 personnes et qu'il y a déjà 9 volontaires de la même région – la même région va loin, pour nous c'est jusqu'à Paris –, le nouvel opérateur doit déjà récupérer des agents plutôt d'accord pour aller dans la nouvelle entité que ceux qui sont d'office transférés. Est-ce que j'ai répondu à la question, M. Lambert ?

M. LAMBERT, SUD-Rail

Oui, vous avez répondu par l'affirmative. Parce que cette question est là pour essayer de comprendre votre stratégie. Vous avez dit effectivement que par rapport à des vendeurs qui travailleraient sur un lot que nous perdrons... je ne dis pas que vous voulez perdre les lots, en tout cas je l'espère très naïvement. Par contre, ce que je dis, comme l'ensemble des collègues qui ont pris la parole lorsque je suis arrivé, c'est que vous facilitez bien le travail de la concurrence si demain nous perdons le marché. Puisque vous mettez tout le monde sur un même lot. Dans les explications qui nous ont été fournies, c'est que nous faisons cela pour mieux discuter, pour mieux travailler ensemble. C'est tout de même très léger par rapport aux conséquences qui risquent de se passer si, effectivement, demain nous perdons les lots. Tous ceux qui travailleront dans les lots seront susceptibles demain de partir à la concurrence. Et quand vous rassemblez tout le monde par lot, effectivement, vous facilitez le travail de la concurrence demain. Si nous ne perdons pas le marché, tant mieux. Nous aurons eu des débats stériles. Par contre, je le répète une dernière fois. Si nous perdons le marché, effectivement, c'est tapis rouge pour la concurrence. On prend tout, on prend le « matos », on prend le personnel. Vous avez déroulé le tapis rouge. Ou alors, soyez plus pertinent dans votre présentation. Ne nous dites pas que vous faites juste cela pour mieux se parler, mieux travailler ensemble, etc. C'est très léger comme réponse par rapport aux conséquences que cela peut avoir si, demain, nous perdons le lot. Et vous avez réussi à créer l'unanimité sur les 27 élus. Il n'y en a pas un seul qui vous croit. En plus, moi je prends les éléments factuels que vous nous donnez pour justifier votre projet, par rapport aux conséquences que cela va créer. Oui, si nous perdons le lot demain, vous déroulez le tapis rouge à la concurrence.

M. MAGNIER, SUD-Rail

M. Rabier, excusez-moi, je me permets parce que cela va dans le même sens que Marc. Quand nous regardons bien, c'est un beau paquet cadeau que nous faisons à la concurrence. De toute façon, depuis le début où nous avons ces réunions en CSE, les dossiers de restructuration s'enchainent, et chaque fois nous rajoutons une petite marche pour donner la possibilité à la concurrence de venir chez nous. Quand nous regardons bien tout cela, pour moi, ce sont des parapluies que vous vous mettez. Vous faites comme vous avez fait avec le Fret : vous préparez déjà le fait « si vous perdez les lots ». Et là, c'est ce qu'il se passe. Vous aurez plus de facilités à transférer les personnes, en créant ces lots, si demain la concurrence remporte. Je ne dis pas que vous ne voulez pas remporter les lots, mais je dis que cela vous facilite puisque toutes les restructurations qui sont mises en place sont faites pour cela.

M. WATTEBLED, CGT

Je réitère ma remarque. Croyez-vous à ce que vous dites ? Et j'inclus M. Quillet dans cette réflexion-là.

Ensuite, pour aller dans ce sens, je pense que vous avez mis les pointillés. Et au final, vous structurez pour faire des choix. « Nous allons nous battre pour avoir ce lot-là, nous mettons le paquet ». Par contre, celle-là, ce n'est pas très grave... Donc, vous avez déjà mis les pointillés sur l'éventualité des lots ou des attributions de lots. Après,

sans aller trop loin dans le dossier, parce que je ne suis que sur le point 1, parce qu'il y a beaucoup d'interrogations sur les autres points. J'espère que nous aurons un peu plus d'informations dans les dossiers suivants.

Vous expliquez que le contexte est pour répondre au Triple A. J'ai juste une remarque. C'est le *business unit* qui le dit : le Triple A, c'est « assis, à l'heure, averti ». Nous parlons de trains. Il me semble que vous répondez peut-être oui à Xavier Bertrand, mais vous ne répondez pas aux cheminots et aux usagers, parce que l'essentiel et le socle commun à tous les cheminots, c'est la sécurité. Jamais vous n'en parlez. Jamais, jamais, jamais. Et tout ce que vous mettez en place, nous vous le disons depuis un petit moment, et encore il y a 5 jours, sur les autorisations de départ qui sont devenues des autorisations de mise en mouvement, vous baissez le niveau de sécurité. Et dans votre réflexion, en préambule, ce qui doit marquer les cheminots, vous ne parlez pas de la sécurité. C'est un fait. Et je pense que c'est normal, parce que c'est le *business unit* qui décide. Donc, c'est le « pognon », en gros.

Dans ces Directions de Lignes, quid des UO ? Quid des établissements ? Et au final, quid des encadrants ? Nous n'en parlons pas. Nous n'avons pas d'informations. Nous n'avons rien là-dessus, aucune donnée, juste un « truc » vague.

Je finirai juste là-dessus, M. Rabier. Vous dites : « L'avenir nous dira si nous avons raison ou pas. » Je vous rappelle juste comme cela que vous avez sous votre responsabilité 4 500 cheminots, donc *a priori* 4 500 familles. Les 4 500 familles ne veulent pas entendre : « Peut-être que l'avenir nous dira que nous avons raison », parce que ce qui est gênant là-dedans, c'est que vous faites fi de toutes les interrogations que les élus peuvent avoir, mais à travers les élus, le peu d'élus qu'il reste, les 27 élus qu'il reste, c'est toute une population cheminote qui se pose des questions. Et vous n'avez pas le droit de vous tromper là-dessus. Et quand on ne veut pas se tromper, on prend l'avis de tout le monde et on compose avec tout le monde. Sauf que là, vous composez tout seuls. Depuis un bon moment, vous composez tout seuls. Il n'y a pas de dialogue social, il n'y a pas d'écoute, il n'y a aucun bougé – et nous le verrons dans le dossier suivant. Toutes les remarques que nous pouvons faire, vous n'en prenez pas une seule virgule pratiquement, quand il s'agit d'organisation du travail. Donc, vous ne pouvez pas nous dire, et vous ne pouvez pas le dire aux 4 500 cheminots qui sont sous votre responsabilité : « Nous verrons, au doigt mouillé. Normalement, cela doit passer. » Ce n'est pas comme cela que cela doit se passer. Ce dossier de Directions de Lignes est un « truc » énorme, malgré le petit livret de 4 pages. C'est un « truc » énorme. Et présenté comme il est présenté, cela laisse augurer de sacrées problématiques dans les chantiers, parce que tout est fusillé.

Mme BASSEZ, CGT

Je voulais juste rebondir sur les transferts. Nous avons évoqué les possibilités de transferts. Vous dites que c'est un peu plus compliqué pour les roulants. Non, ce n'est pas si compliqué que cela. Je ne sais pas si vous avez observé un peu les projets de roulement du SA 2020. Nous sommes de plus en plus dédiés par ligne. Si, je peux vous faire des statistiques sur le roulement d'Aulnoye ou le roulement de Valenciennes. Vous savez, nous ne sortons plus beaucoup de son axe, et nous faisons du cadencement. Donc, non, ce n'est pas si compliqué. Je pense que pour les conducteurs, c'est à peu près la même chose. Nous arriverons vite au taux de transférabilité, effectivement. Pour le reste, je ne redirai pas ce qui a été déjà dit, parce que je pense que nous sommes tous d'accord autour de cette table. Apparemment, il n'y a que vous à convaincre. J'espère que vous ne vous rendez pas compte de ce qui

est en train de se passer, de ce que vous mettez en place. En tout cas, ce qui se dessine, c'est que vous êtes en train de jouer avec le feu. Et vous jouez aussi avec l'avenir des cheminots. Cela continue. Merci.

Mme MIET, SUD-Rail

Je voulais revenir également sur le fait qu'il n'y a pas que les roulants. Là, tout est fait, effectivement comme l'a dit Delphine, sur les roulements pour une bonne partie notamment de la couronne lilloise et du Hainaut, ou alors les agents ne feront que les mêmes trains, les mêmes lignes. Donc, nous savons très bien ce que cela veut dire derrière, ces transférabilités. Nous n'allons pas revenir dessus.

Par contre, une chose m'inquiète aussi, c'est le personnel qui va être transféré à Gares & Connexions et à Fret. Dans le dossier, il est bien marqué « continuité du contrat de travail ». Ce sera deux SA qui ne seront pas à capitaux incessibles. Donc, à un moment, le contrat de travail... si un investisseur devient majoritaire dans cette SA, le cheminot devra s'asseoir sur son contrat de travail, quoi qu'il arrive. Et cela n'a l'air de gêner personne. 150 personnes rien que sur la région qui seront transférées à Gares & Connexions et à Fret. Et elles n'ont pas leur mot à dire. L'entreprise a décidé de redispacher les activités et les métiers. Trouvez-vous cela normal ? Pensez-vous que nous ne voyons pas clair ? Quel que soit le projet, vous pensez que nous ne voyons pas clair, je pense.

Mme COQUERIAUX, UNSA

Je voulais aussi rebondir un peu sur ce qu'avait dit Xavier Wattebled. Justement, quid des UO ? Quid des établissements ? Parce que je suppose que les 2 ERC, à terme, vont disparaître. L'établissement Traction aussi. Et je trouve qu'il y a de grands oubliés aussi dans ce dossier d'initialisation : ce sont les fonctions supports. Les fonctions supports qui sont actuellement en établissement. Enfin, ceux qui restent. Parce que nous en parlons, là, c'est un petit paragraphe. Mutualiser au maximum les fonctions supports à la Direction régionale, afin de permettre aux Directions de Lignes de se concentrer sur leur cœur de métier, qui est l'exécution du service TER. Dixit tout ce qui est dans le dossier. Mais quel sera l'impact sur les fonctions supports ? Quel sera l'impact sur les Directions régionales ? Combien d'agents de fonctions supports qui sont actuellement encore en établissement seront transférés dans la Direction régionale ? Quand vous disiez tout à l'heure que les représentations des missions de certaines Directions régionales pour la représentativité vont être mises en Directions de Lignes, quel impact ? Combien d'agents ? Et je parle en équivalent agents temps plein. Je voudrais savoir ce que tout cela va donner.

Et quand je disais que les fonctions supports sont les grands oubliés de ce dossier, c'est quand nous voyons le planning de représentation, dans présentation des IRP, tous les CSSCT sont concernés, sauf, comme par hasard, le CSSCT Matériel et Direction. Donc, j'aimerais bien qu'il y ait tout de même un point fait en CSSCT Matériel et Direction, sur l'impact, sur les fonctions supports. Merci.

M. HOUEL, CGT

Je ne vais pas m'étendre sur le sujet, mais je me dois de prendre la parole. Je suis allé un peu prendre l'air tout à l'heure, parce que je suis dans un mauvais rêve. On dit toujours qu'un homme averti en vaut deux, que l'on grandit de ses erreurs, mais il y a des exceptions à ces dictons, parce que cela fait plusieurs fois que nous vous disons, et moi le premier, que nous sommes un exemple flagrant en 2008 lors de la séparation du Fret. Quand je vous dis que cette séparation est à l'origine de ce qu'aujourd'hui les

agents du Fret vivent, perte du marché, etc. Nous en sommes arrivés à une absurdité. Je vais me répéter. Je vais essayer de mettre les R dans mes phrases, parce qu'apparemment vous ne devez pas comprendre. Je trouve totalement inadmissible que l'on puisse caler un train Fret au départ de Grande-Synthe et avoir dans le même temps deux ou trois agents de Dunkerque à 8 km, voire 10, qui sont là, disponibles à appeler toutes les 2 heures leur bureau de commande, parce que nous les avons spécialisés sur une activité de TER, limite sur un ou deux axes, parce que les connaissances de lignes fondent comme neige au soleil. J'ai du mal à comprendre comment la Direction peut s'expliquer d'agir de la sorte.

Je vais vous faire le rappel. Nous avons connu une époque où tous les quarts d'heures nous annonçons dans les grandes gares, qu'en raison d'un problème d'acheminement personnel ou matériel... mais en fin de compte, c'était faute d'un nombre d'agents de conduite nécessaire. Nous avons calé quotidiennement des dizaines et des dizaines de trains. D'un autre côté, nous avons des agents du Fret qui, eux, ayant perdu des parts de marché énormes se tournaient les pouces, perdaient de l'argent. Ils étaient disponibles, mais avec la séparation comme vous le faites, c'est une catastrophe. Et cela date de 2008, donc cela fait 11 ans. Force est de constater que vous n'avez toujours rien compris de vos erreurs. Aujourd'hui, vous nous présentez un projet dans lequel vous nous dites que vous allez encore faire mieux, séparer encore mieux. Mais c'est une catastrophe. Le seul roulement mixte que nous avons encore sur la région, c'est le 170 de Fives. Et je peux vous dire que quand un agent du 170 est disponible, est en réserve, il sauve bien souvent des TGV et du TER. Et demain, ce ne sera plus possible. Comment expliquerez-vous cela ? Nous y reviendrons après, sur votre superbe projet du SA 2020 qui va résoudre toutes les problématiques. Nous mettrons les trains à l'heure, etc. Mais c'est impossible. Écoutez un peu ce que vous disent les élus. C'est un cri d'alerte que nous vous faisons là. Et nous pouvons reprendre les PV des premiers CSE depuis le mois de janvier. Il n'y en a pas un seul dans lequel nous ne vous alertons pas sur ce danger, parce que c'est un grave danger. Et vous, vous continuez. « Nous allons mettre à l'ordre du jour 4... » Alors, je rebondis aussi là-dessus. C'est un CSE extraordinaire dans lequel il y a 4 points ultra importants. Ordinaires. C'est un « truc de dingue ».

M. RABIER, Président

Nous allons tenter d'éclairer vos différentes questions. Je commence et je laisserai la parole à M. Quillet. J'ai entendu « gros paquet cadeau à la concurrence que ce projet », avec toutes les conséquences éventuelles de comment cela se passera si d'aventure nous perdions des lots. Quelques éléments tout de même. Je le redis : nous ne connaissons pas aujourd'hui les lots qui seront portés à appel d'offres. Je fais une différence entre un ou plusieurs lots qui pourraient pour moi plutôt s'apparenter à des lignes, des morceaux de lignes, avec une organisation plutôt qui concerne certaines segmentations du marché TER et un territoire. Là, nous proposons dans ce projet un établissement Technicentre et 5 Directions de Lignes. Ce qui n'a rien à voir avec les 13 ou 11 lots, ou je ne sais plus combien, imaginés par l'autorité organisatrice. Nous ne sommes pas sur la même chose. Nous ne sommes pas en train de dire que nous allons faire 11 organisations qui collent exactement à ce que voudrait éventuellement la Région. Ce n'est pas le projet.

Deuxième élément. Nous pensons tout le contraire. Alors, est-ce que nous y croyons ? Oui, M. Wattebled. Quand nous faisons quelque chose, nous essayons de le faire bien. Quand bien même, je respecte – et ce n'est pas nouveau, M. Houel a raison – le fait

que vous portiez un discours, en tout cas une vision très différente de l'organisation de l'entreprise. Il n'y a pas de scoop là-dessus, pour moi. Je sais très bien que vous êtes opposés, vous l'avez dit tout à l'heure à cette mono activité, quelque part, même si nous sommes en multi métiers. Nous, nous pensons que cela nous permettra de nous rendre plus capables de résister à des personnes qui viendront nous contrer dans les appels d'offres. Les personnes qui viendront nous contrer seront des entreprises qui existent aujourd'hui notamment dans l'urbain. Je pense à Transdev. Et ils viendront avec des arguments. Ils font un lobbying énorme pour expliquer que nous sommes mauvais. Et ils s'appuient sur des journées de temps en temps difficiles que nous vivons en production, sur du mécontentement d'utilisateurs – pour faire plaisir à M. Smaghue. Ils s'appuient sur des faits. Le sujet est comment nous faisons pour que demain ce qui est redouté par une partie du corps social n'arrive pas.

Cela passe par de nombreuses mesures dont une nouvelle organisation que nous pensons plus efficiente. Mais je connais le point de vue d'un certain nombre de délégations là-dessus. J'ai entendu « C'est un truc énorme » de la part de M. Wattebled. C'est quelque chose de très important en effet. C'est pour cela que dans l'esprit de ce que nous essayons de faire dans ce CSE, nous n'y allons pas par petits bouts en vous présentant un bout de dossier pour Paris, un autre bout pour... Nous donnons à lire ce qu'il va se passer pour 18 mois, en ne mentant à personne.

Y a-t-il de l'inquiétude des fonctions transverses, pour répondre à Mme Coqueriaux, des dirigeants des UO, etc. ? La réponse est évidemment oui. J'ai souligné, il y a 15 jours, que finalement cette expertise votée sur les risques psychosociaux pouvait être utile et que je ferais ce qu'il faut pour qu'elle puisse s'opérer dans de bonnes conditions. Je pense effectivement qu'un certain nombre de personnes se disent : « Bon sang, nous venons à peine de reconfigurer le modèle d'organisation que l'on est en train de nous présenter un nouveau modèle. » Ce qu'il faut tous avoir en tête, c'est que nous rentrons dans une période où plus rien n'est certain pour 10 ans. Cet espoir que pouvaient avoir certains cheminots, je pense qu'il faut expliquer simplement que, malheureusement, l'entreprise rentre dans quelque chose qui va beaucoup bouger. Je vais prendre un exemple. Nous allons construire ces Directions de Lignes. J'espère que nous arriverons à le faire dans de bonnes conditions. À un moment donné, nous aurons tout de même une ouverture à la concurrence. Immanquablement, si d'aventure nous perdons, cela va encore rebousculer l'organisation puisque nous aurons perdu un bout de quelque chose que nous n'exploiterons plus. Forcément, nous nous reposerons la question, quand bien même des agents seront transférés, de comment restructurer ce qui reste, suivant ce qui a été perdu, si nous perdons. Ce n'est pas ce que nous souhaitons.

Donc, la stratégie du TER qui est largement expliquée par Franck Lacroix dans CAP TER, dans un certain nombre d'écrits qu'il peut faire ou ce qu'il peut avoir à dire dans différentes instances, est simple. Elle est que nous n'avons pas vocation, nous, SNCF, à perdre les marchés demain. Nous ferons tout pour ne pas les perdre. En sachant que nous en avons 100 %, le risque est tout de même grand que nous en perdions. Nous ferons tout pour ne pas les perdre. Là-dessus, les manières que nous utiliserons pour ne pas les perdre ne font pas l'unanimité. J'en suis parfaitement conscient, au-delà même de la représentation du personnel que vous êtes. Il y a des débats énormes dans la « boîte » sur ce qu'est finalement la bonne solution pour gagner demain. Les UO, les ERC et les établissements Traction que nous connaissons aujourd'hui, vont se transformer – c'est ce que nous vous disons aujourd'hui – avant même que nous

ayons sorti un dossier complet sur la première étape qui s'opère en début d'année prochaine. C'est ce qu'il faut avoir en tête.

Nous installons un mode de dialogue où vous nous alertez. Nous prenons les alertes, nous essaierons d'y répondre. De là à dire que la politique de l'entreprise reviendra complètement en arrière sur un autre modèle d'organisation, ce n'est pas la trajectoire que prend l'entreprise et que prend TER, pour être très clair, M. Houel ou M. Wattebled.

Il y a deux CSSCT qui sont prévues, pour être très concrets, pour évoquer le dossier, cette fois-ci complet, traitant de Paris et d'Amiens, les 2 et 3 octobre. Le 2 octobre, pour la partie service, le 3 octobre pour la partie Direction, même si elle s'appelle Matériel et Direction. Mais c'est la partie Direction. Ce n'est pas écrit. Mme Coqueriaux a raison, nous aurions dû l'écrire. Mais c'est bien programmé.

Mme COQUERIAUX, UNSA

Et la CSSCT Traction ? Je pense qu'elle est oubliée aussi.

M. RABIER, Président

Là, je parle du dossier Paris. Là, c'est le programme général des travaux qui se lance. Une fois les arbitrages réalisés, ils ont mis quelque temps au sein de l'activité TER Hauts-de-France. Mais le programme général, avec toutes les étapes, est forcément incomplet puisque c'est un dossier d'initialisation. Nous ne pouvons pas répondre à toutes les questions précises. Il y aura ensuite plusieurs dossiers. Le premier, c'est Paris et Amiens. C'est celui-là qui va être traité en CSSCT, 2 et 3 octobre. Et le 15 octobre, de mémoire, en CSE, dans le calendrier que nous vous avons donné. Il y aura normalement, l'été prochain, la création de trois nouvelles lignes, cette fois-ci touchant le Nord-Pas-de-Calais. Et là aussi, cela fera l'objet – mais là, le calendrier n'est pas encore réalisé – d'un nouveau dossier et de nouvelles CSSCT, bien évidemment, ainsi que d'un CSE au printemps prochain. Ensuite, vous aurez à l'automne prochain, pour la Traction, puisque la question était sur la Traction, forcément lorsque nous devons traiter du sujet Traction, la même chose qui s'opérera pour la fin d'année 2020, début 2021. Les choses vont se séquencer, se travailler pas à pas avec des dossiers projet par projet. Là, c'est le programme général en initialisation pour vous dire où nous allons, parce que nous vous devons cette information-là. Nous n'allons pas morceler les choses sans vous dire la Direction générale et la vision générale que nous avons.

M. WATTEBLED, CGT

Je vais être court. Ce qui m'inquiète, c'est que vous faites confiance à un couturier, M. Lacroix, pour faire du train (*Rires*). Ah, ce n'est pas le couturier ? Blague mise à part, M. Rabier, ce dossier-là est peut-être le plus structurant du TER. Il englobe tout. Et là où je veux faire un lien, d'ailleurs c'est vous qui l'avez fait, sur les risques psychosociaux : nous vous disons depuis un bon moment que les restructurations incessantes pèsent sur les risques psychosociaux des cheminots. Juste comme cela, pour rappel, vous avez fait une restructuration il y a un ou deux ans, les fusions des ESV. Après, la recomposition des UO à l'ERC. Et là, vous allez revenir encore une fois, là nous faisons des Directions de Lignes. Mais ne croyez-vous pas que les cheminots en ont marre d'être toujours dans le mouvement, dans la restructuration, dans l'incertitude ? Est-ce que cela ne génère pas des risques psychosociaux sur les cheminots ? Peut-être que M. Vasseur répondra là-dessus. Mais tout de même. Vous rendez-vous compte du nombre de dossiers traités, et pour un même cheminot le

nombre de restructurations qu'il vit en à peine 5 ans ? C'est énorme. Et je crois que ce dossier-là vient clôturer un peu le tout.

Cela fait 10 ans que vous nous dites que nous ne savons pas ce que nous ferons demain. 10 ans, je suis gentil. C'est peut-être même plus que 10 ans. « Nous ne savons pas ce que nous ferons... » Et cela justifie toutes vos restructurations. « Nous ne savons pas ce que sera demain. Demain, il y aura la concurrence. » Depuis plus de 10 ans, nous entendons parler de la concurrence. Le spectre de la concurrence. Sous prétexte de la concurrence, il faudra que nous restructurions. Mais nous ne faisons que cela. Nous restructurons, vous restructurez. Les cheminots ne savent plus où ils sont. Si cela ne génère pas de risques psychosociaux, je serai très étonné.

Après, M. Rabier, ce n'est pas être dogmatique, c'est être pragmatique. C'est la différence entre vous et nous. Vous, c'est dogmatique. Le spectre du libéralisme, le spectre de la concurrence. Cela, c'est dogmatique. Nous, c'est pragmatique. Je vous le rappelle juste comme cela, comment fonctionne un train : il part d'un point A vers un point B. Qui participe à l'élaboration de ce trajet ? Le cheminot qui vend le billet, le cheminot qui répare les rails, le cheminot qui répare les trains, le contrôleur, l'agent de la SUGE, l'agent d'escale qui donne le départ, le conducteur, tous les cheminots, quelle que soit leur fonction. Parce qu'il y a aussi les fonctions supports qui commandent les cheminots, qui mettent la réglementation. Tous les cheminots participent au même trajet d'un train. Et vous, vous faites une séparation par activité. « Moi, je travaille comme cela », « Et moi, je travaille comme cela », « Moi, je n'ai pas le droit de te parler », « Et toi, tu n'as pas le droit de tirer mon train. » Vous êtes en train de tout morceler. Vous découpez, vous morcelez. Et derrière, vous voulez que cela fonctionne. Nous, nous sommes pragmatiques. Vous, vous êtes dogmatiques. C'est la grosse différence.

Dernière chose sur votre dossier. Lorsque je vous parlais de sécurité, vous n'en parlez pas. Si, vous en parlez à un moment, je me suis trompé. Sur la DSEM. Les pôles sécurité et la DSEM, donc trois entités qui parlent de sécurité, vont devenir un. Donc, vous réduisez, vous divisez par trois tout ce qui traitait la sécurité. Personnellement, cela m'inquiète.

Je finirai sur le calendrier. J'ai du mal à comprendre sur un même projet pourquoi vous morcelez en deux les présentations et les consultations. Vous consultez sur l'étoile d'Amiens et Paris Hauts-de-France, et un mois ou six mois après vous consulterez sur les trois de Nord-Pas-de-Calais. Si c'est un même projet, c'est tous ensemble. Comment pourrions-nous nous positionner sur deux entités à Amiens et... je vous rappelle que nous sommes CSE Hauts-de-France. Ce n'est pas nous qui l'avons voulu, c'est vous. Encore une fois, c'est dogmatique. Ce n'est pas pragmatique. Cela complexifie les choses. Donc, il faudra expliquer pourquoi vous morcelez les choses en deux. Mais j'insiste : c'est le dossier le plus structurant que vous nous ayez présenté depuis le début.

M. LECOMTE, CGT

Je voudrais réagir par rapport aux propos que vous venez de tenir concernant ce projet de Directions de Lignes que vous voulez mettre en place. Au-delà du fait de dire que nous allons nous améliorer, que nous allons améliorer notre performance, notre relation clients, etc., enfin tout le « bla-bla » habituel, chaque fois que nous faisons une réorganisation ou que nous modifions quelque chose, depuis que nous faisons des modifications, nous devrions être très forts. Mais force est de constater que les usagers

sont de plus en plus mécontents de la qualité de service rendue. Au-delà de cela, j'entends bien que vous voulez être performants vis-à-vis de la concurrence, puisque c'est votre argument principal de dire : « La concurrence va nous attaquer sur notre qualité de production. Nous sommes mauvais, etc. Transdev va aller là-dessus. » Que ce soit Transdev ou Keolis, pourquoi pas, ou la RATP. Enfin, je pense qu'ils ne vont pas trop aller sur ce créneau-là, mais plutôt sur le créneau financier sur l'appel d'offres. Qu'est-ce qui va faire réfléchir le Conseil régional ? C'est bien la proposition financière. Donc, nous aurons bien dans votre projet de Directions de Lignes, à mon sens... Ce que je constate, c'est que cela va favoriser l'arrivée de RATP, Transdev, etc. Pourquoi ? Parce que si nous regardons, vous aurez un lot en appel d'offres qui sera certainement – vous avez beau dire qu'il y aura 11 lots, que nous ne savons pas trop, que ce seront des Lignes, etc. Moi, si j'étais au Conseil régional, à la place de M. Bertrand, nous voyons tout de suite que nous pouvons nous caler directement sur vos Directions de Lignes et faire des lots par rapport à ces Directions de Lignes. D'ailleurs, dans la convention TER, il y a bien 20 % d'ouverture à la concurrence. Combien de Directions de Lignes avons-nous ? Nous en avons 5. Nous allons commencer par une seule, cela fait 20 %. Nous avons les 20 %. Une Direction de Ligne et vous avez les 20 %. Donc, nous sommes déjà dans cette convention TER qui a été signée en 2019. Nous pouvons déjà voir un premier lot de mise en concurrence de 20 %. Et là, derrière, qu'aurons-nous ? Effectivement, nous pouvons avoir un positionnement de Keolis qui arrivera en disant : « Nous allons faire mieux pour moins cher. » C'est ce qui ressort de ce dossier-là. Le mécanisme se met en place. Nous facilitons effectivement l'arrivée de la concurrence. Nous mettons tout en place pour que cela se passe bien à ce niveau-là. Vous avez beau essayer de détourner l'attention ou de faire en sorte que ce n'est pas comme cela que cela se passera, mais là c'est clair. Tout à l'heure, vous avez dit que tout le monde était intelligent autour de cette table. Effectivement, je pense que tout le monde a compris les enjeux qu'il y a derrière. C'est un dossier qui est très important. Maintenant, je suis convaincu que le Conseil régional se calera sur votre organisation.

M. VEZARD, CFDT

Je vais revenir sur deux points. Le premier point est l'intégration de la Traction. Vous parlez de fin 2020, début 2021. Comment à ce moment-là, une CSSCT, même des élus CSE pourront se prononcer alors que les phases votes auront déjà eu lieu concernant les Directions de Lignes où nous serons intégrés ? Comment pèserons-nous dans le dossier à ce moment-là, alors que les votes auront déjà eu lieu ? C'est le premier point.

J'ai un autre point. Je me pose une autre question concernant l'ERC Nord-Pas-de-Calais. Nous venons de terminer une fusion des bureaux administratifs et des bureaux de commandes dans la douleur. Avec beaucoup de douleurs d'ailleurs. Que vont devenir ces personnes-là, dans la Direction de Ligne ? Allons-nous tout recommencer, tout rééclater ? Allons-nous tout « retouiller » les collectifs, avec les difficultés que nous avons pu avoir du mal à traiter – que nous n'avons d'ailleurs pas fini de traiter, pour moi ? Je me pose ces deux questions-là. J'ai l'impression qu'effectivement nous allons voter par petits bouts et, au final, il faudra se décider, mais en fait, nous aurons déjà voté.

Les Directions de Lignes, c'est pour moi un dossier où vous voulez faire en avançant tout doucement, mais à chaque phase il y aura des questions sur des choses qui sont déjà passées. Et je ne vois pas comment, en tant qu' élu CSSCT, élu CSE, au moment

où nous intégrerons la Traction par exemple, je pourrai me prononcer sur des choses pour lesquelles j'ai déjà voté, qui sont déjà ficelées. Que pourrai-je influencer sur les choix que vous aurez pu faire à ce moment-là, en venant dans le débat après coup ? C'est une question que je me pose.

Mme BASSEZ, CGT

En lisant la présentation, une phrase m'a interpellée et m'a un peu fait plaisir quelque part, même si le fond ne me fait pas plaisir. Mais au moins, le voir écrit noir sur blanc, pour une fois, contrairement à toutes les fois où nous en avons parlé et où l'on nous a dit que cela n'était pas vrai, et notamment lors du redécoupage de l'UO Train. Au CHSCT, nous avons bien évoqué l'instauration de la polyvalence. Maintenant, c'est écrit noir sur blanc. Nous ne sommes toujours pas d'accord sur le fond du dossier, mais au moins c'est écrit. D'une mixité des métiers en regroupant les métiers Escalier, Traction, Train, Vente, favorisant une homogénéité et une polyvalence du service réalisé par les différents acteurs de la relation clients. Je voulais juste signaler le fait qu'au moins, honnêtement, c'est écrit. Je vous remercie.

Mme COQUERIAUX, UNSA

Ce qui a été dit à propos de la CSSCT Traction rejoint un peu la réflexion que j'étais en train de me faire. C'est-à-dire qu'actuellement notre instance, fin de mandat, c'est 31 décembre 2022. La mise en place de ce projet se fera au plus tard au 1^{er} janvier 2021. Donc, effectivement, dans l'organisation de nos instances représentatives de personnel, nous avons 3 CSSCT : une CSSCT Service, une CSSCT Traction, et une CSSCT Matériel et Direction. Concernant les deux premières, avec la création de Lignes, que vont-elles devenir ? Vont-elles fusionner, ces deux CSSCT Service et Traction ? Parce que sinon, comment traiteront-elles des sujets, quand les Directions de Lignes seront mises en place, sachant qu'il y aura encore 2 ans de mandat ? Donc, il faudra peut-être revoir l'organisation de nos instances représentatives du personnel.

M. RABIER, Président

La question est intéressante, je vais y répondre quand ce sera mon tour. Il y avait M. Lambert.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Cela va compléter un peu ce qu'a dit Agnès. Cela devient vraiment compliqué de siéger dans cette instance. Nous n'occupons déjà pas les mêmes positions. Vous êtes dirigeants, vous êtes payés pour mettre en application des choix de politique nationale qui visent à faire uniquement de la productivité, qui considèrent que notre entreprise de service public doit faire « du fric ». Et cela, quoi qu'il en coûte par rapport aux cheminots qui la composent. Nous, nous défendons encore une vision d'un service public et nous pensons que pour réussir, il faut que les cheminots soient bien. Donc, déjà, là nous sommes un peu opposés, mais cela fait des années que nous sommes opposés là-dessus.

Par contre, depuis janvier, avec tous ces projets de réorganisation qui sont menés un peu tambour battant, on nous ment. On nous ment et on nous prend pour « des lapins de six semaines », pour ne pas dire de grossièretés. Sur ce dossier-là, la vérité pure et simple est que, demain, si nous perdons certains marchés, vous ne voulez pas garder les cheminots. C'est cela, la vérité, et c'est dramatique. C'est dramatique parce que vous essayez d'enjoliver, de dire que l'on fait cela pour gagner des marchés, etc.

Non, vous ne voulez pas garder les cheminots si demain nous perdons. Et peu importe les conséquences que cela aura sur les cheminots. Je vais vous dire pourquoi c'est dramatique. Parce que demain pour mettre tous vos projets en place, vous oubliez une chose : vous méprisez un peu tout le monde, les élus et donc, à travers eux, les cheminots. Sauf que pour faire vos projets, vous avez besoin des cheminots de la production. Et vous avez perdu leur totale confiance. Ils savent très bien que, demain, si vous perdez des lots, ils iront à la concurrence. C'est-à-dire que demain ils devront s'inscrire dans des projets où déjà nous leur dirons : « Tu devras avoir la même charge de travail, mais vous serez moins nombreux pour faire cette charge de travail. Et en plus, tu risques de partir à la concurrence si nous perdons le marché. » Et vous pensez que les cheminots sont bien, que tout va bien et qu'ils vont s'inscrire dans vos projets, notamment le SA 2020, à partir du 15 décembre. Vous vous mettez une balle dans le pied. Et si les conséquences n'étaient pas aussi dramatiques, nous n'aurions qu'à attendre six mois, faire un REX, puis nous dire : « Effectivement, le SA 2020 est une catastrophe. » Sauf que nous pourrions venir ici rigoler, en levant la main et en disant : « Nous vous l'avions bien dit, M. Rabier, tous ici, les 27, que cela n'allait pas fonctionner. » Sauf qu'il y aura des conséquences pour les cheminots.

Ce qui commence vraiment à m'agacer dans cette instance, c'est qu'en plus, par rapport à tout cela, au-delà de ce qui nous oppose sur notre vision du service public, sur la priorité que nous devons donner aux hommes et aux femmes qui composent cette entreprise, maintenant on nous prend pour des imbéciles. Je l'ai dit. Pour des imbéciles. Franchement. Deux heures de discussion. Tout cela au lieu de nous dire : « Si demain nous perdons les marchés, nous ne voulons plus nous embêter avec les collègues qui font la production tous les jours. » C'est cela, la vérité. Si vous perdez les marchés, vous ne voulez pas garder les collègues. Donc, vous les mettez tous ensemble sur le lot. Vous espérez – moi aussi, maintenant – que nous ne perdrons pas de lots. Et si nous perdons les lots, vous ne voulez pas les garder dans votre charge. Vous savez, toujours l'argent. Juste cela. Vous ne voulez pas les garder à disposition. Si vous perdez les marchés, vous sacrifiez des hommes et des femmes. Et cela est intolérable pour moi. Ayez au moins la décence de nous dire la vérité.

M. HOUEL, CGT

Je vais juste faire un aparté par rapport à l'expertise qui a été menée sur l'UO escale vente de Lille récemment. Vous allez me dire que cela ne fait pas partie de notre périmètre CSE, mais moi, je vous dis que je suis du Nord-Pas-de-Calais, que ce sont des cheminots. J'espère que la Direction a pris connaissance de ce super rapport réalisé par expertise Adéo, parce que ce que la Direction préconise de mettre en place pour combattre le mal-être de ces salariés, donc des cheminots au travail, cela me laisse un peu perplexe, d'organiser des sorties d'équipe, d'aller faire un bowling le soir avec ses collègues, de faire des plannings de dates d'anniversaire pour ne pas oublier de se faire de petits bisous de temps en temps, chaque année, et peut-être un petit cadeau si l'on est plus intime, d'organiser des accueils café dans l'espace vente, d'organiser un atelier maquillage aussi pour les vendeuses. Je trouve cela extraordinaire. Et quand on analyse bien – il y a des rapports qui sont faits, des analyses – nous arrivons même à conclure que la Direction propose de distribuer des bonbons à ses cheminots qui sont en mal-être. Je trouve cela purement et simplement scandaleux, par rapport à ce que vivent les cheminots de l'UO escale vente de Lille-Flandres. 90 % de vos cheminots, M. Rabier, vivent la même chose. N'allez surtout pas nous proposer des ateliers maquillage ou me proposer un petit bonbon, parce que je risquerais de mal le prendre.

M. RABIER, Président

Sur le sujet de « est-ce que ce projet de nouvelle structuration de l'organisation du TER Hauts-de-France est insignifiant, peu important, etc. ? », je pense radicalement le contraire. Donc, je rejoins un certain nombre. Il est potentiellement facteur d'inquiétudes, pour ne pas dire RPS, vis-à-vis de certains des personnels. Et en particulier l'encadrement. Là-dessus, nous – et moi, en priorité – avons intégré cette idée qu'il va falloir que nous rassurions, que nous expliquions et que nous traitions bien évidemment. Une des pistes de travail est effectivement de donner à lire sur plusieurs mois et plusieurs exercices ce qu'il risque de se passer, pour que nous puissions travailler les choses très en amont.

J'ai entendu le mot « vérité » de la part de M. Lambert. La vérité est qu'il y aura une ouverture de la concurrence sur cette région. Nous ne sommes pas en Bretagne, nous ne sommes pas en Occitanie. Nous sommes dans une région où le 17 octobre dernier, le vice-président l'a redit – et cela fait partie des points de divergence qui étaient exprimés par les différentes organisations syndicales ou associations d'ailleurs – à tous ceux qui posaient la question : ils vont ouvrir à la concurrence. La vérité, nous la devons aux cheminots. Ils l'ont bien compris, d'ailleurs. Nous, SNCF, avons décidé de ne pas considérer que les choses devaient se faire et que, peut-être que cela se passera mal ou bien, mais que nous verrions bien. Non. Nous avons décidé d'être plutôt en posture assez offensive, pour tout vous dire. Et les solutions que nous proposons ne font pas l'unanimité, loin s'en faut. Cela ne m'a pas échappé. Offensif sur deux thèmes principaux : le plan de transport, qui sera l'objet du point derrière avec le SA 2020 ; et l'organisation du TER, parce que c'est bien de cela dont nous parlons.

La vérité et que la loi et les décrets qui sortent disent qu'à un moment donné, lorsqu'un marché est perdu – c'est d'ailleurs une disposition qui existe depuis très longtemps dans le Code du travail, qui à l'origine est là pour protéger les salariés en réalité d'une perte d'emploi... c'est-à-dire que, dans le modèle urbain, par exemple le monde du nettoyage que les personnes de la maintenance connaissent bien, vous avez parfois des entreprises qui récupèrent des marchés, qui les gagnent suite à appel d'offres. Et vous pouvez rester avec les mêmes salariés pendant de très nombreuses années, parce que le Code du travail impose au repreneur – cela part tout de même d'une protection des salariés – de reprendre les salariés. Cette transposition dans le modèle ferroviaire, tel qu'elle doit se réaliser prochainement, avec les échéances législatives qui ont été décidées, est bien évidemment complexe. Parce que nous n'avons pas une personne qui fait cela et seulement cela. Si nous prenons le marché urbain aujourd'hui opéré par Keolis à Lille, c'est toute l'agglomération, tous les bus, les tramways, etc. Soit tu gagnes tout, soit tu perds tout. Il n'y a pas de sujet d'un petit « bout » que tu perds ou d'un petit « bout » que tu gardes. C'est plus simple quelque part. Et les personnels, dans leur état d'esprit, savent bien qu'au moment des appels d'offres, ils pourraient changer d'entreprise, mais tout en gardant quelque part le même travail, avec les mêmes tramways, avec la même tarification que décidée par l'autorité organisatrice aggro.

Dans le monde ferroviaire, nous n'avons pas d'expérience en France puisque cela va bientôt se passer, mais ce n'est pas encore fait. Il a été décidé que nous regarderions, d'après les lois et les décrets, les personnes qui essentiellement, si d'aventure nous perdions un marché, travaillent... et juridiquement, nous estimons que le « essentiellement » englobe les personnes qui travaillent pour plus de 50 %. Et c'est

de la même manière que dans la création de Gares & Connexions, des personnes sont transférées ou pas dans les nouvelles sociétés. Ce « essentiellement » est finalement lié à ce que font réellement les personnes, en particulier des personnes roulantes qui ne travaillent pas forcément et uniquement sur une seule ligne. Donc, ce n'est pas que nous voulons ou ne voulons pas transférer. Ce que nous voulons, c'est garder les marchés. Mais à un moment donné, nous appliquerons des règles de transfert qui seront précisées et qui commencent à l'être par les décrets et par les manières techniques dont nous aurons opéré les choses.

Sur le fonctionnement du CSE, puisque Mme Coqueriaux est revenue là-dessus, le règlement intérieur que nous avons mis en place peut parfaitement durer, quand bien même nous mettons en place des DDL. Les CSSCT métier que vous avez tous voulu en début d'année et qui sont mis en œuvre peuvent parfaitement continuer demain, même si à terme – plaçons-nous en 2021 – il n'y a plus d'établissement Traction. La CSSCT service, aujourd'hui, n'est pas sur un périmètre pur et dur d'établissement, puisque cela en regroupe deux. Mais même pas forcément deux, puisque la partie Direction de ces établissements est dans une autre CSSCT que celle de la Direction et de la Maintenance. La CSSCT production évolution service n'est globalement que sur l'établissement Traction. Il n'y a aucune gêne à ce que demain les CSSCT continuent, quand bien même nous avons mis en place des Directions de Lignes. Il n'y a pas de problème. Il faudra que vous ayez en face de vous un interlocuteur qui représente la Direction, qui puisse permettre de travailler les sujets.

Sommes-nous tous ensemble pour ces travaux qui sont devant nous ? L'affaire va être compliquée. Cela ne nous a pas échappé. Nous avons un travail de pédagogie énorme. Le corps social, au-delà des représentants que vous êtes, n'est pas encore complètement bien informé de tout cela. Et je ne pense pas qu'il soit complètement convaincu que ce soit la bonne chose. Vous l'avez souligné. Depuis plusieurs années, il y a beaucoup d'organisations. La première vague a été des organisations par activité. Cela a été l'ESV, l'ERC. Nous avons déjà différencié qui travaillait pour qui. Et nous rentrons maintenant dans une phase qui est plutôt, au sein même d'une activité, comment nous faisons un peu autrement les choses en espérant que nous puissions mieux satisfaire les voyageurs et les clients institutionnels qui cherchent aussi – nous l'avons dit le 3 juillet dernier – à faire baisser un peu les coûts de structure, parce que cette affaire-là aura des conséquences, essentiellement des conséquences sur les structures. Le conducteur de train en 2021 ou l'agent d'escale en 2020 pour les autres Directions de Lignes, fondamentalement, verra sa tâche au quotidien davantage impactée par la nouvelle réglementation sur le départ ou les nouveaux plans de transport que par la DDL. En revanche, l'encadrement intermédiaire effectivement, ou les fonctionnels qui ont été évoqués tout à l'heure sont beaucoup plus impactés par ces organisations à venir.

Sur « comment nous ferons », pour terminer, nous ne pouvons pas présenter un dossier – nous pourrions sur le principe, mais cela n'a pas été notre choix – qui décline tout ce qu'il va se passer et qui serait donc très volumineux jusqu'en 2021, avec plusieurs phases. Nous pourrions imaginer cela. Nous avons considéré que nous allons déjà mettre en œuvre les lignes de Paris et d'Amiens, voir comment tout cela se passe. Ensuite, nous travaillerons les autres dossiers.

M. FERTÉ, FO

Nous sommes des cobayes.

M. RABIER, Président

Pas du tout. Mais nous sommes conscients du fait que cette nouvelle organisation, principalement sur Paris, n'est pas évidente à mettre en œuvre, et nous voulons y aller par étape. C'est plutôt, de notre point de vue, une forme de prudence et une manière de faire qui va rythmer un peu le sujet. Ce qui veut dire qu'il y aura en réalité plusieurs dossiers derrière cette présentation générale que nous vous faisons aujourd'hui, qui introduit en réalité le sujet.

M. QUILLET, chef de projet Directions de Lignes

Pour revenir sur ce que disait M. Rabier, en fait, c'est effectivement plusieurs dossiers. Lorsque nous parlons de 5 Directions de Lignes, dans un sens ces Directions de Lignes sont un programme. Ce n'est pas un projet, c'est un programme constitué de 5 projets. Chaque Direction de Ligne en soi est un projet.

Je voulais juste revenir sur la logique de découpage. Tout à l'heure, il y a eu beaucoup de questions, je n'ai peut-être pas suffisamment eu le temps de m'exprimer. Et sur votre crainte par rapport à l'arrivée de la concurrence. Ce que je veux juste dire aujourd'hui, je suis chef de projet depuis le 1^{er} juin sur ce programme, c'est que le découpage des DDL qui est encore en train de se peaufiner, mais qui commence à se structurer sérieusement, a plus été fait dans une logique de flux voyageurs et dans une logique de dédicace de moyens – j'y reviendrai juste après – que dans une volonté de laisser un lot complet à la Direction de la région. Parce que de toute façon, comme l'évoquait M. Rabier juste avant, déjà, nous ne connaissons pas les lignes qui seront mises aujourd'hui, à court terme, dans les appels d'offres de mise en concurrence. Et aujourd'hui, rien que quand nous regardons la carte globale qu'ils avaient sortie à un moment donné, avec les fameuses 11 lignes, cela ne correspond justement pas au découpage de nos Directions de Lignes aujourd'hui. C'est-à-dire que l'étanchéité des lignes qu'ils ont mises sur une carte comme cela ne correspond pas à la limite de nos Directions de Lignes. Donc, si nous voulions vraiment créer des Directions de Lignes pour lâcher un lot complet à la concurrence, nous nous alignerons plutôt sur leur découpage que sur ce que nous faisons là aujourd'hui. Mais je peux vous dire que nous ne sommes pas du tout sur leur découpage. C'était juste pour répondre un peu aux inquiétudes qui sont effectivement logiques. Mais j'essaie en tout cas de répondre à vos inquiétudes.

Pour en revenir à la partie des fonctions supports, puisqu'il y avait un certain nombre d'inquiétudes sur les fonctions supports, je voudrais tout de même faire la part des choses sur ce que l'on appelle les fonctions supports, parce que c'est assez large. Il y a effectivement des projets annexes aux Directions de Lignes qui ont commencé un certain travail. Tout à l'heure, nous parlions de la sécurité, avec la création de la Direction sécurité au niveau de la BU TER Hauts-de-France. Au même titre qu'il y a eu des créations de *hub* RH et de *hub* GEF précédemment. Il y a effectivement un projet de mise en place d'une Direction sécurité. J'essaierai d'être le plus clair possible pour que vous voyiez les évolutions futures. La Direction sécurité prévoit effectivement de reprendre les missions des pôles S des établissements aujourd'hui, ce que font les pôles S. C'est-à-dire que toutes les missions qui sont faites par les pôles S devraient remonter à la Direction sécurité. *Grosso modo*, la Direction sécurité reprendrait les missions de la DSEM et des pôles S aujourd'hui des établissements. Tout ce qui est par contre effectué aujourd'hui dans les unités de production, par nos assistants

sécurité, donc tout ce qui est analyse et assemblage du contrôle de niveau 1, tout ce qui est écriture de CLO et autres, n'a pas vocation par contre, sur cette partie-là, à remonter à la Direction sécurité. C'est vrai que, peut-être, nous n'avons pas suffisamment mis d'éléments sécurité à votre goût dans le dossier d'initialisation des Directions de Lignes – nous ne rentrons pas dans le détail, nous sommes d'accord. Mais tout simplement parce que les Directions de Lignes ne prévoient pas de changer la façon de veiller la sécurité. Ce qui va faire bouger en termes de missions des pôles S n'est pas dans le projet des DDL, mais dans le projet de la mise en place de la Direction sécurité.

Pour ce qui est des autres fonctions supports, en fait, j'entendais parler tout à l'heure des commandes du personnel à juste titre. Effectivement, des travaux ont déjà commencé à être faits, notamment à l'ERC Nord-Pas-de-Calais, et je suis bien placé pour le savoir puisque j'en faisais partie il y a encore peu. Il y a aussi des groupes de travail qui sont menés aujourd'hui dans les évolutions de commandes du personnel, avec également l'arrivée de futurs outils digitaux au niveau de l'activité TER. Encore une fois, ce sont des dossiers qui sont en parallèle du dossier des Directions de Lignes. C'est-à-dire que ce ne sont pas les Directions de Lignes qui vont profiler l'évolution des commandes du personnel en soi, mais c'est bien le dossier qui sera mené sur les commandes du personnel précisément.

Par contre, effectivement, ce que disait M. RABIER est vrai. Le dossier de réorganisation en Directions de Lignes a forcément un impact plutôt sur les personnes qui sont en siège d'établissement ou en siège d'UO, puisque nous changeons les périmètres, nous changeons les découpages.

M. KIKOS, Secrétaire

Pour compléter ce qui a été dit juste avant par mon camarade Xavier, notamment, et ce que disait M. RABIER tout à l'heure, premièrement, nous ne sommes pas des partenaires. Nous l'avons déjà répété aux plénières précédentes. Et oui, vous avez peut-être votre manière de travailler et un programme que vous avez élaboré avec un calendrier qui est précisé dans ce dossier. Nous ne voudrions pas briser vos projets dans l'œuf, mais nous avons aussi notre manière de travailler. Et l'assemblée plénière, l'ensemble des organisations syndicales ici, utiliseront tous les moyens légaux dont elles disposent pour travailler ce dossier. Nous, nous le travaillerons à notre manière. Vous auriez pu citer la région Rhône-Alpes – Auvergne-Nivernais aussi sur les exemples que vous avez cités, parce qu'ils ont travaillé aussi, à leur manière, ce dossier de Directions de Lignes.

Sur les CSSCT, nous n'avons pas voulu ces CSSCT de cette manière-là. Nous n'allons pas vous rappeler chaque fois les débats que nous avons eus sur le règlement intérieur. Mais nous vous avons montré la carte Nord-Pas-de-Calais et Picardie qui était derrière vous, mais nous voulions plus de CSSCT, par rapport au périmètre, par rapport aux métiers, par rapport aux UO, aux UP, etc. Nous en voulions beaucoup plus que trois. Donc, arrêtez de nous dire que nous avons voulu des CSSCT de cette manière-là. Nous utiliserons d'autres moyens et d'autres espaces pour travailler ce dossier. Comme le disait mon camarade, nous sommes un peu l'éléphant dans votre magasin de porcelaine.

M. RABIER, Président

Je ne considère pas que vous êtes des éléphants dans un magasin de porcelaine. Je considère que nous avons des dossiers difficiles à travailler ensemble. Nous pouvons

au moins nous mettre d'accord là-dessus, parce que convergent à la fois des volontés d'entreprise, y compris des volontés de productivité, qui ne sont pas simples à mettre en œuvre, et des volontés d'organisation du travail qui ne sont pas, pour vous, les bonnes manières de préparer les échéances de demain. Nous sommes en désaccord sur les bonnes manières de faire ou pas. Maintenant, vous n'êtes pas des éléphants. Après, nous travaillerons le sujet. Il y aura d'autres étapes. En gros, ce projet prendra une vraie étape d'ici quelques semaines. Pour le coup, nous rentrerons dans le dur sur comment nous voyons Paris, parce que c'est vraiment cela sur quoi nous pourrions travailler ensemble déjà en CSSCT, dans les deux que j'ai évoqués tout à l'heure. Et ensuite, en CSE. Parce que Paris, je reviens dessus, mais il s'agit là pour nous d'intégrer des agents qui ne sont pas chez nous aujourd'hui. Nous travaillons d'ailleurs... j'étais hier soir avec mon homologue de l'Axe TGV pour qu'il y ait également une présentation de notre projet au CSE de l'Axe TGV, puisque nous intégrerons des agents qui sont dans ce périmètre-là.

M. QUILLET, chef de projet Directions de Lignes

Juste pour revenir sur le phasage et sur pourquoi nous lançons Paris et Amiens en premier, en fait, dans la réflexion pourquoi s'agissait-il de lancer la DDL de Paris Hauts-de-France en premier ? Parce qu'aujourd'hui nous n'avons pas de Direction d'établissement, d'entité opérationnelle à Paris. Nous nous rendons compte que cela nous pose beaucoup de sujets, alors que la gare de Paris Nord compte tout de même 70 %, si nous retirons la partie banlieue de TER. À la rigueur, je dirais que nous avons d'ailleurs plus de trains que Voyages. Et nous n'avons pas suffisamment de présence sur Paris, d'où la volonté du pourquoi nous voulions démarrer Paris en premier. Le choix a été fait effectivement par la suite de cette première réflexion de démarrer en même temps la Direction de Lignes Étoile d'Amiens, pour la simple raison que par rapport au bassin d'emploi, si nous considérons Creil qui fait aussi partie de la Direction de Lignes Paris Hauts-de-France, en termes de gestion prévisionnelle de l'emploi, il y a forcément des liens entre les deux bassins d'emploi. Il serait compliqué de mettre en place une Direction de Lignes d'un côté, tout en laissant l'ancienne structure et sans donner des opportunités aux personnes au même moment où l'on met en place la Direction de Lignes pour les mises en place sur différents postes. Voilà pourquoi, en fait, deux Directions de Lignes en premier. Ce n'est ni plus ni moins qu'il y avait une urgence sur Paris. Et comme il y a beaucoup d'interactions entre les équipes opérationnelles parisiennes, Creil et Amiens sur le terrain aujourd'hui, nous avons fait le choix de lancer ces deux Directions de Lignes en premier, avant les trois Directions de Lignes suivantes qui correspondent plutôt... alors, il y aura forcément, en termes de découpages, de petites variations, mais elles correspondent plus au territoire Nord-Pas-de-Calais, avec quelques parties sur le nord de la Picardie.

Juste pour revenir aussi sur un point que j'avais oublié d'aborder, puisque nous parlions des roulants et des roulements. Effectivement, vous connaissez les projets du SA 2020. Encore une fois, la mise en place des Directions de Lignes n'a pas vocation de casser ces projets de roulement. Ils ont été présentés, je suppose.

M. TAILLEZ, CFTD

Nous ne les connaissons pas vraiment. Il y a un jeu en cours, nous attendons de le voir arriver.

M. QUILLET, chef de projet Directions de Lignes

Oui, il y a encore des évolutions. Ce que je voulais dire, c'est que les Directions de Lignes n'ont pas vocation à remettre en question les roulements qui ont été présentés dans les projets du SA 2020. Il y aura forcément des prestations croisées entre les Directions de Lignes. Il n'y aura pas des roulements hermétiques à une Direction de Lignes. Certes, je rejoins Mme Bassez et je suis bien placé pour le savoir, puisque côté ASCT, j'ai participé à certains groupes de travail pour le SA 2020. Effectivement, il y a une dédicace des roulements qui a été en augmentation et il y avait une volonté de fonctionner en rame bloc, rame contrôleur et conducteur. Je ne reviendrai pas là-dessus, ce sont des choix qui ont été faits. Mais en aucun cas, les Directions de Lignes n'iront encore plus loin en se disant : « Vous êtes conducteur ou vous êtes contrôleur d'une Direction de Lignes, vous n'allez travailler que sur le territoire de la Direction de Lignes. » Si nous faisons cela, c'est impossible. Et ce n'est pas du tout l'objectif.

Après, effectivement, quand on travaille pour une Direction de Lignes, quand on est rattaché hiérarchiquement à une Direction de Lignes, c'est tout de même plutôt bien qu'une majorité de la production que l'on fournit soit pour la Direction de Lignes. Mais en aucun cas, nous ne serons à 100 % dédiés à une Direction de Lignes. Je peux vous le garantir, nous le voyons déjà par rapport aux projets de roulement.

M. WATTEBLED, CGT

Deux choses, pour insister sur le fait que nous ne sommes pas des partenaires. Je suis allé voir la définition de pédagogie. Je vous laisserai aller voir ce que veut dire pédagogie. Mais là, cela désigne l'art de l'éducation, éducation des enfants. Le terme rassemble les méthodes et pratiques d'enseignement requises pour transmettre des compétences, c'est-à-dire un savoir (connaissance), un savoir-faire (des capacités) ou un savoir-être (attitude). Je m'arrête là. Mais dedans, il n'y a pas de dialogue social. Effectivement, si vous partez du postulat où vous faites de la pédagogie avec nous, oui, dans votre tête nous sommes des partenaires. Nous vous le répétons et nous insistons : nous ne sommes pas des partenaires. Nous avons des choses à faire valoir, nous avons une expertise, nous avons des méthodes. Et vous, vous avez vos méthodes. Il n'y a aucun lien de subordination entre vous et nous aujourd'hui. Demain, oui. Mais aujourd'hui, en instance, il n'y a pas de lien de subordination. Donc, nous ne pouvons pas faire ce que vous dites, ce que vous nous demandez de faire tout le temps. J'espère être clair. Il va falloir aussi l'expliquer aux Présidents des CSSCT où il n'y a pas de lien de subordination non plus. Les camarades qui sont dans les CSSCT sont des mandatés. Ce ne sont pas des employés du Directeur de la CSSCT. Donc, ils font ce qu'ils veulent, dans le cadre du Code du travail j'entends. Donc, réservez la pédagogie à vos subordonnés, que nous ne sommes pas aujourd'hui. Si j'ai bien pu me faire comprendre.

Deuxième chose, sur la DSEM. En fait, si j'ai l'esprit mal tourné – ce que j'ai aujourd'hui –, dans les ERC, vous enlevez les pôles sécurité. Cela veut dire que demain, dans les ERC, nous ne parlerons plus de sécurité, parce que vous les laissez dans les établissements Traction. C'est cela ? Dans les Technicentres. Mais dans les ERC, dans les deux ERC, vous les supprimez et vous créez une seule DSEM. C'est cela ? Ma question est de savoir si nous parlerons encore, dans les ERC, de sécurité. Et dans les ERC, il me semble qu'il y a les contrôleurs, les agents d'escale et les vendeurs.

M. RABIER, Président

Je ne vais pas – parce que je pense que nos débats méritent mieux que cela – me battre sur les mots « partenaires », « pédagogie », « usagers », etc. Pour moi, tout cela est tout de même bien moins important que ce qui nous attend demain en transformation avec ce que cela peut générer comme acte, comme inquiétude et autres.

Quand j'emploie le mot « pédagogie », c'est simplement qu'à un moment donné, quand nous discutons avec quelqu'un, quel qu'il soit, qu'il soit représentant du personnel... nous sommes d'accord qu'ici nous ne sommes pas dans un lien de subordination. Vous avez un rôle à jouer, j'ai un rôle à jouer et tout cela est bien entendu entre nous. Quand je dis pédagogie, nos affaires et nos dossiers sont de plus en plus, techniquement et juridiquement un peu difficiles. Vous le dites, et je le sais, il faut tout de même les lire. Nous, nous devons les écrire, et vous, il faut que vous les lisiez, les appréhendez, les critiquiez dans tous les sens du terme. Quand nous avons parlé tout à l'heure du dossier gouvernance, quand nous parlons des Directions de Lignes, ce n'est pas évident du premier coup, quand on le lit, de regarder, de tout appréhender les conséquences possibles. C'est normal. C'est tout de même assez... c'est bien pour cela que nous nous dotons de chefs de projet, parce que lorsque nous tirons un peu la pelote de certains sujets, cela peut aller tout de même dans des détails qui nous mettent parfois... donc, vous avez votre rôle. Le mot « partenaire » ne me gêne pas plus que cela. C'est un mot utilisé dans le langage commun pour dire qu'à un moment donné nous œuvrons ensemble, sans forcément converger tout le temps, sur des dossiers communs. Cela ne veut pas dire que vous êtes des subordonnés ou des personnes forcément d'accord parce que nous l'avons écrit. Ce n'est d'ailleurs pas ce que j'attends. Quand bien même, si je l'attendais, je ne suis pas près de...

M. WATTEBLED, CGT

Si je peux vous répondre, ce n'est pas ce que j'ai dit, M. Rabier. J'ai juste dit que votre approche n'était pas de dialogue social, dans les termes que vous employez. Ce n'est pas une approche de dialogue social, c'est une approche de pédagogie. Cela veut dire... enfin, nous sommes sur la forme. Le fond du dossier, j'entends. Nous vous le disons assez. Ce qui se passe est dramatique. Le fait d'employer ce terme de pédagogie veut tout dire dans la façon dont l'entreprise amène les sujets et veut traiter les sujets, cela veut dire que nous ne bougerons pas d'un iota. Par contre, nous allons vous éduquer, vous rentrer cela dans le cerveau. C'est de la pédagogie. C'est ainsi que c'est défini dans le Larousse. Donc, peut-être qu'il faudrait prendre une approche différente. Je vais aller dialoguer, nous allons essayer de négocier, nous allons essayer d'avancer des sujets. Là, ce n'est pas pareil. Parce que je vous rappelle que sur tous les dossiers que vous nous avez présentés, pratiquement pas une virgule n'a bougé. C'est donc bien de la pédagogie que vous faites. Ce sont les termes de notre bon Président. Enfin, pas « bon Président ». Macron : « Nous allons faire de la pédagogie ». Nous avons vu le résultat.

M. RABIER, Président

En tout état de cause, quand j'ai utilisé ce mot-là, il n'avait pas ce sens. Je veux simplement mettre à bord déjà, en termes de connaissances, ce que nous devons aux représentants du personnel que vous êtes, parce que sinon nous sommes en difficulté pour avoir des débats sur le fond. Parce qu'en réalité, c'est cela qui est le plus important.

Sur les pôles sécurité, vous pointez une évolution de la DSEM qui a vocation finalement à s'organiser en plaques, comme nous l'avons fait pour d'autres fonctions supports, RH, GEF et maintenant sécurité. Cette réorganisation de la sécurité en plaques, c'est-à-dire des pôles sécurité, nous parlons bien des pôles sécurité, va se faire là aussi par étapes. Vous dites : « Vous le faites pour les ERC et vous n'avez rien dit pour l'établissement Traction ». Et pour cause, et c'est bien ce que l'on indique aujourd'hui, l'établissement Traction n'est pas modifié dans son statut d'établissement durant encore toute l'année 2020. Donc, nous n'avons pas décidé de toucher à ce pôle sécurité de l'établissement Traction, le temps que nous mettions en place la partie Traction que nous programmons aujourd'hui en 2021. En revanche, pour le Technicentre, s'agissant d'une entité qui va demeurer établissement, nous pensons qu'il doit y avoir encore un pôle sécurité qui reste au Technicentre. Il me semble que c'est le dossier qu'a préparé Jean-Marie Petriaux. Donc, la logique est bien en ligne, même si elle est contestable et contestée – j'ai bien compris. Elle est bien en ligne avec la nouvelle organisation que nous commençons à mettre en place, par ligne, qui prépare comment nous allons organiser le pilotage et l'animation de la sécurité.

M. WATTEBLED, CGT

Donc, en synthèse, vous réduisez bien la voilure dans la sécurité.

M. QUILLET, chef de projet Directions de Lignes

Non, ce n'est pas une réduction de voilure, c'est un rassemblement, au même titre que cela s'est fait pour RH et GEF, c'est-à-dire qu'il y a des missions qui remonteront en Direction sécurité. Cela ne veut pas dire que les personnes de la DSEM aujourd'hui vont reprendre les missions de sécurité des personnes qui sont en pôle S, sans intégrer des personnes des pôles S chez eux. Voyez-vous ce que je veux dire ? C'est effectivement une centralisation des missions. Ce n'est pas que nous allons supprimer les pôles S. Nous laissons juste les personnes de la DSEM, qui devient Direction sécurité, pour faire en plus les missions des personnes des pôles S. Ce n'est pas cela. C'est au même titre qu'il y a eu la mise en place des *hub* RH ou des *hub* GEF, effectivement une centralisation en *hub*. Mais ces décisions-là étaient déjà amorcées bien en amont des Directions de Lignes. Et cela ne veut pas dire, en contrepartie, et là, je reviens sur les Directions de Lignes, qu'il n'y aura plus de management de la sécurité en Direction de Lignes. Cela veut simplement dire que ce qui était fait en contrôle de niveau 2, par exemple, sur les pôles S des établissements, sera fait par la Direction sécurité dans sa nouvelle organisation. Et tout ce qui était fait dans les unités, c'est-à-dire tout ce qui est veille, assemblage du contrôle de niveau 1, tout ce qui est consignes à écrire ou autre, sera toujours fait par les Directions de Lignes.

M. WATTEBLED, CGT

C'est indéniable. C'est des mathématiques, cela. Nous avons un pôle S à l'ERC Nord-Pas-de-Calais, un pôle S à l'ERC Picardie, une DSEM, trois entités. Il n'en reste plus qu'une, vous en supprimez deux. Vous baissez bien le niveau de sécurité. Ces personnes qui étaient en pôle S avaient une expertise. Soit nous ne parlerons plus de sécurité dans les métiers de l'escale, du contrôle et de la vente. Soit vous réduisez la voilure. Nous ne parlons pas de pôle GEF, nous ne parlons pas de finance. Nous parlons de sécurité. Donc, comparez ce qui est comparable.

M. QUILLET, chef de projet Directions de Lignes

Non, je ne compare pas. C'est juste pour vous dire qu'en fait ce n'est pas que nous supprimons les pôles S et envoyons simplement les missions des pôles S sur la

Direction sécurité, puisque des personnes des pôles S vont intégrer la Direction sécurité. C'est ce que je veux dire. Des personnes qui, aujourd'hui, sont dans les pôles S, les établissements.

M. WATTEBLED, CGT

Mais à quoi sert la DSEM ? Expliquez-moi à quoi sert la DSEM et à quoi sert un pôle sécurité.

M. QUILLET, chef de projet Directions de Lignes

Ce n'est pas moi qui vais vous l'expliquer. Il faudra demander à Jean-Marie Petriaux, qui est responsable du projet.

M. WATTEBLED, CGT

Sauf que là, c'est vous qui présentez le dossier.

M. QUILLET, chef de projet Directions de Lignes

Moi, je présente le dossier des Directions de Lignes.

M. WATTEBLED, CGT

M. Quillet, je ne veux pas vous coincer là-dessus, sauf que vous nous présentez quelque chose qui impacte la sécurité, et vous nous expliquez que les deux pôles S des deux ERC dégagent.

M. QUILLET, chef de projet Directions de Lignes

Ce n'est pas ce que j'ai expliqué.

M. WATTEBLED, CGT

« Les évolutions concernent uniquement le management de la sécurité effectuée aujourd'hui dans les pôles sécurité des ERC et de la DSEM. » Donc, deux entités, plus la DSEM. La DSEM, pour moi, est celle qui... avec l'expérience : « Je vais poser la question à la DSEM ». C'est le pôle S qui disait cela. « Je vais poser la question. Ce sont eux les spécialistes. » Demain, qui va poser la question à la DSEM ? La DSEM se pose une question et répond. Il y a quelque chose que je ne capte pas, là.

M. RABIER, Président

Nous allons le dire autrement. Je vais laisser la parole à M. Fossier. Il y a bien une fusion, soyons clairs, des deux pôles sécurité des deux ERC et de la DSEM, programmée l'année prochaine. Au même moment où nous initions le programme des deux premières Directions de Lignes. Voilà. Après, c'est une fusion qui n'a pas vocation à diminuer le champ des missions de sécurité, mais bien à les mettre sous une même houlette et une même DSEM. D'ailleurs, elle ne s'appellera plus DSEM, ce n'est pas grave, Direction sécurité. Et demain, cette tendance de mise en commun de tous les moyens s'opérera également à terme aussi sur l'établissement Traction quand celui-ci s'intégrera dans l'écriture Directions de Lignes. C'est cela, la trajectoire. Je ne dis pas que cela vous plait ou pas. Je dis simplement que c'est cela que nous expliquons. Et il y a eu un autre dossier d'information lié à ce regroupement et cette fusion des pôles S et de la DSEM, avec des avantages et des nouveautés dans la manière de fonctionner. M. Fossier ?

M. FOSSIER, CFDT

Je reviens sur une analogie que vous venez de faire sur le pôle RH, et la suppression des pôles sécurité. Est-ce que nous pratiquerons aussi, en pôle sécurité ou à la DSEM, le renoncement ? Parce que cela marche vraiment très bien.

Ensuite, quand vous supprimez les pôles sécurité ou les liens entre eux, je vois la création de l'atelier d'Amiens, nous sommes sur un dossier actuellement où les personnes inventent des signaux. Et je me demande, quand nous aurons enlevé les pôles sécurité, comment nous vous ferons remonter tous ces éléments, tous ces problèmes que nous pouvons voir en liaison. Je ne sais pas comment nous ferons. Et comme Xavier le disait, ils vont s'autoquestionner et s'autorépondre, et s'autodiagnostiquer. Cela me pose vraiment question.

M. SMAGHUE, CGT

Que se passe-t-il ? Moi, je suis sur le dialogue social, là. Cela m'interpelle. Il n'y a pas si longtemps que cela, nous avons un CER avec le Directeur régional. Aujourd'hui, nous sommes en CSE. Excusez-moi de vous dire cela, mais vous êtes Président du CSE, donc vous êtes DRH. Voyez-vous le dialogue social ? Cela fait tout de même plusieurs fois que nous vous interpellons pour parler au Directeur de région. Nous ne le voyons pas. Enfin, j'ai l'impression que c'est vous qui gérez tout à la limite. Nous pourrions nous poser aussi une question sur la restructuration. Mais franchement, quand le verrons-nous ? Nous vous avons déjà interpellé là-dessus.

M. WATTEBLED, CGT

Moi, je suis toujours sur la DSEM. Vous essayez de faire de la pédagogie pour m'expliquer. Mais je ne comprends pas comment nous allons pouvoir être juges et parties. Ou alors nous remodelons tout le fonctionnement de la sécurité. Pour moi, c'était clair. Les pôles sécurité faisaient remonter les problématiques sécurité et quand il y avait un questionnement, ils appelaient la DSEM qui, elle, chapeautait un peu. Là, vous dites... oui, c'était un peu l'arbitre. C'est cela. Et là, demain, il est juge et partie. Donc, il n'y aura plus d'interrogation. Tout va bien dans le meilleur des mondes. Ou alors, il n'y a plus de sécurité dans les métiers de l'escalier, du contrôle et de la vente. Si c'est cela, dites-le. Mais je ne comprends pas. Vous ne pouvez pas répondre que nous ne baissons pas le niveau de sécurité, quand il y avait deux entités, plus une qui chapeaute. Et demain, il n'y en a plus qu'une qui fera les deux.

M. RABIER, Président

Je vais être très pragmatique et non dogmatique en vous répondant. J'apprends. Vous faites de la pédagogie, M. Wattebled, avec moi. C'est ce qui est d'ailleurs écrit dans le dossier. Ce dossier de la sécurité que nous évoquons depuis 10 minutes fera l'objet d'un dossier à part entière, qui sera normalement présenté le 24 octobre. Donc, ce sera dans un ordre du jour. Quelqu'un de la sécurité viendra répondre à toutes ces questions-là et bien d'autres. Donc, ce n'est pas quelque chose que nous passons comme cela, vite fait, dans un « truc » de DDL. C'est un sujet à part entière et il n'est pas question de le bâcler s'agissant de sécurité, d'ailleurs comme les autres sujets, mais encore plus pour la sécurité. Que voulez-vous que je vous réponde d'autre ? Après, vous posez des questions extrêmement précises sur comment cela fonctionnera. C'est tout l'objet du dossier que nous sortirons.

Pour répondre à M. Smaghue, je vous rassure tout de suite, M. Smaghue, je ne fais pas tout. J'en suis largement incapable. Et je représente simplement par délégation le

Directeur de région qui a eu l'occasion tout de même, à plusieurs reprises cette année, y compris le 3 juillet, de venir expliquer la politique de l'entreprise, etc. Donc, il n'y a pas de sujet là-dessus. Je suis le porteur de la politique du Directeur de région.

M. WATTEBLED, CGT

Excusez-moi, vous faisiez de la pédagogie ou... j'aimerais bien entendre le Directeur de région sur tous les sujets que nous avons évoqués aujourd'hui. Et ce que pensait la Direction SNCF. Et je pense que nous ne serions pas d'accord, pour le dire clairement.

M. RABIER, Président

Je crains qu'il dise, sans doute avec d'autres mots et d'autres phrases, la même chose que moi et que le désaccord persiste, pour être très honnête avec vous.

Ce que je vous propose, c'est que nous arrêtions nos débats sur ce point-là, qui n'était qu'un dossier d'initialisation, que nous fassions une pause déjeuner et que nous nous retrouvions. Voulez-vous commencer à 13 h 30 ou 14 h ? Nous actons 13 h 30. Merci, bon appétit.

3) Information sur le projet du SA 2020 de TER Hauts-de-France

M. RABIER, Président

Je vous propose de reprendre nos débats sur l'ordre du jour qui concerne cet après-midi le projet du service annuel 2020, avec un dossier général qui vous avait été transmis il y a quelques jours et un dossier spécifique qui fera l'objet d'une consultation, concernant les résidences de Boulogne, Douai et Tergnier qui évoluent, bien évidemment comme nous l'avons déjà évoqué dans le cadre de ce service annuel. Je précise que Florent Martel va nous rejoindre d'ici quelques minutes, pas pour faire des statistiques. Et donc, Arnaud Fauchille, qui est son bras droit sur le service annuel, est à nos côtés aussi cet après-midi. Ce que nous souhaitons, c'est que nous ayons un échange assez large et précis sur le SA et ses conséquences que nous avons déjà abordées plusieurs fois. Peut-être resituer, parce que cela fait maintenant plusieurs semaines que nous n'avons pas, dans cette instance, reparlé de ce dossier-là. Resituer à travers ce que nous vous avons envoyé où nous en sommes aujourd'hui, pour qu'ensuite, une fois que Florent Martel est là, il y ait un échange le plus complet possible sur ce dossier.

Avez-vous déjà, avant de commencer, des déclarations sur ces deux points-là ? Je vous propose en fait de les traiter en même temps, parce qu'il s'agit de deux points au sens de l'ordre du jour. Mais c'est le même dossier avec une partie conséquences que nous portons en consultation.

Mme DEBAST, UNSA

Excusez-moi. Nous traitons le point 3 et le point 4 en même temps. Est-ce cela ?

M. RABIER, Président

C'est ce que je vous propose. Si cela ne vous convient pas, nous les traitons les uns après les autres. Mais pour moi, c'est les mêmes dossiers, dont un est la conséquence du dossier général, le deuxième.

M. KIKOS, Secrétaire

Nous souhaitons traiter les dossiers distinctement. Point 3 et 4 séparément.

M. RABIER, Président

D'accord. Pas de soucis. C'était écrit comme cela. C'était pour les échanges. Donc, OK. Nous enclenchons une présentation rapide du dossier en général. Présentation qui est une forme de redite de ce que nous avons déjà dit au printemps, mais qui aujourd'hui fait l'objet d'un dossier régulier, dirons-nous, dans cette instance.

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

Pour le dossier d'information, au niveau du contexte, les premières présentations ont commencé fin mars, le 21 mars, puis en avril et en mai. Le démarrage est bien le changement du service pour 2020, avec en contexte le besoin d'évoluer en rupture pour répondre à la demande de la convention et aux besoins de mobilité qui ont évolué. La réponse à ces différents éléments est le SA 2020. C'est repris et décrit comme cela dans la première partie, qui est le contexte. Dans le jeu de questions / réponses, nous

pourrons revenir à l'intérieur, je ne vais pas rentrer directement dans le contexte. Ce sont des choses que nous avons déjà présentées.

Ensuite, dans la partie conduite du projet, pour partager sur l'ensemble des différents sujets...

M. HOUEL, CGT

Est-ce que nous pouvons tout de même intervenir en fonction de... ?

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

Oui, pas de soucis.

M. HOUEL, CGT

Nous n'allons pas attendre que vous nous fassiez votre...

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

Non, pas besoin. Vous pouvez intervenir.

M. HOUEL, CGT

Juste par rapport au contexte, en page 4, vous dites que le SA est une réponse en rupture – c'est ce que vous venez de dire – en partant du retour d'expérience des cheminots. J'aimerais savoir ce que vous appelez « retour d'expérience des cheminots ».

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

C'est au travers des retours au niveau des expériences du COP, au niveau des retours terrain, quand il y a eu des résolutions de problèmes suite à des difficultés de plan de transport, lorsqu'il y a eu des scénarios de crise mis en place, etc. Ce sont tous ces éléments-là qui ont été agrégés au fil des années. Et c'est à partir de ces retours d'expérience qu'a été mis en place le SA 2020. D'où les exemples de voie unique où, à un moment donné, c'est d'éviter les trains longs.

M. HOUEL, CGT

Moi, quand j'entends « retour d'expérience de cheminots », je parle de tous les cheminots. Je vais parler pour ce qui concerne la partie Traction. Quel cheminot de la Traction a pu vous apporter un retour d'expérience par rapport à ce que nous vivons aujourd'hui ? Parce qu'en étant membres de la CSSCT, nous recevons quotidiennement un bon nombre de retours sur les bulletins de service des agents de conduite, qui signalent à maintes reprises les mêmes problématiques. Ce qu'il en ressort, c'est qu'il est hors de question que nous puissions répondre individuellement à ces remontées que font les agents. Alors que pour moi, cela doit faire partie du retour d'expérience des cheminots. Parce que l'agent de conduite, aujourd'hui, ne comprend pas. Il rencontre des problématiques au quotidien. Disons qu'un monde parfait n'existe pas. Il a donc des problématiques. Il les fait remonter le lundi. Il n'y a pas de réponse. Le mardi, il n'y en a toujours pas. Arrivé le mercredi, sur la même problématique, il n'a toujours rien. Nous nous disons : « Merde, cela commence à faire un peu bizarre. » Et après, on lui explique : « Mais ne t'inquiète pas, parce que les projets que nous t'avons portés à connaissance début mai, c'est lié au retour d'expérience notamment des cheminots. » Mais il s'aperçoit qu'il peut noter ce qu'il veut sur son bulletin de service, jamais l'entreprise ne prendra en compte ses éventuelles remarques. Mais quand je dis « jamais », je peux le confirmer. Jamais. Je peux même signer un papier. Et à un moment, on lui vend que le SA 2020 est une réponse en rupture en partant des retours

d'expérience des cheminots, du TER Hauts-de-France. Il y a une problématique par rapport à cela. Nous avons l'impression que vous ne prenez vraiment pas en compte ces problématiques que les cheminots vous font remonter au quotidien. Je parle de la Traction ici, dans mes débats, mais un agent de l'escale peut vous remonter les mêmes problématiques. Un ASCT peut... et il n'y a rien. Donc, ce retour d'expérience me laisse perplexe. J'aimerais avoir un compte-rendu de ce retour d'expérience, pour savoir ce que le cheminot vous a fait remonter, en disant : « Cela ne va pas, cela ne va pas, cela ne va pas. », et ce qui a fait que vous avez mis en place ce SA 2020.

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

Des instances sont organisées pour justement faire remonter toutes les problématiques qu'il y a sur la production, qui sont soit avec les 5 minutes dans lequel différents établissements sont connectés. Ensuite, il y a les S+1 qui sont les étapes dans lesquelles nous allons creuser des dossiers par rapport à des cas concrets qui ont eu lieu toutes les semaines sur les difficultés qui ont pu avoir lieu lors de la production, sur des crises ou sur des scénarios qui ont pu arriver, suite à accident, suite à choc, suite à anomalie de matériel et la façon dont nous avons pu réagir. Il y a la même chose... donc, il y a différentes instances qui sont mises en place justement pour pouvoir, à partir des éléments qui sont remontés, essayer de voir ce qui a été mis en place pour que nous répondions au mieux et au plus vite.

M. HOUEL, CGT

Je veux bien, mais un accident de personne, un problème matériel... Ce n'est pas cela qui fait que le SA 2019 que nous vivons aujourd'hui est une catastrophe. Ça, c'est des aléas de production. Après, vous dites qu'il y a des instances. Pour moi, il faut une représentativité syndicale. Dans les instances auxquelles vous faites référence, il n'y a rien. Ce sont juste les différentes Directions qui se réunissent certainement tous les lundis matins en expliquant : « On a passé un bon week-end, mais on a fait le bilan, mais il s'avère qu'un arrachement caténaire à Douai fait que... » Mais ce n'est pas cela. Le retour d'expérience des cheminots n'est pas lié à cela. Un retour d'expérience est lié à une problématique qui est quotidienne, à la même heure, sur le même train, des choses comme cela. Pour essayer de comprendre votre dossier, j'aimerais avoir ce fameux retour d'expérience des cheminots du TER Hauts-de-France.

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

Il y a les comités de ligne qui sont des cas où nous échangeons sur des spécificités. Lors de ces cas, c'est au moment où nous expliquons sur... vous dites à un moment donné que c'est par rapport à des cas concrets, suite à des difficultés de mise en place, quand il y a des agents qui sont au COP, ou même sur le terrain, qui sont en difficulté suite à une problématique parce que l'information ne remonte pas, parce que l'on n'a pas pris le bon scénario typiquement suite à... je ne sais pas... on parlait des trains fret qui ont été étudiés au numéro pour vérifier s'ils ne venaient pas chaque fois frotter, dès qu'il y avait un ralentissement, ce qui fait qu'à un moment donné des conducteurs disent : « Systématiquement, mon train arrive avec 5 ou 10 minutes de retard. » Ce qui, derrière, au vu de certaines contraintes ou de certaines saturations de plans de transport, provoque par effet boule de neige un retard cumulé. Ce sont des remontées qui font qu'à un moment, dans la construction du plan de transport 2020, nous en avons tenu compte pour justement éviter la contagion de ces problématiques. D'où le fait que nous décidons de ne pas limiter les trains longs. Ou on avait le cas des voies uniques ou alors la démultiplication des anomalies, quand on voit que chaque fois qu'il

y a un train en retard, on a une tendance à avoir plusieurs trains en conséquence suite à une séparation du conducteur ou de l'ASCT lorsque le train arrive en retard. Et cela démultiplie le retard. Ce sont des éléments qui sont pris en compte justement pour éviter que cela recommence.

M. HOUEL, CGT

Oui, mais enfin, le fait qu'aujourd'hui nous ayons des trains connus... je vais prendre deux exemples, le 6 h 23 ou le 17 h 23 au départ d'Hazebrouck pour Arras, nous savons que cela frotte parce qu'à la même BIF qu'à la minute près il y a un TGV qui part, un Fret qui croise et de l'autre côté un autre TER. Quand vous, vous construisez votre projet SA 2020, vous le construisez, après vous demandez les sillons à Réseau. Mais rien ne vous dit aujourd'hui que, par rapport au train qui n'est plus à 6 h 23, mais qui sera peut-être à 6 h 27, Réseau n'a pas attribué un sillon Fret à telle heure, et qu'une minute avant le 6 h 27, il y a le 6 h 28, le TGV pour Paris Nord, qui part d'Hazebrouck et qui, devant dégager des aiguilles à 30, fait que cette problématique va se reproduire. Il n'y a rien. Je pense que dans cette conception, cette problématique-là, qui en est une parmi tant d'autres, n'est pas réellement prise en compte. Vous, vous demandez votre sillon. Ils peuvent vous l'octroyer à 6 h 27, il n'y a pas de soucis. Sauf que Réseau octroie à 6 h 26 un sillon qui n'est pas le même que le vôtre pour une rame TGV qui est au départ d'Hazebrouck pour Arras, qui part à 23, 23+ ou des choses comme cela, et qui, le temps de dégager la zone à 30, plus la zone à 70, fait que le TER de 6 h 27 ne pourra jamais partir à l'heure. Je ne peux pas, aujourd'hui, vous dire que vous avez réellement pris en compte cette problématique, parce que les deux cas que je vous cite, cela fait 3 ou 4 ans que c'est connu de tout le monde, et c'est toujours comme cela. Alors, c'est même plus grave. On nous apprend... « Le signal est au sémaphore, vas-y » ou alors « Il est à l'avertissement, à l'origine d'un train. Vas-y, pars, dégage, parce qu'une fois que tu es parti, l'autre train doit prendre ta place. » Regardez un peu sur ces deux trains. Je n'ai pas les numéros en tête, je ne suis pas statisticien non plus, mais le nombre de FSE (franchissement de signal évité) sur des problématiques comme cela sur ces deux trains, c'est quasi mensuel. Et je suis même persuadé que l'on nous cache même la vérité, parce que c'est tellement récurrent... et vis-à-vis du REX, nous ne pouvons pas interpellier l'agent de conduite en disant : « Fais attention ». Non, non. C'est obligé. Il y a un Fret qui passe, il y a le TGV qui doit dégager, le TGV suit le Fret. Quand le Fret est à 100 km/h, le TGV est à 120, au moins jusqu'à Choques . Et nous, à la minute près, nous devons partir. Donc, j'ai du mal à comprendre que des problématiques comme cela puissent avoir été prises en compte. Ou alors, pouvez-vous m'assurer aujourd'hui « Oui, nous avons eu l'assurance de Réseau, que dans les minutes qui précèdent le départ de tous nos TER, il n'y a pas d'autres trains qui croisent aux bifs. » ?

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

Le travail a été mené avec Réseau. Réseau a mis en place des critères de robustesse dans l'affectation des sillons, pour justement, quand il y avait un certain nombre de trains problématiques, essayer de les lever ou éviter d'avoir la situation, et éviter que cela frotte au maximum. Maintenant, je sais qu'il y a un certain nombre de trains en particulier qui ont été levés, en particulier sur les trains Fret, parce que cela fait un moment que les sujets sont remontés avec les trains Fret, pour éviter que cela vienne froter. Après, le 6 h 23 et le 7 h 23 d'Hazebrouck...

M. HOUEL, CGT

Le 17 h 23. Ne me dites pas que vous n'êtes pas au courant, parce que j'ai des copies de mes bulletins, je peux vous les envoyer. Après, je n'ai pas fini. Parce qu'à cela vient s'ajouter l'AUM. Nous en avons parlé vaguement avec M. Petriaux d'ailleurs, qui m'a dit que le KVB était la boucle de rattrapage. Mais il peut me dire ce qu'il veut, cet agent. Le KVB, pour moi, n'est pas du tout une boucle de rattrapage. Parce que quand je me fais « shooter » KVB, je me fais gronder. Alors maintenant, j'attends avec impatience l'approbation du PV du dernier CSE parce que je pourrai le montrer à mon DPX, afin d'éviter de mettre mes doigts pour me faire taper dessus. Dire que M. Petriaux m'a dit que je pouvais me reposer sur le KVB, c'est ma boucle de rattrapage.

Donc, cette problématique qui est liée à cela, elle est accentuée. Elle sera accentuée à partir du 15 décembre par cette fameuse AUM. Je ne suis pas persuadé, je suis même convaincu que pour élaborer votre projet du SA 2020 vous n'avez pas pris en compte toutes ces problématiques. Mais c'est clair. Vous avez pris en compte l'aspect budgétaire, parce que le Conseil régional vous demande de faire circuler plus de trains avec moins d'argent. C'est ce que l'on nous dit. Et quand on va les voir eux : « Ah non, ce n'est pas nous qui avons demandé cela. » Nous ne savons plus à qui faire confiance. D'ailleurs, nous savons que nous ne devons, à la limite, faire confiance à aucun des deux. Mais c'est très compliqué aujourd'hui de pouvoir débattre sereinement sur un sujet aussi important, parce que nous savons que le SA 2020 est là à partir du 15 décembre. Mais nous n'allons pas recréer un chamboulement extraordinaire le 14 décembre 2021. Nous savons que quand nous faisons un grand changement, c'est écrit dedans. Le dernier date de 2012 avec la mise en place du cadencement. Les problématiques qui ont été liées à ce cadencement sont connues de tous. Et nous attendons le SA 2020 pour essayer de répondre positivement à ces problématiques.

Et nous, nous vous disons qu'avec le projet que vous avez mis en place aujourd'hui – je dis bien le projet, car un projet peut encore être modifié, nous sommes là pour en débattre –, nous n'allons pas du tout résoudre les problématiques. Bien au contraire.

Mme BASSEZ, CGT

Ce que je veux dire rejoint un peu ce que Christophe dit. Je prends le document. Je vois les éléments pris en compte dans le cadre des travaux de reconfiguration. Premier point : un temps de retournement en gare de 10 minutes minimum. Vous vous appuyez donc sur l'expertise et les remontées de terrain. Je voulais vous demander si vous avez prévu de retirer des missions de sécurité aux ASCT avant départ. Spécifiquement. Je m'explique. Je viens d'avoir les projets de roulement ASCT. Nous avons déjà fait remonter que sur VR2N les temps de retournement à Lille à 10 minutes en période de pointe étaient bien insuffisants. Ce n'est pas possible. Je peux vous lister, rien que pour le roulement d'Aulnoye tous les trains qui vont frotter. Et nous vous en avons déjà parlé. Cela fait plusieurs mois. Cela n'a pas été modifié. Alors, je sais que ce n'est pas facile, mais voilà.

Le premier point, un temps de retournement en gare de 10 minutes minimum. La spécificité de la VR2N en période de pointe en gare Lille-Flandres n'a pas été prise en compte. Cela commence bien.

Ensuite, je voudrais savoir... le deuxième point : une simplification des missions. Qu'est-ce que c'est ? Cela fait un peu écho au premier. J'ai un peu peur.

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

Pour les temps de retournement, en effet, le sujet avait déjà été remonté. Il y a déjà pas mal d'analyses qui ont été faites pour les augmenter. Donc, globalement, cela s'améliore, cela augmente. Alors, il y a encore en effet des points qui crissent. Mais par rapport à ce qui avait été déjà mis en place, il y a globalement une amélioration. Nous glissons plutôt vers une moyenne à 12 ou 13 minutes. Et pour les...

Mme BASSEZ, CGT

Attendez, excusez-moi. 12 ou 13 minutes ?

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

En moyenne. Donc, après, il y a encore des endroits où c'est à 10.

Mme BASSEZ, CGT

Donc, il n'y a que le roulement d'Aulnoye où tous les temps de retournement VR2N à Lille sont à 10 minutes. Donc, que pour l'axe 1 ?

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

Il y a un certain nombre de roulements qui sont à 10. Mais il y en a aussi un bon nombre qui est augmenté. Donc, il y en a en effet qui restent à 10 sur Lille.

Mme BASSEZ, CGT

Alors, nous n'avons pas de chance à Aulnoye.

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

Mais en 2019, c'était même inférieur à 10.

Mme BASSEZ, CGT

Oui, mais cela frottait. Et à 10, cela frotera encore.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Bonjour à tous. Excusez-moi, je n'avais pas vu le changement d'horaire. Je sais que les temps de retournement font l'objet de débats incessants. Nous avons eu l'occasion de le préciser lors de précédents CSE. Nous situons, et nous en avons convenu ensemble, la zone de non-robustesse pour les temps de retournement inférieurs à 10 minutes. Nous allons dire le temps idéal qui serait entre 12 et 15. Au-dessus de 15, nous occupons trop de place en gare, et quelque part cela limite la capacité de production. Et entre 10 et 12, cela reste correct, mais enfin, effectivement, c'est un peu tendu. Dans le travail du SA 2020, pour la partie qui est au nord de Saint-Quentin – Amiens, il y a un travail spécifique qui a été fait dessus. Je pense qu'Arnaud vous a donné les chiffres. Nous sommes passés de 38 JOB qui avaient des retournements à moins de 10 minutes, à 6. Et la moyenne est en légère augmentation, autour de 13 minutes.

Là, on dit : « Le roulement machin... » Moi, ce que je vous propose, c'est de parler de chiffres. C'est-à-dire que nous prenons le roulement, nous comptons le nombre de JOB. Vous dites où cela arrive. Nous faisons des comparaisons avec nos chiffres. Nous regardons, nous pouvons nous être trompés quelque part dans le décompte. Puis, roulement par roulement, nous allons travailler le « truc ». Parce que sinon nous

ne nous fixons pas sur des données objectives, et quelque part nous restons sur des impressions. Voyez-vous ce que je veux dire ?

Mme BASSEZ, CGT

M. Martel, s'il vous plait. Bonjour, déjà. J'étais justement en train de parler du fait que j'avais listé sur le roulement ASCT d'Aulnoye et que tous les retournements en VR2N à Lille sont à 10 minutes et même en heure de pointe. Ce n'est pas tenable. Quand on nous dit que tout a été pris par rapport à l'expérience du terrain et les remontées justement sur ce qui frottait, etc. Nous vous en avons parlé, ce n'est pas tenable en heure de pointe, un retournement à 10 minutes sur VR2N. Les missions ASCT de sécurité ne se font pas convenablement. Ou alors le train part en retard. Voilà.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je ne sais pas pourquoi vous dites cela, parce qu'un temps de retournement à 10 minutes, ASCT, nous faisons moins...

Mme BASSEZ, CGT

M. Martel, en VR2N, en heure de pointe, vous avez des personnes qui arrivent, qui descendent. Est-ce que vous avez déjà observé une visite de sécurité dans une VR2N à Lille-Flandres en heure de pointe ? Je vous invite à le faire.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Mais aujourd'hui, vous avez des temps inférieurs à 10 minutes. Ce sont ces retournements-là qui n'existent plus.

Mme BASSEZ, CGT

Je vous invite à vérifier dans quelles conditions cela se fait.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non, mais aujourd'hui, nous sommes d'accord que cela ne marche pas. Je suis d'accord avec vous qu'entre 10 et 12, il faudrait le travailler encore. Après, la gare de Lille est une gare où il y a 450 trains qui entrent et qui sortent. Donc, effectivement, si nous avons déjà fait ce travail avec Réseau de porter le temps de retournement de 7 minutes minimum à 10. Après, dire que c'était 12, cela devenait un peu compliqué. Et nous ne pouvions pas faire de détails entre séries de matériel.

Pointons les journées. Vous me dites sur quels trains... ce sont des choses que nous pouvons travailler. Après, la seule chose est qu'en pointe nous ne casserons par les enchainements rames équipages. C'est ce qu'il est important d'avoir en tête.

Mme BASSEZ, CGT

Moi, je ne vous parle pas des enchainements rames équipages, je vous parle spécifiquement des pointes avec des retournements à 10 minutes, qui restent des retournements courts. Cela ne peut pas être le minimum.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Typiquement, dans les groupes de travail, ce sont des sujets qui peuvent être discutés. C'est même d'ailleurs fait pour cela.

Mme BASSEZ, CGT

Nous allons bouger les sillons.

M. HOUEL, CGT

Justement, je rebondis par rapport à ce que vous dites, les enchainements rames personnels. Ces temps de retournement sont accentués par ce montage. Je vais prendre sur l'axe 1 du Valenciennes – Lille. Aujourd'hui, nous avons du Maubeuge – Lille, Lille – Maubeuge. Le temps de retournement qui était inférieur à 9 minutes, certes le train au départ de Lille pour Maubeuge partait en retard, mais il avait le temps d'arriver à Maubeuge à l'heure. Aujourd'hui, avec le système du City, les 10 minutes de retournement à Lille, sans compter – nous l'avons évoqué lors de la CSSCT... c'est 10 minutes... limite, en rentrant à Lille, le temps de 30 km/h sur la marche est pris en compte. Je veux dire que le City qui fait que, arrivé à Valenciennes, on est pris en déviation à 30 et que l'on doit circuler à 30 sur bon nombre de mètres, cela accentue ce retard. Parce que vous nous avez bien fait comprendre que tout ce qui est couleur violet, rose, là, ne peut pas être dissocié. Nous ne pouvons rien faire. Mais c'est sur ces journées-là où les temps de retournement sont quasi limites. Ce qui fait que le retard pris au départ du second train va s'accroître au départ du troisième, et ainsi de suite. Et je me répète, à cela vient s'ajouter l'AUM.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Là-dessus, je voudrais déjà vous ôter d'une conviction, c'est que le train qui part en retard à Lille n'arrive pas à l'heure après. Et c'est bien le principe même de la démarche H00, c'est bien d'établir le fait qu'un train qui part avec 2 ou 3 minutes n'est de toute façon pas à l'heure à l'arrivée. On voit bien les effets cumulatifs qu'il y a après, aux différents points de passage névralgiques du réseau, Valenciennes, Aulnoye où nous avons le temps de cumuler le retard, et généralement c'est ce qui se passe. C'est-à-dire qu'à la fin, vous partez avec 3, 4 et vous arrivez avec 10 ou 15. Dans la plupart des cas, c'est ce qu'il se passe. Après, il peut arriver des cas de figure où, parce que tout est au vert ce jour-là, on se refait, parce que la marche est un peu détendue, et là c'est le travail du conducteur. Mais dans la grande majorité des cas, en fait on cumule et on finit par arriver en retard.

Dans la logique du SA 2020, quand on fait les tours de TER City, l'idée, premièrement, pour les trains chronos qui vont plus loin, c'est de les laisser tranquilles et de faire en sorte qu'eux partent à l'heure. Et s'il y a trop de perturbations sur l'axe et que vous avez comme cela la pointe de City qui se décale, l'idée est de faire sauter un tour pour recalibrer ensuite la production et remettre les trains à l'heure. Chose qui, dans le schéma de production actuel, n'est pas possible, puisque tout étant imbriqué les ADC, les ASCT partent sur les autres axes, les rames partent sur les autres axes. Donc, vous ne pouvez pas enlever un tour, sinon vous allez contaminer l'autre axe. En plus, par la dispersion des personnels, vous avez l'ensemble de l'étoile qui est généralement impactée. Ça, c'est des principes opérationnels que nous voulons mettre en œuvre avec l'EIC, puisqu'il y aura la régulation dans le coup aussi.

M. NOTELET, SUD-Rail

Dans la même lignée, je suis un peu surpris que l'on parle de robustesse dans le SA 2020. Quand on voit une partie du transfert de charge qui était péjoré dans certaines résidences pour le muter dans d'autres résidences, on voit que pour établir les journées dites robustes, on a recours à des taxis, à des parcours parasites. Je suis très surpris que l'on ait transféré de la charge de certaines résidences vers d'autres résidences à des fins soit dit en passant qui étaient évidentes au niveau robustesse. Quand on analyse de près, on se rend compte que souvent, pour que cette charge qui

a été mutée tienne, on a recours à des parasites, parcours parasites, taxis, autocars, agents R – agents R, un peu moins péjorant, puisque nous sommes sur des trains. Donc, nous nous posons la question, effectivement, quand on voit une partie des résidences qui sont péjorées de leur charge pour la transférer dans d'autres résidences, si c'était un transfert logique à des fins de robustesse avec des charges dites origine dans ces résidences en question, nous pourrions effectivement nous en féliciter. Or, pour avoir analysé ne fusse que le projet 4, on se rend compte qu'une partie de ces charges a été transférée, charges qui ne tiennent une fois de plus qu'à grand renfort de taxis. Taxis qui, qui plus est, quand on y regarde de plus près, sont doublés d'un TER qui roule aux mêmes heures. Donc, nous nous posons vraiment des questions sur le sujet.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je suis surpris. Sans doute avez-vous quelques journées en tête qui vous font dire cela. Mais je peux vous garantir que le solde des taxis avant / après le SA 2020 est positif, dans le sens où il y a moins de taxis. Donc, là encore, nous n'avons pas dit qu'il y avait zéro taxi, parce qu'évidemment le positionnement des résidences, l'équilibrage des charges, les sensibilités, les compétences ont fait qu'il a fallu à un moment ajuster tout cela. Si vous avez l'impression qu'à un endroit il y en a de trop, nous comptons avant / après, nous regardons. Là encore, l'analyse doit être partagée. Donc, ce sont des choses qui peuvent être faites dans les groupes de travail.

Globalement, cela faisait partie des éléments de production que nous voulions enlever, parce que notre vocation n'est pas non plus de faire la fortune des compagnies de taxis. C'est tout de même que, dans la conception du SA, il y ait moins de courses taxis. Et c'est le cas. C'est aussi pour cela qu'il y a des bougés de charges entre résidences.

Mme BASSEZ, CGT

Je voulais juste revenir sur ma question de tout à l'heure. Qu'entendez-vous par une simplification des missions ? Merci.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

La simplification des missions, en fait, il y a l'origine et la destination, et il y a aussi la politique de desserte du train. Quand on dit que, par exemple, il y avait 9 missions différentes quand on partait de Lille vers Douai. C'est-à-dire que vous aviez 9 trains avec une politique d'arrêt différente au sein de la mission. C'est ça que cela veut dire. Et évidemment, cette complexité fait qu'en crise, comme on est tout de même sur des lignes très chargées en pointe, si vous faisiez le choix... je vous donne un exemple. Cette semaine, nous avons découvert des fontis à porte de Douai, qui ont nécessité une réduction de capacité de 40 % sur le Béthune – Lille. Donc, demande de Réseau de réduire de 40 % la capacité de la ligne. Comme nous avons, sur le Lille – Béthune, 8 missions différentes, quand nous devons supprimer 40 % des missions, nous devons systématiquement nous reposer la question d'où les trains restants vont s'arrêter pour constater chaque fois qu'il y aura des trous en desserte de personnel. Nous sommes donc obligés de remettre des ordres d'arrêt supplémentaires aux trains. Et nous contribuons, si vous voulez, à aggraver la situation opérationnelle. Avec le SA 2020, quand vous avez cette simplification des missions, puisque sur Béthune nous passons de 8 à 2 missions différentes, vous avez une succession de deux trains rouges, un train bleu, deux rouges, un bleu, deux rouges, un bleu, tout le temps, il y aura un scénario qui dira : quand demain, on découvre un fontis comme là, porte de

Douai, par exemple – le scénario n'est pas encore écrit, mais nous allons le faire –, cela n'est plus deux rouges, un bleu, mais un rouge, un bleu que l'on met en œuvre. C'est-à-dire que l'on fait sauter un des trains rouges et l'on sait dans ces cas-là qu'il y a potentiellement des problèmes dans telle et telle gare, et là on peut peut-être affréter un bus pour faire le complément. C'est quelque chose que l'on met en œuvre systématiquement. Alors que là, aujourd'hui, en fonction de ce que l'on découvre, on reconstruit en artisanal, et évidemment en stress maximum en salle de crise le plan de transport à chaque fois. Les personnes au COP et au CGC sont expérimentées, mais enfin, elles peuvent être aussi dans un mauvais jour. Parfois, cela marche bien, parfois c'est plus compliqué. Donc, l'idée est vraiment de scénariser ces aléas et de les rendre vraiment faciles à mettre en œuvre, parce que l'on ne se posera pas la question de quelle est la politique d'arrêt du train. C'est toujours la même.

Mme BASSEZ, CGT

OK, j'entends.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Transilien nous montre la voie en la matière. C'est extrêmement simple en termes de desserte, et l'on s'inspire de ce qui est fait en Transilien.

Mme BASSEZ, CGT

Je reviens juste rapidement sur les retournements courts en VR2N à Lille-Flandres en période de pointe. Pour un roulement, cela va très vite à lister. Je peux vous les fournir. Nous pourrions les fournir en G2T2R. Maintenant, est-ce que cela va changer grand-chose ? Est-ce que nous pourrions bouger les sillons ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Les sillons, nous ne pourrions pas les bouger, parce que vous êtes... là, je rappelle. Enfin, pour faire court, disons que vous avez deux périodes de commande de sillons, avec le lot 1 et le lot 2. Le lot 1 est fini depuis le 1^{er} avril 2019. Donc, là, nous sommes dans la phase du lot 2. Cela veut dire qu'il y a les Frets, tous les trains des entreprises autres qui ont pris la place. Et généralement, quand vous êtes dans la zone de l'étoile lilloise, de l'étoile d'Amiens ou aux entrées de Paris, il n'y a plus beaucoup de place sur le réseau.

Mme BASSEZ, CGT

Donc, qu'est-ce que cela changera de faire remonter cela en G2T2R ? À part faire le constat, effectivement, que la problématique n'a pas été prise en compte, encore une fois. On ne fera que le constat, je pense.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je dis cela avec toutes les précautions du monde. Aujourd'hui, on a respecté, et d'ailleurs je trouve que les agents ont joué le jeu et je les en remercie, le principe de la robustesse. Si l'on sent – et je l'ai toujours dit, je n'en ai pas fait un totem religieux – qu'il y a vraiment en termes d'exécution du geste métier un « truc » qui coince à un endroit et que l'on en est tous d'accord, pour ce cas-là, on cassera l'enchaînement. Vous voyez, ce n'est pas fermé à 100 %. Par contre, la solution n'est pas de bouger le sillon.

Mme BASSEZ, CGT

Mais qu'est-ce que vous entendez par « casser l'enchaînement » ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Cela veut dire qu'au sein de l'enchaînement des trains violets, on coupera à un endroit, si ce n'est pas tenable au niveau geste métier. Mais cela doit être une exception.

Mme BASSEZ, CGT

Il va y avoir beaucoup d'exceptions alors dans le roulement d'Aulnoye.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non, ce n'est pas possible.

Mme BASSEZ, CGT

Ah... c'est comme cela.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il y aura des arbitrages, cela se discute.

M. WATTEBLED, CGT

Bonjour M. MARTEL. La probabilité de vous voir était de 7,92, 10 puissance... on est ravi de vous accueillir.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est votre voisin de gauche qui vous l'a soufflé peut-être, non ?

M. WATTEBLED, CGT

Non, je lui ai juste demandé la formule, parce que je suis nul en math.

Par rapport à ce que vous dites, au-delà de l'aspect technique des choses, des retournements, des dates, des horaires, les usagers n'ont pas beaucoup d'informations sur les dessertes, parce qu'au final, c'est cela. C'est les horaires de desserte des trains. Ils n'ont pratiquement pas d'informations, voire ils n'en ont pas du tout, voire ils ont des informations qui contredisent d'autres informations. Et au final, ils viennent voir les délégués du personnel ou les élus syndicaux du coin. Et nous sommes incapables de leur répondre, et nous ne voulons pas non plus leur donner le bâton pour nous faire battre, et vous, et nous.

Je voulais juste rebondir. Il n'y a pas de mauvais jours. Quand vous dites que l'on peut être dans un mauvais jour. Quand on pratique la sécurité, il n'y a pas de mauvais jours. C'est un thème que nous avons abordé ce matin, la sécurité. Là, nous parlons d'aspects ferroviaires, donc nous parlons de sécurité. Et nous nous devons de ne jamais avoir de mauvais jours. D'où la boucle de rattrapage qui peut pallier justement un jour où nous sommes dans un mauvais jour. Parce que ça, c'est humain. Mais plus on enlèvera les boucles de rattrapage, pire ce sera en termes de sécurité. Donc, quand je vous entends dire que l'on peut être dans un mauvais jour, cela me hérissé le poil et me fait bondir.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Sur le fond, nous sommes d'accord, puisque ce que je suis en train de dire, c'est que déjà, un, nous avons tout de même retiré tous les temps de retournement sur lesquels il n'y avait même pas 30 secondes de marge. Il n'y en a plus. Qu'il en reste, c'est vrai, entre 10 et 12, je pense que nous ferons le constat que peut-être quelques trains sont encore malades parce que les retournements sont trop courts. Je ne suis pas à ce point autoconvaincu pour me dire que ce sera nickel. Je n'y crois pas. Donc, nous

regarderons cela. Mais quand je vous dis « Comme ce sera plus simple, nous pourrions mieux scénariser les trucs », cela veut dire qu'en fait nous mettrons en place une boucle qui s'appellera le geste réflexe ou le scénario que nous mettrons en place au COP. Cela ira dans le sens que vous dites.

Sur la politique de desserte, vous savez que j'ai fait un peu la tournée de toute la région dans les CORETER pour présenter le SA. On s'est recroisé d'ailleurs, pour certains d'entre vous, aux différents points du territoire. D'ailleurs, à cette occasion, des fiches ont été distribuées, avec tous les trains et toutes les politiques. Ensuite, il y a encore des allers-retours avec l'AO, les techniciens, pour la fameuse carte du SA 2020. Ils n'étaient pas complètement contents de la forme, donc tant que cela n'est pas complètement bouclé, effectivement les horaires ne sont pas en ligne. Je le déplore. En plus, nous les connaissons depuis plusieurs mois, donc...

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

Je crois que c'est le 14 octobre.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Le 14 octobre, cette affaire devrait être bouclée. C'est un peu tard, mais bon... en tout cas, les plus intéressés des clients qui sont venus dans les CORETER ont les horaires et les politiques de desserte.

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

Des exemples de fiches ont été donnés avec les horaires dans les CORETER. Ce sont ces fiches-là qui circulent.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

En fait, dans les CORETER, il y a eu toutes les fiches des trains du CORETER concerné qui ont été données.

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

Et donc, au niveau de la communication, les échanges avec le Conseil régional aujourd'hui, c'est que nous nous orienterons sur le 14 octobre pour une communication plus large. Du coup, l'objectif est de pouvoir refaire de l'information en interne avec nos agents d'ici fin septembre, pour réexpliquer et redonner un certain nombre d'orientations et pourquoi pas les typologies de fiches pour qu'ils les aient en amont.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je vous le dis, là-dessus, je rebondis parce que c'est tout de même important dans le perçu client. Nous aurions préféré que les politiques de desserte soient discutées plus en amont. Je vois que des courriers sont envoyés directement au Président de la SNCF, que des pétitions tournent « sauvons telle gare », alors qu'il n'est pas prévu qu'elle ferme... Bref. On est parti tout de suite dans l'agitation, propagande classique, alors que ces sujets-là sont de vrais sujets qui sont cohérents. C'est-à-dire que chaque fois que nous avons fait des choix, soit d'augmenter la desserte ou de la baisser, c'était par rapport à des éléments objectifs : la fréquentation, les éléments d'analyse des potentiels captables, les temps de dessertes entre grandes villes compétitifs ou pas compétitifs. C'est ces sujets-là. Et ce n'est pas secret. Ce sont des choses que nous pouvons communiquer. Je ne vais pas vous donner d'exemple, parce que sinon nous allons rebondir à l'infini sur les cas. Mais plutôt que de dire que l'on est en train de tuer telle gare ou telle ligne, occupons-nous d'abord de savoir pourquoi nous le faisons,

parce que cela a du sens. Le but *in fine* de ce que nous faisons est de remettre 15 000 clients en plus dans le TER. Ce n'est pas de fermer des lignes, fermer des gares... d'ailleurs, aucune gare ne ferme dans le SA 2020. Je tiens tout de même à le dire.

Mme MIET, SUD-Rail

M. MARTEL, justement, je me souviens bien du CORETER à Calais du 3 juin. J'ai encore les horaires que vous avez fournis dans mon sac. Est-ce que les horaires que vous avez présentés dans chaque CORETER sont les définitifs, ou est-ce qu'il y a encore une possibilité, vu l'intervention politique et la mobilisation des collègues ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Nous n'avons pas de demande de l'AO pour modifier les politiques de desserte sur le littoral.

Mme MIET, SUD-Rail

En dehors de la communication de M. BERTRAND, par tweet, il y a tout de même une implication politique et donc qui a interpellé l'AO. Est-ce que ces horaires sont fermes et définitifs ? Ou est-ce que c'est encore discutable ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je prends l'exemple du Calais – Boulogne et donc de l'action qu'il y a par exemple sur la gare de Wimille. Sur la gare de Wimille, aujourd'hui, il y a 17 allers-retours pour 70 clients. Ce sont les données objectives. Et nous sommes sur deux villes qui, globalement, perdent de la population. 70 clients, c'est la fréquentation jour.

Mme MIET, SUD-Rail

Quand moi je fais ces trains-là le matin... vous, vous faites une moyenne. Moi, quand je suis à bord du train, je peux vous dire qu'un BIBI est complet pour les scolaires. La capacité est même insuffisante.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je parle des montées / descentes dans la gare concernée. C'est 70. Après, il y a des...

Mme MIET, SUD-Rail

70 montées / descentes à Marquise.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non, mais attendez, le train s'arrête toutes gares jusqu'à Boulogne, donc il n'y a pas les...

Mme MIET, SUD-Rail

Excusez-moi. Entre parenthèses, est-ce qu'il n'y a pas non plus les migrants qui montent et descendent à Marquise ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Écoutez, nous avons fait plusieurs campagnes de comptage. Après, ce n'est pas une science exacte, cela peut varier. Mais en tout cas, en moyenne, ça donne cela.

Mme MIET, SUD-Rail

Je vous le confirme, ce n'est pas exact.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Donc, dans le SA 2020, et vous le savez puisque nous en avons parlé, pour accélérer le Calais – Boulogne qui n'était pas compétitif en termes de temps de trajet puisque vous avez l'autoroute de bout en bout entre Calais et Boulogne, nous avons fait le choix en effet pour coller au temps de la voiture individuelle et remettre davantage de clients sur le Calais –Boulogne, je rappelle que nous passons de 23 allers-retours à 31. Pour ce faire, effectivement, nous avons supprimé des arrêts dans les gares de Wimille et de Marquise – Rinxent puisqu'aujourd'hui il en reste 9. Dons, nous avons fait 8 de moins. Sur les 9 restants, l'analyse précise des 70 clients montre qu'il y a 88 % des clients, c'est-à-dire 62 clients, qui retrouvent leur train dans la nouvelle desserte. Donc, le fait de passer de 17 à 9 impactera en fait 8 clients. C'est-à-dire 1 client par train. Est-ce que cela vaut la pétition « sauvons la gare de... » ? Mais tout se discute...

Mme MIET, SUD-Rail

Excusez-moi, je vous interromps, mais pour prendre cette ligne-là que vous avez choisie comme exemple, je la connais très bien de fait. Vous oubliez qu'à Marquise il y a un lycée professionnel. Il y a très peu de collèges sur la zone. Donc, c'est obligatoirement lycée et fac à Boulogne, à Calais ou à Dunkerque. À l'inverse, ce lycée professionnel est assez réputé et a des spécialités. Donc, vous avez aussi des Boulonnais et des Calaisiens, et même des Dunkerquois qui arrivent à Marquise.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Mais cela a été intégré dans les choix. Les horaires des scolaires sont...

Mme MIET, SUD-Rail

Ah, cela correspond aux horaires des cours ? La capacité des trains et le nombre d'arrêts sur les horaires particuliers, toujours pas. La demoiselle qui vous avait interpellé au CORETER à Calais, qui est étudiante à Dunkerque, qui a un trou de 13 h 30 à 17 h pour repartir le mercredi, est-ce que cela a été modifié ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Oui.

Mme MIET, SUD-Rail

Donc, les horaires que vous avez donnés au CORETER ne sont plus les mêmes. C'est bien ce que je disais.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Mais l'évolution était déjà comprise. C'est parce qu'il y avait une erreur dans la fiche ligne, mais... Enfin, je vous donne juste cet exemple, parce que pour faire les 8 allers-retours en plus sur Calais et prévoir de mettre quelques dizaines et, on espère, peut-être plus de 100 clients en plus sur le Calais – Boulogne, il fallait aussi dire aux 8 clients de Rinxent que le train qu'ils avaient-là n'était peut-être plus une solution.

Mme MIET, SUD-Rail

Mais c'est ce que nous vous disons. En fait, là, vous faites l'inverse. Si vous voulez donner envie aux personnes d'arrêter le véhicule, parce que vous l'avez dit vous-même l'A16 est accidentogène et surchargée, comment pouvez-vous les amener à préférer le train, à prendre les transports publics en enlevant certaines dessertes ? C'est impossible.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non, parce que sur les endroits où il y a le plus de potentiel de développement, à savoir entre les deux grandes villes...

Mme MIET, SUD-Rail

Oui, mais cela c'est voter calcul « potentiel développement économique ». Moi, je vous parle du quotidien, des enfants, vos futurs usagers en plus. Si vous ne leur donnez pas l'habitude dès la jeunesse, c'est mort.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Après, cette offre est en place depuis 8 ans, donc si nous devons avoir un développement de la fréquentation, je pense qu'avec toutes les campagnes que nous avons pu faire sur le littoral, nous l'aurions vu. Aujourd'hui, nous sommes sur un palier de stagnation sur la fréquentation. L'offre permet de redynamiser la desserte. Je pense qu'aujourd'hui il y a des personnes qui font le trajet entre les deux grandes villes et qui prennent leur voiture parce qu'ils mettent 20 minutes là où le train en met 40. Demain, en accélérant le Calais – Boulogne, nous mettrons bien plus de clients que nous en perdrons en supprimant ces arrêts. C'est des questions de choix. Mais vous voyez, après tout, ces sujets-là peuvent faire polémique. On peut dire : « Vous favorisez la plus grande ville par rapport à la petite. » Débats sur les Gilets jaunes, etc. OK, nous rentrons en mêlée et nous discutons des sujets. Mais le fait de ne pas mettre les horaires sur la table, c'est un peu ennuyeux parce qu'après cela laisse libre le fantasme.

Mme DEBAST, UNSA

Est-ce qu'il serait possible que nous ayons tous ces horaires ? Parce que moi, je ne les ai pas. On parle d'horaires prévisionnels qui ont été donnés, qui ont été modifiés. S'il n'y a qu'une modification normalement réelle à apporter, est-ce qu'il serait possible de les avoir ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Nous vous donnerons les fiches, tout en indiquant bien que c'est des fiches projet.

Mme DEBAST, UNSA

Bien sûr. Vu la date, on comprend bien que cela risque d'être modifié. Mais c'était juste parce que je ne préfère pas l'apprendre par la presse en octobre comme tout le monde. Merci.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Oui.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Avant que vous arriviez, M. Martel, il y avait un débat intéressant entre Christophe Houel et votre collègue, sur le fait que dans ce document, tout cela avait été fait avec l'adhésion des cheminots. Puis, vous arrivez et vous vous étonnez d'actions qui se mettent en place un peu partout. Et moi, cette phrase m'interpelle, parce que nous avons eu le débat sur d'autres sujets ce matin, en disant que vous avancez un peu à la hussarde, quoi qu'il arrive et sans avoir l'adhésion des personnes qui vous feront éventuellement gagner demain. Parce que nous sommes bien d'accord que c'est votre choix de mettre en place le SA 2020. Mais ce sont les cheminots qui sont à la production qui feront que cela marchera ou pas demain. Et vous vous étonnez

de pétitions, vous vous étonnez de pas mal de choses. En fait, c'est tout simplement parce que vous n'avez pas l'adhésion des cheminots. Et là, en page 4... je vous le dis, ce débat était intéressant, il a duré plus de 20 minutes. Et j'ai trouvé M. Fauchille un peu en difficulté, puisqu'effectivement il est écrit que cela vient avec l'adhésion des cheminots. Nous n'avons pas eu de réponse de sa part. Et vous, vous arrivez derrière et vous dites que vous êtes un peu surpris des pétitions « sauvons la gare ». Effectivement, aucune gare ne ferme. Mais quand vous enlevez dans une gare X, par exemple, 100 cheminots, cela perd un peu du sens du service public.

Voilà, vous l'avez fait. Vous avez travaillé pendant 4 ans dessus et vous n'avez en rien tenu compte de ce qui venait du terrain. Et demain, vous aurez besoin de l'adhésion des cheminots. Je suis tout de même assez inquiet. Et plus nous débattons en CSE et plus mes inquiétudes quant à la réussite de SA 2020 deviennent importantes.

M. KIKOS, Secrétaire

Pour compléter, c'est le terme « agitation, propagande ». À qui est-il destiné ? Est-il destiné à nous, organisations syndicales, ou à certains élus politiques ? Parce que nous avons eu un débat ce matin sur le langage avec M. Rabier, sur la pédagogie. Mais nous ne pouvons pas vous laisser dire « agitation », « propagande », alors que nous, nous sommes dans la construction de revendications, et nous travaillons sur des alternatives. S'il y a des élus politiques qui créent des collectifs de défense de service public ou qui sont à l'initiative de pétitions ou autres, c'est qu'il y a bien des raisons, M. Martel.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je visais bien les élus. Mais quelque part, c'est aussi la conséquence, sans doute, d'une politique dans l'abord de ce SA, qui n'a pas été assez ouverte de la part de l'AO. Parce que cela fait tout de même longtemps que nous le travaillons. Je pense que ce travail de fourmi, sur chaque ligne, dans chaque mairie qui avait des choses à dire, il fallait le faire. Vous savez, ce que l'on constate, c'est que chaque maire va vous expliquer qu'il y a un lycée, un musée, un « truc », un lotissement en construction, qui fait que sa ville va exploser, que cela va être formidable dans les années à venir. Du coup, il faut que tous les trains s'y arrêtent. Si nous faisons cela, à la fin, vous savez, la somme des intérêts particuliers n'a jamais fait l'intérêt général. Malheureusement, nous sommes obligés de faire des choix. Par exemple, un train qui s'arrête partout est un train qui ne va pas vite. C'est bête, ce que je dis, mais c'est la vérité. Par exemple, quand vous voulez arrêter les TGV partout, à la fin il ne faut pas s'étonner que la desserte de bout en bout dure un peu plus longtemps. C'est juste un exemple. Donc, ce terme ne vous était pas destiné, plutôt aux élus. Le jour où j'ai quelque chose à vous dire en termes de comportement évidemment, je le dirai en face. Il n'y aura pas de problème avec cela, je vous le garantis.

Le terme de REX qui est utilisé en page 4, il faut s'ôter de l'ambiguïté, c'est au sens REX Production. Vous le savez, dans notre organisation, il y a un tamisage des événements de production qui fait que tous les jours nous allons chercher les principaux événements de production. Nous écoutons le terrain nous raconter ce qui n'a pas fonctionné. Et après, nous en tirons un certain nombre de... il y a de petites choses que nous pouvons corriger tout de suite. Puis, les mêmes sujets reviennent jour après jour, après jour, après jour, et qui en fait dessinent une tendance lourde. Donc, quand nous parlons de ces retours d'expérience là, vous voyez la somme de tous ces REX Production qui ont été travaillés avec les acteurs, les acteurs H00 de

l'escale, avec la partie Traction qui analyse les bulletins de service des ADC. Ceux des trains qui font la même chose. La PCAS qui regarde en conception. Notre horariste qui vérifie les graphiques. C'est la somme de toutes ces expériences-là que nous avons mise dans le SA 2020. Donc, nous n'avons pas, factuellement, fait une consultation des 3 000 cheminots et quelques du TER Hauts-de-France. Ce n'est pas comme cela que nous l'avons mis en œuvre. Mais si nous regardons tous ceux qui ont, à un moment, participé à construire ces REX, ils sont très nombreux. Donc, c'est ça, le terme de retour d'expérience que vous avez dans le préambule du document.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Au-delà du merci pour la franchise, c'est tout de même assez inquiétant, ce que vous nous dites. C'est-à-dire que vous mettez en place une révolution – le SA 2020, c'est tout de même quelque chose de nouveau – et à aucun moment vous ne discutez avec les personnes du terrain. Vous allez chercher des éléments qui permettraient peut-être d'ajuster des choses qui auraient été discutées par Delphine auparavant. Ou les agents de Boulogne, de Calais, de Tergnier, pour revenir sur un dossier que l'on traitera après. Enfin, vous mettez en place une révolution et à aucun moment vous ne daignez discuter avec les cheminots du terrain. OK, c'est à vous qu'incombe cette partie-là, mais vous avez besoin de deux mains, et vous ne les associez pas. Et après, vous vous étonne que cela parte dans des pétitions, dans les mouvements de contestation, etc. C'est un système de fonctionnement que je n'arrive pas à comprendre. À aucun moment, vous ne daigniez associer les acteurs du terrain à vos évolutions ; et demain, vous comptez sur eux pour réussir. Enfin, je ne sais pas, il ne faut pas avoir fait l'ENA pour comprendre que quelque chose ne va pas dans votre système de fonctionnement. Dans six mois, nous allons faire un REX sur la mise en place du SA 2020 et nous allons dire : « Il y a cela qui ne va pas, cela qui ne va pas, cela qui ne va pas. » Et il y aura sûrement des choses qui vous auront été dites par certains élus ici présents ou qui auraient pu être dites par les cheminots qui sont à la production tous les jours. C'est franchement incompréhensible. Chacun à sa place, OK M. Martel. Mais à un moment donné, quand on a besoin des personnes, on les écoute aussi pour travailler et monter quelque chose qui essaie de convenir un peu aux deux parties. Parce que demain, ce n'est pas vous qui gagnerez, c'est eux, c'est les cheminots de la production. Et vous les avez complètement enlevés de la discussion et, franchement, vous arrivez encore à me surprendre.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Là-dessus, déjà, la capacité à embarquer 3 500 personnes dans un tamisage en groupe de travail...

M. LAMBERT, SUD-Rail

Pas de cela entre nous. Je n'ai pas demandé cela non plus.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Regardez quand même, il y a deux éléments. Un, je vous le rappelle, je suis allé dans les CORETER. Mais avant même les CORETER, nous avons fait des rencontres territoriales, une dizaine, et sur tous les lieux importants de production du territoire où cela a été un dialogue avec les cheminots. Il y a eu des salles, je me souviens... nous étions une soixantaine à Maubeuge, 120 ici à Lille, un peu moins nombreux à Valenciennes, mais nous en avons refait une deuxième. Je suis allé à Calais, à Boulogne, à Amiens. Nous sommes allés partout, et il y a eu un dialogue autour du SA 2020. C'est le premier point. Le dialogue a eu lieu, certes, concentré sur ces dates,

mais il a eu lieu. Et après, si vous prenez la page 8 du document, vous voyez que dans l'organisation du projet, vous aviez tout de même un certain nombre d'équipes de spécialistes qui étaient regroupés autour de différentes thématiques. Je crois qu'au total – Arnaud, tu me corriges – il y en a 18. Les 18 personnes portent la compétence d'un métier, d'un lieu, d'un processus de production. Et nous avons eu de très nombreuses rencontres avec chacun d'entre elles dans ces différents lots. Vous voyez, 18 lots qui ont donné lieu à des arbitrages, à des décisions, à des revirements, à des précisions. Donc, là aussi, cela n'a pas été un projet sorti directement de l'ordinateur. Il y a eu aussi des échanges avec des personnes qui portaient la sensibilité des conducteurs, des ASCT, des agents d'escale, la coordination avec la vente, la sensibilité du client, la sensibilité de la Co vis-à-vis de l'externe. Tout cela a été intégré dans les différents lots. Je suis d'accord, tout cela n'est pas redescendu et remonté par rapport aux 3 500. Mais nous avons tout de même essayé suffisamment large pour essayer de capter toutes les tendances.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Vous ne remettez pas en cause que ce que les élus vous disent vient également du terrain. Comment, si vous dites la vérité, expliquez-vous ce décalage entre ce que vous nous dites et ce que certains élus vous font remonter et ce qu'ils nous remontent du terrain ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Si vous voulez, je pense que nous avons une... cette analyse est la mienne. C'est parce qu'il y a un découpage administratif à la française qui fait que si vous voulez la posture du maire sur de petites composantes administratives, comme le sont les municipalités en France, contrairement par exemple à ce que l'on a en Allemagne, fait que nous sommes toujours dans des logiques de défense de l'existant et que l'on a plus de mal à se projeter sur des projets d'avenir. D'ailleurs, aujourd'hui, les pétitions ne sont pas le fait des cheminots. Ce sont bien des élus locaux ou même des associations qui se lancent là-dedans. En fait, aujourd'hui, nous voulons mieux, mais sans jamais revenir sur l'existant. Mais quand vous faites du ferroviaire, que vous avez un tube avec un train qui passe dans un sens, et l'autre dans l'autre, si vous dites déjà : « Point de départ : je ne change pas l'existant », mais que l'existant est saturé, vous ne pouvez pas transformer. Ce n'est pas possible.

Je vous donne un exemple. J'ai reçu un courrier du maire de Hénin-Beaumont. On trouve que la desserte d'Hénin-Beaumont n'est pas mal. Aujourd'hui, vous avez 18 allers, 19 retours, et nous proposons de passer à 24, donc 5 de plus. Le cadencement est parfait. À Hénin-Beaumont, vous avez un train toutes les demi-heures. Donc, sincèrement, pour nous, sur le papier, la copie sur le papier est géniale. Le maire d'Hénin-Beaumont nous dit : « Votre truc, c'est naze, parce que regardez aujourd'hui : entre 7 h et 8 h, il y a trois trains, 7 h 11, 7 h 22 et 7 h 52. Et demain, il n'y en aura que deux. » Après, nous regardons. Et le 7 h 11 et le 7 h 22, par exemple, comme le 7 h 11 avait un arrêt en plus à Libercourt, en fait ils arrivent à 3 minutes d'écart tous les deux à Lille. Donc, en fait, sur la mission Hénin – Lille, le 7 h 11 et le 7 h 22, c'est le même train dans les fiches SA 2020. Vous savez, c'est ce que l'on appelait les missions non pertinentes, les missions utiles. Quand le maire veut trouver quelque chose de moins bien, il va resserrer le spectre autour de 7 h et 8 h. Effectivement, aujourd'hui il n'y a plus que 2 trains là où il y en avait 3 avant. Sauf que le 7 h 11 et le 7 h 22, en fait, c'était le même et quand vous regardez le cadencement, il est aujourd'hui bien meilleur. En fait, ce mode de fonctionnement là, et ce n'est pas

parce que c'est le maire d'Hénin-Beaumont, mais un maire d'un parti à l'opposé aura le même réflexe. Et donc, il lira systématiquement le projet en disant : « Qu'est-ce que je perds là-dedans ? Et du coup, je vais dégainer un courrier que je vais montrer à mes concitoyens pour montrer que je me bats.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je vous parle cheminots, vous me parlez maire, M. Martel. Moi, je ne suis pas ici pour défendre les maires, ceux qui pleurent pour les dessertes ou les TGV, qui sont...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

J'ai mal compris votre question, alors.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Vous me parlez des maires, moi, je vous parle des cheminots. Quand je vous parle du décalage, c'est du décalage avec les cheminots. Je ne suis pas ici pour défendre les maires. Ceux qui réclament des dessertes ou des TGV, c'est pour la plupart les mêmes qui ont voté l'éclatement de l'entreprise et qui, demain, voteront encore des lois anti ferroviaire. Donc, je ne suis pas là pour défendre les maires, je connais la comédie politique. Mais moi, je vous parle du décalage avec les cheminots. Parce que oui, en ce moment, il y a des cheminots qui se mobilisent contre le SA 2020. Et je ne comprends pas ce décalage entre ce que vous nous dites et ce qui nous remonte du terrain. Mais ce n'est pas pour faire de la polémique stérile. C'est parce que – vous ne m'enlèverez pas cela – j'ai envie tout de même que cela marche. Parce que si cela marche demain, c'est la SNCF qui va gagner. Et donc, c'est les cheminots que nous représentons. Mais il y a un réel fossé entre ce que vous nous dites ici et que ce les personnes du terrain nous font remonter. Et je ne vous parle pas des maires. Comment l'expliquez-vous, si vous avez discuté avec Pierre, Paul ou Jacques, ce décalage qu'il y a entre ce que vous nous dites et ce que les cheminots peuvent nous faire remonter ? Je vous assure, ce n'est pas de la comédie, il y a un vrai décalage. Sincèrement.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Après, ça vaut ce que ça vaut, mais vous savez quand nous avons fait les différentes rencontres, à la fin les personnes ont pu répondre à des questionnaires anonymes : « Avez trouvé cela bien, pas bien, etc. ? » Au total, sur les 10 rencontres, nous avons vu 450 personnes à peu près. Et les retours que nous avons faits de tout cela étaient tout de même très majoritairement positifs. C'est un premier sentiment. Après, je comprends évidemment, suivant que l'on est à Boulogne ou à Lille, ou à Tergnier, on ne vit pas les choses de la même façon, parce qu'il y a évidemment l'impact de l'organisation qui vient chambouler la vie du quotidien. Donc, je pense que la perception est très différente pour le coup sur les trois cheminots que je viens de citer. Et quelque part, je le comprends, je me doute que dans l'équipe de Boulogne il n'y en a pas beaucoup qui trouvent cela génial, ou alors il faut qu'ils arrivent à sublimer l'impact sur leur quotidien *versus* ce qu'ils pensent objectivement des projets de desserte, mais c'est compliqué. Nous sommes tous humains. Ce n'est pas blanc ou noir, M. Lambert là-dessus. Je pense que sur la mécanique ferroviaire, la qualité, l'ambition qu'il y a sur le SA 2020, je pense quand même que les cheminots du TER Hauts-de-France répondent présents. D'ailleurs, dans les échanges que nous avons eus, vous aussi quelque part... malgré tout, cela reste un projet de développement. Ce n'est pas un projet où je viens vous expliquer : « Les gars, on coûte trop cher, il faut que l'on fasse moins, il faut que l'on réduise les moyens... »

M. LAMBERT, SUD-Rail

Un peu quand même.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est un projet de développement qui se fait en maîtrise de l'économie. Cela montre qu'on le sait faire aussi, c'est important quand même.

Mme DEBAST, UNSA

Je voulais rebondir sur ce que vous disiez, M. Martel, concernant le fait qu'il y ait eu des questionnaires pour avoir l'avis de ces personnes. Donc, 450 personnes si j'ai bien compris, qui ont participé à ces réunions. Sur ces 450 personnes, je suppose que tout le monde n'a pas répondu à ce questionnaire. Est-il possible d'avoir le nombre de personnes qui ont répondu ? Et je pense qu'il aurait pu être pertinent de consulter tous les agents du périmètre. Cela se fait sur d'autres études, nous recevons constamment des e-mails sur notre boîte mail SNCF pour tel ou tel sujet, notre avis... Enfin, nous en recevons tous les jours, donc nous sommes parfois amenés à répondre à des questionnaires. Et pourquoi prendre l'avis d'une minorité, alors que nous aurions pu consulter, avec les moyens qui nous sont donnés, l'ensemble des agents du périmètre ?

M. RABIER, Président

Après, la question, M. Smaghue ?

M. SMAGHUE, CGT

Merci de me donner la parole, Monsieur le Président. Ce matin, j'ai entendu une personne qui me parlait, j'avais l'impression que c'était un extraterrestre, je ne comprenais rien du tout. Et là, je suis parti sur le point des métiers du Matériel. Il y a des termes entre guillemets que je ne comprends pas non plus. En utilisant la capacité des « M », il faudrait m'expliquer. Ce regroupement des modules également appelés maintenance par « grappe ». Je ne connais pas, je ne comprends pas non plus. Après, c'est juste pour les termes. Sur le fond, il y a tout de même l'impact réel. Parce que l'on ne comprend pas en fait. Quel est l'impact, clairement, qui sera donné aux cheminots ? Quelle est la marge ? Quelle discussion y aura-t-il sur leurs conditions de travail, leurs conditions de vie ? Je lis qu'il y a « des créneaux non utilisés pour la maintenance des opérations de nettoyage ». Lesquelles ? Cela m'intéresse de le savoir. Alors, là, sur la gare de Lens, « un investissement était prévu ». Cela a changé. Nous n'avons pas forcément eu d'échange là-dessus, mais cela a changé. « Avec l'acquisition d'une vidangeuse », faite par qui ? Par les opérations de privés, par les cheminots, par les opérations de maintenance ? Enfin, voilà. Ce sont les premières questions que j'ai, mais ce n'est pas très clair.

M. RABIER, Président

Merci. Nous terminons par d'autres questions, puis nous répondrons.

M. TAILLEZ, CFDT

Juste pour rebondir sur ce que M. Martel a exprimé concernant les réunions auxquelles on a présenté l'offre aux cheminots. Effectivement, sur la forme, il y avait une adhésion d'un grand nombre de cheminots, parce que l'adaptation du plan de transport en situation perturbée, on sent que c'est le nœud du problème par rapport au coup de bambou que l'on prend en production, etc. Mais il y avait aussi, et c'est là où je voulais

le rappeler, une très forte interrogation sur justement le fond, c'est-à-dire est-ce que, par exemple, cela ira avec Réseau ? Et au final, toutes ces interrogations-là, nous n'en avons pas encore trop la réponse. Mais je pense que, de toute façon, nous les aurons forcément avec la mise en œuvre réelle. Il y avait tout de même pas mal de scepticisme sur la mise en œuvre du projet, en fait. Pas sur le projet en lui-même, mais sur la mise en œuvre. C'était cela, le décalage que j'ai senti dans ces réunions, et pour en avoir parlé avec les collègues.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je ne vais pas vous donner de chiffres sur le taux de retour, il y en avait plus de la moitié. Je crois entre 60 – 70, mais je ne veux pas dire de bêtises, donc je ne préfère pas trop... après, une consultation très large... nous n'allons pas soumettre la construction d'un plan de transport à une sorte de vote référendaire auprès des cheminots, parce que je suis absolument convaincu qu'ils ne répondront pas à la question posée, ce qui est d'ailleurs, en démocratie, toujours le cas. Donc, nous n'allons pas le faire comme cela. Si aujourd'hui, il y avait quelque chose de sous-jacent dans votre question, de dire : est-ce que l'on ne pourrait pas maintenant aller consulter les personnes pour savoir si, oui ou non, on fait le SA 2020 ? La question ne se pose plus. De toute façon, il n'y a pas de plan B sur les sillons. Nous le disions tout à l'heure.

Mme DEBAST, UNSA

Voilà, c'est ce que je vous disais. Mais quand il y a eu ces réunions de présentations, les sillons étaient déjà...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

La question portait plus d'ailleurs sur la clarté de la présentation pour voir si les personnes... c'était plus pour ajuster le contenu, la répartition des temps de parole sur les différents thèmes de la présentation que je faisais, pour savoir si c'était bien compris, si les personnes adhéraient. Le but de ce questionnaire était d'améliorer la présentation, plutôt que de mesurer l'adhésion effective des personnes. Je tenais tout de même à être parfaitement honnête avec vous.

Mme DEBAST, UNSA

D'accord. Je n'avais pas compris la thématique de votre questionnaire. En fait, c'était juste pour savoir si votre réunion était bien menée, *grosso modo*.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non.

Mme DEBAST, UNSA

Si, vous venez de me dire que c'était sur votre temps de parole, vos explications. Sans vouloir vous offenser, c'est cela. Je suis désolée, mais...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je n'en suis pas à me payer des sondages pour savoir si j'ai une bonne image auprès des cheminots.

Mme DEBAST, UNSA

Je ne parle pas de vous, je parle de votre présentation. Je ne parle pas de la personne propre, M. MARTEL.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Cela avait juste cette vocation-là. Mais tout de même, nous posons des questions sur le fond : Est-ce compris ? Trouvez-vous que cela va dans le bon sens ? Des questions qui étaient vraiment une première appréciation sur la nature même du SA 2020. C'est pour cela que je me suis permis d'en parler.

Mme DEBAST, UNSA

D'accord. Mais quand je vois justement – pour rebondir suite à cela, et après je m'arrête là – que de groupes de travail vont être mis en place justement pour la présentation dans les différentes UO, dans les gares, etc., est-ce qu'ils vont se servir de la présentation que vous avez faite lors de ces réunions ou pas du tout ? Parce que là, il serait peut-être intéressant que, lors de ces présentations par équipe et par groupe de travail, par gare, par UO ou par établissement, il y ait ce ressenti de fond qui soit demandé aux agents. Et cela pourrait, même si nous avons bien compris que « rien n'était modifiable », si vous aviez investi... et c'est, je pense, ce que l'assemblée veut dire. Mais cela fait 4 ans que vous travaillez dessus. Si les agents avaient été investis depuis 4 ans... enfin, on ne dit pas que le changement n'a que du négatif. C'est juste que là, aujourd'hui, on ne voit que ce qui ne va pas. Donc, forcément, on vous le dit.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Le travail depuis 4 ans, n'oubliez pas qu'au début il y avait la phase de diagnostic, d'analyse, ensuite le travail en commun avec Réseau. Donc, il n'y avait rien de présentable aux agents jusqu'à la production des sillons. Tant que nous n'avions pas le retour... et donc, nous situons à peu près début 2019, nous ne pouvions pas présenter le projet comme cela. Mais ce que vous dites a beaucoup de sens. Les réunions prévues sur le terrain ont pour but de présenter les évolutions d'organisation. Donc évidemment, il faut mettre en lien les évolutions d'organisation locale avec le sens global du projet. Et en effet, vous avez raison, les deux choses doivent *matcher*. Je ne sais pas si tous les DPX seront hyper à l'aise avec cela, nous allons les aider. Mais oui, vous avez raison, cela a beaucoup de sens de le faire.

Je vais répondre à M. SMAGHUE. Le « petit m », quand on détermine la hauteur d'une flotte, on dit que vous avez la part de rame qui est en exploitation, c'est-à-dire les rames qui servent à couvrir des lignes de roulement, ce que l'on appelle le PEX (parc en exploitation). Après, vous avez le « petit a », la part du parc qui n'est pas en exploitation et qui est en acheminement. Ensuite, vous avez le « petit i » qui est la part de la flotte qui est en programme industriel. Enfin, vous avez le « petit m », qui est la part de la flotte qui est en maintenance courante.

M. SMAGHUE, CGT

Je ne vous avais demandé que le « petit m » parce que les autres n'étaient pas stipulés, mais c'est bien d'avoir tout expliqué. Merci beaucoup pour cette explication qui est plus poussée que ma question. Mais il manque la grappe.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Du coup, cela veut dire que quand vous avez, par exemple, 47, 27, 24, 500, vous ne pouvez pas toutes les disposer... Vous voyez, par exemple en ce moment, côté Sud, nous sommes dans le dur sur les Regio2N. Nous en avons 7. Ce n'est pas beaucoup, 7, des XL. Beaucoup de services. Une est arrêtée pour faire une mise au point bombardier, c'est le « petit i ». Une est arrêtée pour faire de la maintenance courante,

c'est le « petit m ». Et deux sont cassées. Alors ça, c'est dans le « petit m ». Donc, il n'y en a que 3 qui roulent, c'est compliqué. En fait, tout cela pour vous dire que plus vous avez une flotte homogène et plus vous êtes performants sur le parc en exploitation, c'est-à-dire plus vous pouvez utiliser vos rames d'abord pour produire. Et c'est ça, en fait, une des analyses de ce qui va mal sur le Y picard, c'est que vous avez une flotte qui est complètement éclatée sur de petites séries, ce qui fait qu'à un moment c'est compliqué de remplacer une V2N par une Regio2N ou pas une 26 500. Vous êtes un peu obligés de surdimensionner la flotte et cela fonctionne plus difficilement.

Je termine avec la maintenance par grappe. Vous vous souvenez de tout le débat qu'il y avait eu sur la maintenance modulaire. Il y a eu une tentation à un moment de traiter la maintenance module par module. L'idée du SA 2020 est de procéder à des regroupements de modules de maintenance. C'est cela que l'on appelle la maintenance par grappe. Ce sont des grappes de modules.

M. SMAGHUE, CGT

Vous étiez directeur d'établissement, on critiquait déjà et on a dit que l'on allait revenir sur le rassemblement de modules. Vous vous en rappelez ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Oui. J'étais un gros promoteur d'ailleurs de la maintenance modulaire quand j'étais à la Direction du Matériel. J'ai un peu réajusté le tir.

M. SMAGHUE, CGT

Merci de nous avoir écoutés, M. Martel.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Bien sûr. J'ai écouté vos collègues de Calais, j'y suis allé il n'y a pas longtemps pour voir l'évolution de l'atelier.

Et la vidangeuse, c'est un investissement SNCF de Lens.

M. SMAGHUE, CGT

Excusez-moi, ce n'était pas ma question, mais qui va pratiquer la maintenance ? Parce que moi, j'appelle cela de la maintenance.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Ça, c'est les entreprises privées qui font le nettoyage des rames en gare.

M. SMAGHUE, CGT

Parce que vous vous rappelez tout de même qu'il y a un atelier maintenance qui est parti au Fret, et à quelques pourcentages près il aurait pu rester au TER.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Lens. Alors, Lens, c'est un atelier stratégique pour nous. Nous ne sommes pas du tout en train de l'abandonner. Bien au contraire. Nous avons 50 loc qui sont en maintenance à Lens et ce sont les 50 loc sur lesquelles nous avons tous nos « emmerdes ». Les 22 200 ex Intercités, les 22 200 ERC Nord-Pas-de-Calais qui tirent les VR2N et les 15 000 R qui sont sur les V2N pour les gros porteurs de Picardie. Donc, je peux vous dire que si on s'en désintéresse, on va très vite entendre parler du

pays par les clients, les associations, les politiques, etc. Donc, tous les matins, tous les jours, nous faisons le *check* complet sur les loc et nous y passons un temps fou.

M. SMAGHUE, CGT

Nous sommes d'accord, M. Martel, mais pour prévoir l'avenir justement, les loc, il y en aura de moins en moins, pour la partie TER, je veux dire.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il y a eu des décisions stratégiques sur les destinées de Lens : est-ce que cela doit être TER ? Est-ce que cela doit être Fret ? Après, je pense que le fait que cela part à Fret montre que Fret a des ambitions pour Lens. Enfin, je ne suis pas à leur place, mais pour moi, c'est comme cela que je le traduis. Et nous, nous nous faisons forts de continuer à exister, de leur apporter cette... avoir 50 loc en maintenance, cela vous fait une assiette de production tout de même intéressante pour vous développer. Je pense que c'est un point positif pour Lens.

M. SMAGHUE, CGT

Ce n'est pas trop pérenne. Excusez-moi, M. Martel, mais les créneaux non utilisés pour faire les grosses opérations de nettoyage, qui pourraient être des créneaux de maintenance ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est des créneaux de maintenance qui seraient recyclés en utilisation pour le nettoyage, puisque pas utilisés par la maintenance.

M. SMAGHUE, CGT

Oui, mais c'est important. Ne pouvez-vous pas me dire lesquels ?

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

En fait, dans les roulements, il y a des créneaux de maintenance qui sont réservés, et comme dans les roulements, il y a des trous supplémentaires qui ne sont pas utiles, nous les gardons au lieu de nous dire : « qu'allons-nous en faire ? » Nous les gardons et nous allons programmer du nettoyage, ce qui permet de programmer le nettoyage en même temps que...

M. SMAGHUE, CGT

Merci Arnaud, j'ai bien compris.

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

Et ça, c'est vu dans les roulements de rame et c'est partagé avec...

M. SMAGHUE, CGT

Est-ce qu'on peut les avoir ?

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

C'est dans les roulements de rame.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Ah, vous voulez avoir sur les roulements... bien sûr, ce n'est pas...

Pour la dernière question, j'ai noté sur la forme des présentations...

M. TOURNAY, UNSA

J'aimerais bien rebondir sur ce que disait M. Smaghue. Dans votre partie, vous dites « l'utilisation d'une partie des rames dans les creux de journée va nécessiter de densifier la maintenance. » En ce moment, le Larousse est notre ami. Densifier, c'est augmenter dans un espace fixe. Donc, la question que se posent les collègues au Matériel est : est-ce que l'amplitude horaire changera ? Est-ce que les personnes vont travailler le week-end ? Parce qu'augmenter dans un espace fixe, cela veut dire que les rames ne vont pas rentrer au même moment. Elles ne rentreront plus de la même manière. Donc, la question qui se pose : est-ce qu'il y aura de nouveaux changements d'horaires, encore une fois à l'atelier ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est la même réponse que sur la maintenance par grappe. Densifier la maintenance, c'est-à-dire que quand vous faites de la maintenance par module, je rentre le lundi, je fais un module, je ressorts le soir. Je re-rentre le mardi, je fais un module, je ressorts le soir. Le mercredi, également. Normalement, on dit non. Tu l'arrêtes 3 jours, on groupe les modules, y compris, comme elle est arrêtée jour et nuit, qu'elle n'a pas à ressortir, on enchaîne les modules. Cela ne présume pas de modifications d'amplitude d'ouverture de l'atelier. C'est le sens de la phrase utilisée dans le document.

M. SMAGHUE, CGT

Excusez-moi, mais la première question était : quel impact sur les conditions de vie et de travail du personnel de maintenance ? C'était ma première question au départ, mais c'était un peu dans les questions. Rien d'autre ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Écoutez, il n'y a pas d'impacts majeurs. À Calais, par exemple, il y a une situation particulière avec les travaux qui auront lieu, et principalement de jour. Donc, évidemment, on se doute que l'on va peut-être faire appel à davantage de maintenance de nuit, tout simplement parce que l'on ne sera plus en capacité de la faire le jour. Mais ce n'est pas en lien avec le SA 2020. Vous voyez ce que je veux dire. Et c'est le temps des travaux.

J'essaie de répondre à M. Tailleux. Sur la forme et sur les interrogations, le scepticisme, et les interrogations vis-à-vis de Réseau. Le travail que l'on a fait était en fait très académique avec Réseau. C'est-à-dire qu'il y a un calendrier normé européen sur le travail de fond. Nous l'avons anticipé de 6 mois. Donc, on a fait un vrai travail de fond sur la trame horaire avec Réseau. C'est d'ailleurs notre principal élément de confiance sur le SA 2020. C'est que nous avons respecté tous les jalons. Aujourd'hui, l'AO nous demande de « bricoler des trucs » et de « détramer » certains trains. Mais aujourd'hui, nous restons tout de même sur des trains qui sont vraiment fixés dans la trame horaire qui a été positionnée, et cette trame horaire, nous y croyons. Nous pensons qu'elle va bien fonctionner. Là, en ce moment, nous sommes en train de faire une analyse complète de la grille horaire du Y Picard, que voyons-nous ? Il n'y a plus un seul train dans la trame. Il n'y a que des trains qui ont des missions individualisées. Il n'y a aucun train qui ressemble à un autre. Et vous avez des trains lents qui sont devant des trains rapides. D'ailleurs, l'analyste nous a dit : « J'ai essayé de le prendre dans tous les sens. Je ne comprends pas le montage de la grille. » Le ferroviaire est quelque chose de simple. Il faut prévoir le temps nécessaire pour les opérations. Quand un train est pris en déviation, on évite de le tracer à 120. C'est mieux de mettre le train rapide devant le train lent, sinon on a des problèmes, etc. Tout cela est dans le SA 2020.

Donc, le travail avec Réseau a été vraiment d'une excellente qualité. Il continue. J'espère que nous pourrons faire la même analyse sur le Y Picard, parce qu'il ne faut pas se le cacher : l'opinion de l'AO sur Hauts-de-France a été faite principalement en lien avec la production sur Paris – Amiens. C'est là qu'on a mal aujourd'hui. D'ailleurs, on a pris un courrier du Président nous demandant un plan de redressement sur la production de cette ligne. Donc, on va essayer de montrer que le SA 2020 a cette efficacité-là, pour ensuite retravailler cette desserte. On est à 83 % de régularité sur Paris – Amiens. C'est vraiment... c'est évidemment compliqué.

Après, sur le scepticisme, je pense qu'il y a eu beaucoup d'échanges...

M. TAILLEZ, CFDT

Excusez-moi, je vous coupe. Mais par exemple, de mémoire, c'était M. Malherbe qui vous avait interpellé par rapport aux petites guerres de clocher qu'il y a avec le PRCI, qui cause des problèmes déjà actuellement un peu en production, avec la gestion opérationnelle, etc. Donc, quand il vous a interpellé, il vous a dit : « Est-ce que justement ce nouveau SA réussira à régler ces guerres de chapelles qui pourrissent tout de même... »

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Par rapport à Lille ?

M. TAILLEZ, CFDT

Par exemple. Mais c'est juste un exemple. Ce que je veux dire, c'est que nous avons un peu ces choses-là partout.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Le débat que nous avons tout à l'heure avec M. Wattebled sur les scénarios, etc., quelque part on va travailler en amont pour dire, en cas d'aléa « voilà ce que l'on fait avant ». Cela permet d'éviter de se poser la question quand on est dans le dur, dans l'aléa, où il y a un facteur stress qui fait que, souvent, les personnes finissent par se... si l'on est dans l'application du scénario, à la fin, tout le monde les connaît, les choses sont claires et l'aléa devient quelque chose que l'on traite normalement. Vous voyez ? Je pense que c'est tout de même de nature à faire baisser le niveau de pression qui est un peu historique et qui varie dans le temps.

M. TAILLEZ, CFDT

Parce que là, c'est simple, on est tout seul. Mais qu'est-ce qui vous garantit que Réseau, dont on sait qu'ils sont avides d'argent pour pouvoir entretenir les lignes, etc., vendre du sillon, etc., continuera justement à vous garantir...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Rien ne me le garantit. Après, on a quand même écrit ensemble des recueils d'exploitation de gares qui prévoient par exemple qu'il y ait des voies de respiration, c'est-à-dire qui sont laissées libres en pointe pour, en cas d'aléas, permettre d'absorber de choses. Vous savez, on a eu – vous l'avez vu dans la presse – Flixtrain qui se positionnerait sur des Paris – Saint-Quentin. Vous l'avez tous vu dans la presse. S'il s'avère que ces trains-là correspondent aux sillons de respiration de la gare du Nord, je peux vous dire que Réseau n'a pas intérêt à aller les vendre à Flixtrain, sinon nous ferons un recours en protestant contre le fait que nous n'avons jamais voulu... en plus, je ne sais pas pourquoi, mais ce sont des sillons qui sont positionnés sur

l'heure. C'est-à-dire que c'est 8:00, 9:00, départ gare du Nord. Commercialement, c'est top. Ce sillon-là a été laissé libre pour la respiration de la gare du Nord. C'est un sillon de robustesse.

M. TAILLEZ, CFDT

Parce qu'actuellement c'est un « cadeau » de Réseau. Vous ne payez pas ces sillons actuellement.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Si, nous les payons.

M. TAILLEZ, CFDT

C'est compris dans votre offre ? D'accord.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Dans le prix du sillon. Bien sûr que nous les payons.

M. TAILLEZ, CFDT

D'accord. Donc, effectivement, là, vous pouvez engager un recours auprès de l'ARAFER.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Ah oui.

M. WATTEBLED, CGT

Juste une remarque. Par rapport à ce dossier SA 2020 qui est ficelé depuis le début – on n'a pas fait bouger grand-chose dedans, mais quand même... l'ensemble des dossiers :

- Suppression des autorisations de départ, ce n'est pas rien en termes de fluidité du trafic, de robustesse comme vous aimez à l'appeler.
- Transfert des résidences, avec des locaux qui ne sont pas encore finalisés peut-être, qui sont en travaux... enfin bref.
- Changement de structure de l'entreprise au 1er janvier. C'est le dossier que l'on a eu avant.
- La fusion des régions, de l'année dernière, mais qui a du mal à se mettre en place, parce que c'est une grande région et c'est compliqué de travailler comme cela.
- La dénonciation de certains accords, dont l'accord des 35 heures chez les contrôleurs, qui permettait une souplesse tout de même sur les prises de service.
- La politique TGV contraire à celle du TER par moment. L'histoire des TERGV, l'histoire des mairies qui faisaient un tollé parce qu'elles n'avaient plus leur TERGV. Après, il y a d'autres endroits où l'on floque un train et la mairie ne dit plus rien. Mais ce n'est pas partout. Non, mais c'est dramatique. C'est dramatique.
- Les Directions de Lignes, le dossier que vous nous avez présenté avant, qui va impacter fortement.
- Le fonctionnement laborieux, voire le « pas fonctionnement du tout » des GT2R où là, on pouvait parler robustesse et métier, qui n'a pas fonctionné, parce que

c'était canalisé, centralisé d'une main de fer par M. PANIER, en parlant des roulements.

Et tout cela mis bout à bout au 15 décembre 2019, on va être au top en termes de robustesse ? Avec tous les changements que vous venez d'effectuer, on va être au top. Vous faites un big-bang de l'ensemble de la production et de l'organisation telle que nous l'avons connue pendant des décennies. D'un seul coup, on change toutes les règles du jeu et on va être meilleur. On vous met vraiment en garde depuis un bon moment et on vous dit que l'on court à la catastrophe. On court à la catastrophe. On court à la catastrophe. Parce que vous n'avez plus cette capacité de robustesse. Je ne vais pas citer à nouveau tout ce que je viens de citer, mais ne serait-ce que l'autorisation de départ. Un agent transport mouvement qui est sur un quai, qui assemble quelque chose pour expédier un train. Ça, c'était de la robustesse. Demain, nous n'aurons plus cela, voire nous n'aurons plus d'agents sur le quai. Étant donné qu'il n'a plus lieu d'être là en termes de sécurité, il ne fait plus la STEM et ne fait plus le départ du train, s'il est occupé à faire quelque chose en gare, à renseigner un usager, il sera en gare en train de renseigner un usager. Il ne sera pas sur le quai. Et le mécano cherchera, perdra 1, 2 ou 10 minutes : « Je n'arrive pas à joindre le poste d'aiguillage. Il n'y a personne. » Et le train sera « plombé ». Votre robustesse est morte. Elle est morte. Vous voyez l'analyse que l'on en fait. Après, on peut se tromper, mais on se trompe rarement sur cela, parce que c'est plus facile de ne pas se tromper que de se tromper. C'est facile à dire, facile à comprendre et facile à vérifier.

Vous avez tout changé, vous avez changé toutes les règles du jeu et vous allez demander à des agents de mettre en place quelque chose qu'ils ne comprennent pas, à quoi ils n'adhèrent pas et qui ne fonctionnera pas. Est-ce que vous vous rendez compte du nombre de changements que vous avez mis en place, juste avant quelque chose d'important, qui semblerait être important, qui nous semble à nous important, parce que c'est notre travail, notre fiche de paye ? Et vous mettez tout en œuvre pour que cela ne fonctionne pas, en gros. Et c'est ce que l'on vous dit depuis le début. D'ailleurs, toutes les remarques que nous avons faites sur ces présentations, y compris en Comité de ligne où nous essayions d'apporter notre pierre à l'édifice. Chaque fois, nous avons été balayés d'un revers de main, y compris sur les GT2R, où normalement nous pouvons enlever l'étiquette revendicative. C'est pour que cela fonctionne, pour que les collègues aient du travail et une fiche de paye qui correspond, et pas « d'emmerdes », en gros. Même cela, on a dit : « Non, non. Vous pouvez toucher à cela, mais tout le reste vous n'y touchez pas. » Comment voulez-vous que les cheminots adhèrent à un projet que vous avez ficelé de A à Z, sans en prendre la concertation, et sans y mettre justement ces éléments, ces petits ingrédients de robustesse ? Parce que ce n'est pas une seule chose, la robustesse. Ce n'est pas qu'un sillon. La robustesse, c'est tout ce que je viens de vous citer. Et si je cite à nouveau ce que je disais ce matin, un train qui part d'un point A vers un point B, c'est l'ensemble des cheminots qui œuvrent pour que ce train parte d'un point A vers un point B en termes de régularité, en termes de sécurité. Et vous avez « fracassé » tout cela. Comment voulez-vous que cela fonctionne demain ?

M. FOSSIER, CFDT

Je voulais revenir sur tout à l'heure, quand vous avez parlé des scénarios entre Amiens et Paris. Est-ce de nouveaux scénarios ou allez-vous appliquer les scénarios actuels ? Je me pose la question, parce que quand je vois les difficultés que nous pouvons rencontrer à la biffe de Pierrefitte sur les passages des Frets, quand nous sommes

dans notre sillon. Quand je vois la difficulté du mur de l'Atlantique, du poste 5 de Creil. Quand on est arrêté, qu'on l'appelle et qu'il ne nous répond pas. Donc, on ne peut jamais justifier du retard, on ne sait pas pourquoi il nous a ralenti, ou s'il y a des retards empilés avec les Saint-Quentin. Et je ne vous parle même pas de Survilliers, quand il y a un TEG Eurostar ou Thalys qui est en retard, qui nous plombe, alors que l'on était à l'heure dans notre sillon. Dans vos scénarios, avez-vous pensé à tous ces éléments-là ? C'est simplement cela, j'aurais voulu un point de détail sur ces scénarios.

M.SMAGHUE, CGT

C'est bien le débat et la démocratie. Enfin, j'aurais préféré avoir les réponses sur les questions de fond de mon camarade Xavier, et après parler de ma petite question, mais du coup je vais vous la passer. Vous parliez de presse tout à l'heure et d'informations de trains. Moi, j'apprends que M. Pepy est passé à Calais et qu'il annonce qu'un train Fret va passer, en plein milieu de l'atelier TER. Et j'apprends aussi qu'il va y avoir un dragon sur un TGV. Enfin, je ne sais pas, j'apprends des trucs. Si vous avez des informations là-dessus, je suis preneur. Merci.

Mme DEBAST, UNSA

Je voulais rebondir sur ce que disait Xavier. Justement, tout arrive en même temps. En plus du changement de service qui a lieu au mois de décembre, on a la fin des autorisations de départ. Il faut savoir que cela va changer les habitudes de travail de beaucoup déjà, le changement de service. Je pense qu'effectivement cela donne des inquiétudes sur le terrain, avec les nouvelles habitudes. À ce que j'ai cru comprendre en lisant les documents, le superviseur, etc., les agents pour l'instant ne sont pas encore vraiment au courant des missions qui leur seront données, des outils qu'ils devront utiliser pour effectuer ces missions. Avant, on parlait d'un chef d'escale, d'un chef de service et d'un chef de quai. Aujourd'hui, tous ces termes-là disparaissent et nous n'y retrouvons pas forcément toutes les missions et les habilitations en face de ces nouveaux postes. Donc, c'est vrai que cela donne des inquiétudes.

Deuxièmement, je parle en tant que RS, mais aussi en tant que les personnes que nous représentons. Aujourd'hui, on a l'impression que l'on a un dossier d'information, mais vous le dites vous-mêmes, les sillons sont négociés avec l'INFRA, pas depuis hier. Donc, en fait, on nous présente cela, mais nous ne pouvons réellement rien changer. On se demande la légitimité. Et sincèrement, je me pose la question de ce que je fais là depuis 13 h 30. Réellement. Parce que l'on parle de beaucoup de choses, on vous remonte beaucoup d'informations, mais les sillons sont faits. Est-ce que tout cela va réellement changer quelque chose ou n'avez-vous plus la possibilité de changer quelque chose ? Ce que je peux comprendre, mais je ne comprends pas pourquoi ce dossier-là, même si je suis d'accord avec vous, M. Martel, quand vous dites que vous ne pouvez pas nous présenter des documents tant que cela n'avait pas été négocié avec l'INFRA... mais c'est justement avant de valider ces sillons avec l'INFRA qu'il fallait en discuter avec les élus du CE, les membres de CHSCT, pour voir la pertinence. Là, quand on remonte des retournements de rames à moins de 10 minutes qui sont impossibles : « Ben oui, mais on ne peut plus les changer, les sillons sont négociés. » Mais tout cela, c'était bien en amont. Et ce n'était pas aujourd'hui, là, où l'on ne peut plus rien faire, que l'on doit en parler. Sincèrement, je me demande... et vous n'avez certainement pas compris pourquoi, pendant autant de mois, on n'a pas siégé quand on parlait du SA 2020, mais là, sincèrement... excusez-moi, mais on a ce dossier, on l'a lu en peu de temps, il est tout de même conséquent,

et peu importe ce que l'on peut vous faire remonter, que cela vienne des personnes du terrain ou de notre métier, parce qu'à la base on n'est pas élu CSE, ce n'est pas notre métier, on vient tous du terrain. Dans tous les cas, cela ne changera rien. Donc, dites-nous ce qu'aujourd'hui on peut vous apporter sur ce dossier et ce que l'on fait là.

M. FERTÉ, FO

Simplement sur le côté offre, nous n'allons pas nous exprimer, parce que je pense que vous savez mieux que nous construire une offre. Et je n'ai pas les données objectives qui me permettent de parler de cela. C'est sur la mise en œuvre du SA 2020 que nous ne sommes pas en accord du tout avec ce que vous faites. Vous nous parlez de projet de développement, mais de ma fenêtre de cheminot picard, moi je vois des résidences en moins, je vois des semaines de roulements en moins. Donc, c'est cela que nous vivons, nous, la destruction de roulements de fin de carrière. Pour nous, c'est ça le SA 2020. Je pense que c'est là où nous n'arrivons pas à nous comprendre, en fait.

Puis, j'aimerais vous alerter aussi sur quelque chose, c'est que nous avons fait un petit calcul rapide. Nous sommes presque mi-septembre et d'ici la mise en place du SA 2020, sur une UP comme celle d'Amiens, vous avez plusieurs centaines de journées de formation à prévoir. Or, aujourd'hui, les agents ne se sont même pas exprimés sur les roulements qu'ils vont prendre. Donc, nous ne savons même pas encore aujourd'hui quelles compétences il faudra leur apporter. Moi, je fais partie des agents dont on supprime le roulement au mois de décembre. Je ne me suis pas encore exprimé officiellement sur quel roulement j'allais prendre. Nous n'avons même pas le *modus operandi* de comment les places en roulement seront attribuées, puisque nous passons de 4 à 3 roulements. Nous ne savons rien du tout. Donc, les formations ne sont même pas programmées, et il y en a plusieurs centaines à réaliser. Je ne vois pas comment nous pourrions réussir ce changement-là, d'un point de vue vraiment concret et pragmatique.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je ne vais pas répondre sur l'ensemble de votre argumentaire, qui était très ample, M. Wattebled. Juste faire le zoom et ce qui est en lien avec ce que nous dit Mme Debast sur le travail des sédentaires en gare, autour des thématiques de l'autorisation de départ, l'AUM, etc. Là-dessus, c'est vrai, de toute façon vous avez faire la liste, il faut reconnaître qu'il y a une concentration de projets qui est un peu lourde pour la fin de l'année, et d'ailleurs qui, pour le coup, n'est pas en lien avec le SA 2020, puisqu'évidemment le SA 2020 des Hauts-de-France n'est pas le sujet du PSF.

Ce que l'on a voulu faire dedans, je pense que l'on a tous bien conscience de la portée symbolique de la PERTE du geste sécurité de l'autorisation de départ chez un agent d'escale, puisqu'on a tous été d'accord pour dire, pendant des décennies, que c'était le fondement même de son approche sécurité du poste. Ce que l'on a voulu faire au travers des trois types de postes, dont on a choisi de donner une appellation et qui, d'ailleurs, était en contenu dans un CSE du mois de juin – vous avez eu les documents –, vous avez les notions de superviseur, d'opérateur produit train et d'opérateur information voyageurs, service clients. Ce sont les trois typologies de postes que l'on veut décliner sur le territoire. On a cherché, en faisant cela, à redonner un sens profond au travail au sol. Évidemment, vous le disiez, M. Wattebled, l'œil de l'agent qui est sur le terrain pour voir ce qui se passe, si le train va partir en retard ou pas, cela a évidemment une incidence sur H00, mais aussi sur la qualité de

l'information voyageurs que l'on produit, par exemple pour justifier les causes, et apprécier la hauteur du RETARD. Et ça, ce sont des choses que nous demandent les clients. Donc, on a vraiment voulu faire émerger cette nouvelle valeur cardinale du métier qui est une production d'informations voyageurs de qualité. On part de loin tout de même. Les chiffres que l'on avait début d'année 2019, c'est moins de 20 % de fiabilité dans l'information voyageurs que l'on délivre aux clients. Aujourd'hui, nous sommes à 50 %. Donc, nous avons déjà fait un pas de géant. Maintenant, 50 n'est pas assez. Cela veut dire que dans un cas sur deux, le client reçoit une information, ou pas d'information, mais en tout cas une information en bois. Cela veut dire qu'elle est en décalage de plus de 5 minutes avec ce qu'il constate.

Autour de ces organisations que nous allons mettre en place sur le terrain, il y a une cartographie qui existe. 15 gares de supervision sont sur le territoire et auront la responsabilité de leur gare, mais aussi de la ligne que nous leur avons affectée. Il sera essentiel dans le fait d'arriver demain peut-être à 80 % de qualité dans la production de l'information voyageurs. Donc, cet œil du terrain, nous avons absolument voulu le conserver dans l'organisation. Certes, la valeur de sécurité autour de l'opération de donner le départ est quelque chose qui a disparu, mais nous voulons vraiment faire émerger la notion de supervision sur l'information voyageurs. Après, il reste des tâches de sécurité aussi dans les gares où il y a du produit train. Quand il y a du garage, dégarage de rames, vous avez des qualifications de chef de la manœuvre que vous devez conserver. Donc, il y a tout de même des tâches de sécurité qui restent au sein de l'escale.

Je voulais juste faire ce zoom pour dire que l'on a vu l'AUM et l'on s'est demandé comment ce « truc-là » qui allait être mal vécu par les agents, on leur donnait à lire un projet qui leur permette d'aller se reprojeter sur de nouvelles valeurs. On sait que ce sera dur, parce que la sécurité était tout de même quelque chose de très structurant.

Sur le reste, sur les EPIC, tout cela, je ne réponds pas davantage.

M. Fossier, pour préciser, Paris – Amiens ne fait pas partie du SA 2020. Donc, les trains qui arrivent au SA 2020 sont les mêmes que ceux que vous avez aujourd'hui. Ce que vous avez vu à Survilliers, à la biffe de Pierrefitte, au poste 5 de Creil, tout cela, demain, sera pareil.

Après, et j'en avais déjà parlé ici, une des problématiques que nous avons sur Amiens, c'est que nous n'avons jamais de récurrence de causes. En fait, c'est toujours une irrégularité qui est une myriade de petits incidents, mais jamais de gros et toujours les mêmes qui nous permettraient d'aller nous accrocher dessus pour faire un REX et pour corriger. Donc, nous avons fait une infographie complète. Nous avons dédié un cadre d'Amiens en immersion. Vous l'avez peut-être croisé en cabine de conduite, c'est Guillaume Pelos d'Amiens. Il a fait des parcours en cabine, il est allé voir les personnes d'escale. Cela fait trois mois qu'il est en immersion sur le Paris – Amiens, pour nous faire une analyse complète. Donc, aujourd'hui, nous avons des éléments de compréhension de pourquoi cela va aussi mal sur Amiens. Nous en connaissons certains, l'état des 22 200 par exemple, ex Intercités, qui vient impacter les 26 500, les V2N de notre flotte TER. C'est quelque chose que l'on connaît depuis longtemps. En revanche, le montage de la grille, le fait qu'il y a des marches qui sont mal tracées... un train qui sort de Clermont-de-l'Oise et qui est pris à 109 au passage à Creil, alors qu'il est pris en déviation à 30, typiquement c'est du retard garanti. Tous ces éléments-là, nous commençons à les voir. Comme l'AO nous a écrit vendredi en disant : « Je demande un plan de redressement sur Amiens », nous allons profiter de l'opportunité

pour lui proposer de refonder les horaires et de faire quelque chose de plus simple, de plus compréhensible, et d'éviter... vous voyez, je donne juste dans le sens descendant, Amiens – Paris, vous avez les trains 12 000 qui rattrapent les 847 000 à Chantilly et à Orry. C'est-à-dire qu'en fait, dans le montage de la grille, on a prévu qu'entre Chantilly et Paris, 45 km, on ait deux trains à 3 minutes l'un derrière l'autre, en pensant qu'il ne se passera rien quand, effectivement, on va croiser la biffe de Pierrefitte, Survilliers, etc. Quand on est cheminot, on sait que cela n'est pas possible. Cela ne peut pas marcher, une grille comme cela. Nous allons donc faire cette analyse et leur proposer. Je ne sais pas s'ils diront oui. Peut-être que je reviendrai vous voir en vous disant que c'est mort. Mais c'est eux qui nous écrivent en premier, donc quelque part nous allons répondre en disant : « N'oubliez pas que la grille que vous avez demandée à l'entreprise SM en 2015 est de votre responsabilité et n'est pas bonne. » Et nous, nous proposons quelque chose qui respectera mieux le côté plus cadencé, les mêmes trains. Quand vous avez les mêmes trains, vous appliquez les mêmes scénarios. J'ai regardé aujourd'hui, par exemple les trains qui partent à 16 h 04, 17 h 04, 18 h 04, 19 h 04 de Paris sont 4 trains différents. Vous ne pouvez jamais appliquer un scénario de crise sur ces trains. Aujourd'hui, en fait, nous ne pouvons rien faire. Ce truc est complètement « emberlificoté », c'est terrible.

Enfin, c'est le premier élément d'analyse. Cela ne change pas malheureusement au SA 2020. Cela veut dire que cela va continuer à être compliqué.

Intervention hors micro

Nous allons ouvrir un chantier. Nous avons l'opportunité, du fait du courrier de l'AO, d'ouvrir un chantier. Parce que nous avons voulu l'ouvrir en même temps que le SA 2020, souvenez-vous-en, et ils avaient dit non.

Alors après, sur SA 2020, Mme Debast, n'oubliez pas que nous avons fait la première présentation du SA 2020 le 21 mars. Vous ne découvrez pas le dossier aujourd'hui. Il y avait 15 dates...

Mme DEBAST, UNSA

Ah non, M. Martel, je n'ai pas dit cela. Mais le 21 mars, c'était déjà trop tard pour modifier quoi que ce soit. On est d'accord ? Les sillons étaient déjà faits. C'est dans ce sens-là que je vous le dis. Ce n'est pas dans le sens que vous nous l'avez présenté aujourd'hui. Je suis d'accord avec vous. C'est juste que pour des modifications à apporter sur des horaires, des dessertes ou des choses comme cela, c'était déjà trop tard.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Là-dessus, il faut être convaincu d'une chose, c'est que de toute façon la discussion autour du CSE et des G2T2R ne peut, sauf exception, jamais conduire à la modification d'un sillon. Je préfère être clair avec vous. Cela veut dire que, par contre, après, comme le disait M. Ferté, toutes les mesures d'ordre, l'organisation de roulements, la vocation qu'on veut lui donner, ça, c'est vraiment un sujet de dialogue entre nous. Mais on ne va pas discuter ici de décaler tel sillon de 5 minutes. Ça, c'est non. Enfin, je préfère le dire clairement.

M. Smaghue, sur la *fake news*, Guillaume Pepy qui demande à couper l'atelier de Calais en deux. Effectivement, la mairie de Calais nous a demandé de faire une étude. C'est un « truc de dingue », c'est-à-dire qu'en fait il y a des plaintes des riverains, mais côté rue des Fontinettes à Calais, qui se plaignent du bruit, et qui voient arriver la

possibilité de faire passer un train de Fret par ce côté-là comme étant une mauvaise nouvelle. Première logique, nous faisons un mur anti bruit entre les principales et la rue, comme cela ils n'ont pas... enfin, vous connaissez la rue de Fontinettes, elle est très étroite. C'est un peu comme au Petit Maroc à l'atelier de Lille, si vous mettez un mur anti bruit devant, cela va vite être Alcatraz pour les riverains. Donc, ils se sont dit qu'il fallait décaler le mur, qu'il ne fallait pas le mettre sur les principales, mais après. Vous voyez, là où il y a le grillage, le petit terre-plein. On monte le mur anti bruit là, et on fait passer le train de Fret derrière. Le problème est que derrière, c'est l'atelier. C'est débile. Il n'y a pas d'autre mot. Ce truc est débile. La motivation de la mairie de Calais a demandé cela, je la trouve déjà un peu limite. C'est-à-dire que manifestement il y a des personnes qui ont des propriétés dans la rue, qui sont à la mairie, etc. Du coup, charité bien ordonnée commençant par soi-même, on demande politiquement quelque chose pour préserver ses petites affaires. Donc, le Président Pepy a dit au maire : « OK. Nous faisons une étude. » Le but de l'étude est de montrer que c'est une ânerie. Enfin non, c'est enregistré : donc, le but de l'étude est de montrer la faisabilité ou pas de cette solution (*Rires*). On injecte deux fois 10 millions d'euros dans notre atelier de Calais. On veut délester Lille. On fait une troisième voie de trains à l'extérieur. Et on viendrait tout « péter » en faisant passer ce train de Fret... enfin, c'est... Alors, celui qui est chargé de l'étude, je vous le donne en mille, M. Smaghue, c'est Alain Bullo. Alain Bullo a quitté la SNCF et a ouvert un cabinet de conseils privé, et c'est lui qui est en charge de réaliser cette étude. C'est l'ancien directeur du Matériel de la SNCF. J'espère quand même qu'il n'aura pas tout oublié en passant dans le privé. Voilà ce que je peux vous dire. Mais Guillaume PEPY n'a jamais validé cette solution-là, il sait très bien. Mais à un moment, si vous voulez, il lâche du lest en lien avec le politique et il dit : « On fait une étude ». Les conclusions de l'étude, on les connaît.

Pour le coup, vous avez bien recalé le débat, M. Ferté sur l'offre. L'offre est une chose et l'organisation et les choix que nous faisons d'organisation des roulements en sont une autre. Là aussi, le choix de faire un roulement de moins à Amiens, je crois que l'idée était postérieure au SA 2020. En fait, cela arrive en même temps, mais ce n'est pas quelque chose que le SA 2020 a appelé. C'est un choix de l'encadrement local de réorganiser la circulation des agents et, du coup, des compétences dans les roulements. C'est un peu ce que disait M. Wattebled, c'est que cela tombe effectivement en même temps que le SA 2020, mais d'un autre côté.

M. FERTÉ, FO

Nous ne savons pas, parce qu'il ne nous parle pas.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Philippe PANNIER ne vous parle pas ?

M. FERTÉ, FO

Non.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Bon. Écoutez, je pense que... je ne sais pas. Je pense que, quand même, il a dû y avoir des débats locaux pour expliquer pourquoi nous fusionnions des roulements sur Amiens. Il doit y avoir des pour et des contre, mais pour le coup, ce n'est pas dans le champ de SA 2020.

M. FERTÉ, FO

Ce que je viens de vous dire, c'est que même si ce n'est pas dans le champ du SA 2020, c'est qu'en fait cela va induire de nombreuses formations à faire...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

J'ai pris votre alerte, par contre. Et je le vérifierai avec le groupe de travail Traction.

M. FERTÉ, FO

Je ne vois pas comment nous pourrions les faire. Et je ne suis pas le seul, parce que les CTT ne savent pas non plus. Je vous le dis.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Oui, nous allons vérifier cela, M. Ferté.

M. WATTEBLED, CGT

En fin de compte, on argumente, mais c'est des idées contre des autres et il n'y a pas vraiment... On a tout dit que le SA 2020 ou presque.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Nous avons déjà eu des dialogues. Moi, je vous ai dit que les idées autour d'Hazebrouck et de la réouverture de l'étoile de Saint-Paul, aujourd'hui il n'y a rien d'écrit. Moi, je suis ouvert à ce que l'on travaille ces sujets-là en avance de phase. Sous réserve bien sûr que l'étoile de Saint-Paul nous soit confiée en termes d'exploitation. Donc, je le redis : c'est ouvert.

M. NOTELET, SUD-Rail

Juste pour rebondir par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure sur le fait qu'il est un peu trop tard ou pas pris en compte dans les différentes modifications, nous avons retravaillé les roulements, comme je vous le disais tout à l'heure, en pointant du doigt des journées qui étaient « déconnantes », des journées qui avaient été enlevées à certaines résidences pour être basculées dans d'autres, alors que c'était au détriment de la robustesse. Par exemple, des parcours parasites, comme je le disais tout à l'heure. Nous, nous l'avons retravaillé bien évidemment, je ne m'en cache pas, sur un point de vue plus humain, ce que je trouve important tout de même à la base. Entre autres pour éviter qu'il y ait des déplacements d'ASCT en fonction de la réattribution des charges dans lesdites résidences. Nous avons fait un certain nombre de remontées. Nous avons respecté ce qui nous avait été imposé par M. BEAUPREZ, à coûts constants, sans impacter la robustesse. Donc, nous avons retravaillé des roulements sérieusement. Nous y avons passé du temps. C'est un peu agaçant, parce que derrière nous reproposez de nouveaux projets qui, forcément, détruisent en partie ce qui a été travaillé. Donc, on recommence une nouvelle fois le travail. Une nouvelle fois, on ramène la quasi-intégralité des lignes qui ont été supprimées dans certaines résidences. Et à toutes fins perdues, puisque de toute façon, à ce jour, aucun retour.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Le travail continue. N'oublions pas que nous ne sommes que début septembre. Normalement, sur un chemin de service normal, vous n'auriez même pas les roulements aujourd'hui. À un moment, nous allons rediffuser un jeu de roulement y compris aux membres du CSE fin septembre. Ce sera la V2, la version 2 du déroulement du SA 2020. C'est-à-dire qu'à un moment pour éviter de se perdre dans

les différentes versions, on dit que fin septembre on vous publie à nouveau la liste complète des roulements, on vous les donne. Et cela repose la base des évolutions pour après, puisque le travail continue évidemment sur octobre et novembre sur l'organisation des roulements. Voilà ce que je peux vous dire.

M. LENFANT, SUD-Rail

Il me semble que les roulements doivent être définitifs vers les environs du 15 octobre. Si vous voulez pouvoir aviser dans les délais impartis les agents qui devront changer de résidence, qui devront bouger, il faut qu'ils soient avisés deux mois avant la date effective de changement de résidence. Donc, quand vous dites que nous avons encore le temps, je trouve que non.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

S'agissant de modifications qui entraîneraient des transferts d'effectifs, nous ne les ferons pas au mois d'octobre, évidemment. Là-dessus, je vous rejoins. C'est-à-dire que nous avons parlé de ces choses-là avant. Maintenant, nous sommes sur des mesures d'adaptation et, évidemment, l'équilibre des charges devra être peu ou prou respecté.

M. LENFANT, SUD-Rail

Sauf que là, on se concentre essentiellement sur le fait de couvrir ces résidences auxquelles nous enlevons des agents. La Direction a beau jurer ne pas avoir envie de vider ses résidences, on fait des propositions qui tiennent la route, et derrière on nous coupe l'herbe sous le pied, on remodifie tout. Et on a l'impression de travailler dans le vide. Au tout début de la mise en place des G2T2R, on a refusé d'y aller, on a fait un peu blocus. Là, on s'y est mis un peu, on a travaillé. On a l'impression de « pisser dans un violon. »

M. FAUCHILLE, Chef de projet SA 2020

Dans les versions au niveau ASCT, je sais qu'une version a été renvoyée fin août. C'est une version 4. Donc, il y a eu un certain nombre d'échanges et suite aux remontées des G2T2R ou autres, il y a eu des adaptations. Je sais qu'il y a encore deux G2T2R qui sont prévus au mois de septembre pour justement pouvoir encore retravailler sur un certain nombre de remontées, d'adaptations, il y a encore des systèmes items qui ont été pointés du doigt, pour arriver sur quelque chose fin septembre qui tienne la route, au niveau des échanges.

M. LENFANT, SUD-Rail

Espérons que nous soyons entendus avec l'échéance qui arrive, que nous soyons entendus un peu plus que nous l'avons été depuis le début de ces groupes de travail.

M. RABIER, Président

Bien. Je pense que nous avons eu un tour d'horizon de ce dossier. Et nous avons accueilli le Docteur Douvry à qui nous remettons les roulements aussi.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Excusez-moi, M. Rabier. On parlait des roulements. Mais moi, j'ai un petit souci, je n'ai toujours pas eu le 174 de Boulogne.

M. RABIER, Président

C'est une excellente transition pour le point 4 de notre ordre du jour.

4) Consultation (phase échanges) sur le projet d'évolution des résidences de Boulogne, Douai et Tergnier

M. RABIER, Président

Ce SA 2020 a des conséquences sur certaines résidences. Vous les connaissez : Boulogne, Douai et Tergnier. Je vous propose que nous actions les débats maintenant sur ce point-là. Avez-vous de déclarations préliminaires, avant que nous passions aux échanges sur ce point ?

M. KIKOS, Secrétaire

J'ai une délibération à porter au vote, Monsieur le Président.

M. RABIER, Président

Je vous écoute.

M. KIKOS, Secrétaire

Délibération désignative pour un projet important de restructuration modifiant les conditions de santé et de travail.

« Vu le projet de consultation sur l'évolution des résidences de Boulogne, Douai et Tergnier modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail du personnel présenté au CSE dans le cadre d'une procédure d'information-consultation du 10 septembre 2019 engagée par la direction de l'établissement TER Hauts-de-France.

Considérant que ce projet est susceptible de modifier en profondeur les conditions de travail des personnels impactés par le projet en terme d'horaires de travail, de tâches et de moyens mis à leur disposition ; que ce projet est susceptible d'avoir des conséquences sur la santé physique et mentale des salariés, ainsi que sur leur sécurité ;

Considérant que la consultation du CSE doit avoir un effet utile ;

Le CSE de l'établissement TER Hauts-de-France réuni ce jour, le 10 septembre 2019, et après en avoir débattu en séance ;

Décide conformément aux dispositions de l'article L.2315-94 alinéa 2 du Code du travail, de recourir à une expertise agréée ;

Désigne pour y procéder, l'institut agréé par le ministère du Travail suivant :

ÉMERGENCES, Immeuble Le Méliès, 261 rue de Paris, à Montreuil.

Dit que l'expert aura pour mission de :

1. Procéder à l'analyse des situations de travail actuelles des personnels concernés en les mettant en perspective avec l'organisation du travail cible afin de mesurer l'impact prévisible sur leurs conditions de travail ;
2. Déterminer l'existence et la nature des facteurs de risques éventuels de dégradation de la santé physique et mentale des personnels induits par le projet d'organisation du travail cible ;

3. Apporter l'aide nécessaire au CSE pour lui permettre d'avancer des propositions dans le domaine de la prévention des risques professionnels et de l'amélioration des conditions de travail, ainsi que pour lui permettre de formuler d'éventuelles propositions alternatives relevant de son champ de compétence, dans la perspective de la mise en œuvre du projet de restructuration.

Dit que le CSE sera en mesure de rendre un avis motivé sur le projet au vu notamment, du rapport du cabinet Émergences et des explications complémentaires et réponses éventuelles fournies par la Direction ;

Vote

Nombre de votants : 27

Pour : 27

Contre : 0

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

Vote

Nombre de votants : 27

Pour : 27

Contre : 0

M. RABIER, Président

Je prends acte de cette délibération et du recours à expertise sur ce projet en consultation. Je fais le vœu, puisque c'est le même cabinet avec qui l'on doit travailler sur l'expertise RPS régionalement, que l'on arrive à trouver les créneaux pour des contacts fructueux avec Émergences, parce que c'est un peu compliqué. Que l'on arrive à rapidement mettre en œuvre cette deuxième expertise avec le même cabinet, en espérant qu'ils arriveront à tout gérer en même temps, puisque nous sommes dans le même délai, maintenant à fin octobre. Je laisse la parole au médecin.

Mme DOUVRY, Médecin du travail

Je me présente, je suis le Docteur DOUVRY. J'ai Cambrai, Douai et Valenciennes. En fait, je pense que les cheminots sont capables de rebondir. Peut-être pas ceux en fin de carrière qui se sont fait une idée de leur métier d'escalier, de... par contre, le monde a évolué et l'on se retrouve souvent avec des hommes au foyer qui ont leurs enfants une semaine sur deux, ou même la femme travaille. Et donc, le contexte familial a beaucoup évolué. Je pense qu'il faudra tout de même en tenir compte dans les mutations, parce que l'on ne peut pas forcément toujours ajouter du temps de trajet. Les personnes ne peuvent plus déménager comme elles le pouvaient avant, parce que Madame a son travail à tel endroit. C'est plus ce côté-là que je vois, parce que je

pense que les jeunes et les moins jeunes arriveront à rebondir sur les nouveaux métiers. Et l'on est dans un monde qui bouge. Malheureusement, on a le couteau dans le dos et on ne peut pas tellement faire autrement. Par contre, je pense que l'entreprise doit faire très attention au côté social, parce que si les personnes ne sont pas bien chez elles et pensent aux gamins qu'elles ont laissés à la nounou, qui n'est pas forcément bien, elles n'arriveront pas à bien travailler. Ce côté social, pour moi, est quasiment le plus important. Après, vous n'êtes pas obligés d'être de mon avis.

M. RABIER, Président

Le côté social est un point essentiel pour obtenir le maximum d'adhésion des salariés, adhésion qui a été évoquée au point précédent, pour réussir tout projet par ailleurs. Nous avons tout un processus RH quand nous ouvrons des dossiers difficiles, et c'est un dossier difficile puisqu'à un moment donné, vous l'avez souligné, cela peut amener, en tout cas pour les résidences sur lesquelles le projet est soumis à expertise, à des déplacements, non forcément choisis par les personnes. Nous avons des processus où nous cherchons le plus en amont possible à bien connaître les difficultés que cela peut engendrer pour chaque agent concerné, quel que soit son métier. Quand on ouvre ce matin, par exemple, un projet sur les futures Directions de ligne, qui s'étalera quasiment sur 15 à 18 mois. Cela nous invite à être assez réactifs pour entretenir très tôt les agents impactés potentiellement, pour voir ceux qui sont à la limite peu touchés ou pour qui cela ne pose aucun souci, et ceux qui sont dans les situations que vous évoqués. Tout l'enjeu RH au sens humain et adaptation possible ou non, c'est d'anticiper ces sujets-là pour faire coller la gestion prévisionnelle des emplois, avec les évolutions d'entreprise, que ce soit ce projet-là ou d'autres, puisque cela a été rappelé par M. Wattebled. Il y en a tout de même un certain nombre qui a lieu dans des espaces-temps communs.

Donc, oui, on est évidemment extrêmement sensibles à cela. On ne met pas le couteau sous la gorge d'un agent pour qu'il aille d'un point A à un point B. On veut concerter seul avec lui pour que cela se passe dans les meilleures conditions possibles. C'est facile à dire, c'est beaucoup plus difficile à faire, j'en suis complètement conscient.

M. MAGNIER, SUD-Rail

M. RABIER, je me permets de vous couper. On ne leur met pas un couteau sous la gorge. Sauf que, par exemple, vous prenez à Boulogne, on leur a déjà demandé dans quel roulement ils devaient être. On leur a déjà dit qu'ils devaient être dans telles semaines de congés l'année prochaine. N'est-ce pas mettre un couteau sous la gorge ? Ils n'ont pas encore fait leurs entretiens. Donc, je ne suis pas d'accord avec vous. Et cette expertise va faire énormément de bien.

M. FERTÉ, FO

C'était pour aller dans le même sens, en fait, parce que nous avons également le souci avec les agents de Tergnier. Clairement, dans les entretiens, il est apparu que l'on essaie de leur imposer absolument Saint-Quentin ou Laon. C'est-à-dire que les personnes dont on ferme la résidence, qui ont d'autres projets personnels et professionnels, on leur dit : « Non, non. On va d'abord remplir les résidences de Saint-Quentin et Laon. Et si après, on peut satisfaire des demandes, on regardera. » Mais voilà. Donc, niveau accompagnement, ce n'est pas terrible.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Est-ce des cas qui souhaiteraient rester en Hauts-de-France ou qui seraient carrément prêts à...

M. FERTÉ, FO

Pas forcément, il y a de tout. Il y a du Ouigo. Il y a des personnes qui veulent aller dans le Sud, etc.

M. RABIER, Président

De toute façon, cette expertise est votée. Le sujet n'est pas de savoir si elle fera du bien ou pas. J'espère qu'elle sera complètement utile, puisque des personnes vont travailler, des personnes vont être interrogées et des travaux auront lieu. Bien évidemment, j'espère qu'elle serve à quelque chose comme toutes les expertises que vous votez.

Je ne sais pas si vous voulez encore débattre sur ce projet cet après-midi, puisque l'on vient de voter une expertise. Mais je suis ouvert bien évidemment au débat.

M. WATTEBLED, CGT

Nous n'allons pas débattre étant donné qu'une expertise vient d'être votée à l'unanimité des membres présents, qui nous éclairera. Mais pour rebondir un peu sur les propos du Docteur, elle met le point sur quelque chose. Le risque routier et l'aveuglement de l'entreprise à faire des restructurations coûte que coûte, faisant fi du bien-être des agents. Et au-delà de l'expertise que l'on vient de voter, il y en a une qui commencera bientôt sur le RPS sur toute la région, et le Docteur Douvry pourra y donner son regard. C'est intéressant au moins d'avoir quelqu'un de la médecine qui parle aujourd'hui.

M. RABIER, Président

Tout à fait. Et le médecin de région était présent ce matin. Cet après-midi, un autre médecin. Donc, une journée où il y a eu le...

Mme ALEXANDRE, FO

J'ai juste une dernière question. Êtes-vous au courant que la gare de Saint-Quentin va fermer pour travaux pour 18 mois ? Et vous envoyez les agents de Tergnier à Saint-Quentin. Ils vont prendre un taxi de prise de service à Tergnier, alors que leur résidence ferme et qu'on les envoie à Saint-Quentin. Êtes-vous au courant de cela ?

Intervention hors micro

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il y a des adaptations travaux avec les travaux de Saint-Quentin. Pour autant, cela ne remet pas en cause la nature même des missions. Ça, ce sont des adaptations travaux.

Mme ALEXANDRE, FO

18 mois, cela fait beaucoup quand même.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

La gare de Saint-Quentin ne va pas être fermée pendant 18 mois. Enfin, je n'ai pas ces informations-là. Il y a de gros travaux que j'ai en vision jusqu'à fin d'année. Notamment, nous allons avoir la gare d'Amiens, par exemple, qui va fermer les week-

ends du 1^{er} novembre et du 11 novembre. Creil également avec la bascule de la CCR. Saint-Quentin qui est concerné, avec les travaux sur Compiègne. C'est les 4 week-ends qui viennent. Après, la gare... c'est le bâtiment ?

M. FERTÉ, FO

On nous a parlé de cela. C'est pour cela que nous voulions voir avec vous pour boucler.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je n'ai pas cette information, je vais la vérifier.

M. FERTÉ, FO

Si vous pouviez nous tenir au courant.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Oui, nous allons regarder.

M. RABIER, Président

Bien, une dernière intervention de M. Debast.

M. DEBAST, UNSA

Oui, M. Rabier, je voulais revenir sur le CSE de la date qui a été modifiée, du 26 au 30. Je vous remercie de nous avoir contactés pour voir si la date du 30 nous convenait. Juste pour vous dire que le 30 ne nous convient pas et qu'à la délégation UNSA nous essayons de trouver une ou deux personnes qui pourraient y venir. Mais le 30 ne nous va pas du tout. En plus, nous avons un calendrier prévisionnel. Le prévisionnel des réunions, c'est bien pour pouvoir préparer ses réunions et se libérer. Maintenant, si en début de mois, on change les dates pour la fin de mois, je ne vois pas l'utilité de faire un calendrier prévisionnel.

M. MAGNIER, SUD-Rail

M. RABIER, je vais rajouter une chose là-dessus. Déjà, pour quelle raison est-ce que cela a été décalé ? Et surtout, pour décaler un jour où vous n'êtes pas là.

M. RABIER, Président

Je vais y répondre. Merci de me l'avoir rappelé, parce que c'est quelque chose...

Intervention hors micro

Non, mais toutes les délégations. Et Monsieur le Secrétaire s'est exprimé par mail pour ceux qui ont eu l'occasion de le lire la semaine dernière.

Nous, Direction... moi, j'assume pleinement le fait que nous avons dû décaler du 26 au 30 ce CSE de la fin du mois. Pourquoi ? Parce que les deux personnes qui sont devant vous, Florent Martel et moi-même, ne pouvons pas être là cette fois-ci, les 25 et 26, alors qu'initialement c'était les 24 et 25. Parce que le 24, il est normalement prévu un mouvement social national sur le territoire. Cela a amené à décaler une réunion nationale à laquelle nous participons tous les deux, ce qui nous amène à décaler cette date du CSE. Et nous l'avons appris quasiment la veille de l'établissement de l'ordre du jour, donc la semaine dernière. Dont acte. C'est ainsi. C'est donc le fait de l'entreprise qui décale, mais c'est lié à une origine, j'ai envie de vous dire, même extra SNCF. De ce fait, la semaine suivante était une semaine où, à

titre personnel, je ne pouvais pas être là. Ce sera donc M. Martel qui présidera ce CSE exceptionnellement le lundi 30.

Intervention hors micro : Il restait le Directeur de région

M. RABIER, Président

Il ne pouvait pas non plus le lundi 30. Donc, la délégation a été donnée ce jour-là pour M. Martel qui pourra donc travailler les différents points qui ont été mis à l'ordre du jour.

M. TOURNAY, UNSA

Juste pour conclure sur ce que disait M. Debast, j'espère que quand les OS demanderont un changement de date, vous prendrez aussi cela en considération.

M. RABIER, Président

Nous l'avons déjà fait. Et honnêtement, sur les dates, nous avons déjà eu des débats entre nous. Nous essayons, et vous l'avez souligné, de donner un calendrier prévisionnel. Cela ne veut pas dire que ce calendrier dit prévisionnel ne peut pas, à la marge, évoluer. C'est malheureusement ce qu'il se passe à la fin du mois. Sur les dates, sur ces sujets-là, nous essayons – et je pense que toutes les délégations présentes et nous aussi, Direction – de faire... enfin, je n'en fais pas un enjeu de conflit là-dessus, et il n'y a pas de tactique particulière, mais là, nous avons été piégés sur la fin du mois avec un décalage d'une journée que j'ai appris quasiment la veille. Voilà. Ce n'était pas notre objectif d'ennuyer telle ou telle délégation.

M. DEBAST, UNSA

Pour l'UNSA, je réitère ma demande de trouver une autre solution que la date du 30. Si ce n'est pas possible...

M. RABIER, Président

Nous avons essayé, mais n'avons pas réussi, M. Debast. Ce n'est pas que je n'ai pas voulu, mais nous n'avons pas réussi. Les autres dates de la semaine d'octobre, etc., n'étaient pas non plus satisfaisantes. Je suis désolé.

Merci, bonne soirée à tous.

La séance est levée à 15 h 49.



DELIBERATION CSE TER Hauts-de-France

Plénière Extraordinaire du 10 septembre 2019

Lille, le 10 septembre 2019

Par délibération du 29 août 2019, le CSE TER Hauts-de-France a désigné le cabinet Emergences aux fins de réaliser une expertise conformément aux dispositions de l'article L.2315-94 du code du travail dans le cadre de la procédure d'information-consultation relative au projet de nouvelle gouvernance ferroviaire.

Compte tenu de la tardiveté de la désignation du cabinet et partant, de l'impossibilité pour celui-ci de réaliser les travaux dans les délais impartis, le CSE décide d'annuler la délibération désignative adoptée le 29 août 2019.

Nombre de votants :	26
Pour :	26
Contre :	/
Abstention :	/

Alexandre KIKOS
Secrétaire du CSE TER Hauts-de-France

**Délibération désignative pour un Projet Important de
restructuration modifiant les conditions de santé et de
travail**

Vu le projet de consultation sur l'évolution des résidences de Boulogne Douai et Tergnier modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail du personnel présenté au CSE dans le cadre d'une procédure d'information-consultation du 10 septembre 2019 engagée par la direction de l'établissement TER Hauts-de-France.

Considérant que ce projet est susceptible de modifier en profondeur les conditions de travail des personnels impactés par le projet en terme d'horaires de travail, de tâches et de moyens mis à leur disposition ; que ce projet est susceptible d'avoir des conséquences sur la santé physique et mentale des salariés, ainsi que sur leur sécurité ;

Considérant que la consultation du CSE doit avoir un effet utile ;

Le CSE de l'établissement TER Hauts-de-France réuni ce jour 10/09/2019 et après en avoir débattu en séance ;

Décide conformément aux dispositions de l'article L.2315-94 al. 2 du code du travail, de recourir à une expertise agréée ;

Désigne pour y procéder, l'institut agréé par le Ministère du Travail suivant :

EMERGENCES
Immeuble Le Méliès
261 rue de Paris
93 556 Montreuil Cedex

Dit que l'expert aura pour mission de :

1. **Procéder** à l'analyse des situations de travail actuelles des personnels concernés en les mettant en perspective avec l'organisation du travail cible afin de mesurer l'impact prévisible sur leurs conditions de travail ;
2. **Déterminer** l'existence et la nature des facteurs de risques éventuels de dégradation de la santé physique et mentale des personnels induits par le projet d'organisation du travail cible ;

3. **Apporter** l'aide nécessaire au CSE pour lui permettre d'avancer des propositions dans le domaine de la prévention des risques professionnels et de l'amélioration des conditions de travail ainsi que pour lui permettre de formuler d'éventuelles propositions alternatives relevant de son champ de compétence, dans la perspective de la mise en œuvre du projet de restructuration.

Dit que le CSE sera en mesure de rendre un avis motivé sur le projet au vu notamment, du rapport du cabinet Emergences et des explications complémentaires et réponses éventuelles fournies par la direction ;

Vote :

Nombre de votants : 27
Pour : 27
Contre : /

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

Vote :

Nombre de votants : 27
Pour : 27
Contre : /

Alexandre KIKOS
Secrétaire du CSE TER Hdf.

