

## Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

RÉUNION EXTRAORDINAIRE DU 17 OCTOBRE 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
Mme VANDECANDELAERE, ERC NDPC TER	
Mme MOUTET-LAMY, Gares & Connexions	
M. DELATTRE, TER	

### ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc/Présent	SUPPLÉANTS	<u>OS</u>	Exc./Vote
M. KIKOS	CGT	E	Mme CORBIN	CGT	V
Mme DERAÏN	CGT	E	M. WATTEBLED	CGT	V
M. DECLERCQ	CGT	P	M. PIETTON	CGT	
M. FOURNIER	CGT	P	M. WILLAEYS	CGT	V
Mme BASSEZ	CGT	P	Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT	E	M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT	P	M. WARTELE	CGT	V
M. ESPINOUSE	CGT	P	M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT	P	Mme KOURKOUZ	CGT	
M. HOUEL	CGT	E	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. SOUÏN	SUD-Rail	P	M. HIAUX	SUD-Rail	
M. LENFANT	SUD-Rail	P	Mme PARENTY	SUD-Rail	
M. EUDELINÉ	SUD-Rail	P	M. PLATEAUX	SUD-Rail	
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail	P	Mme PLESSY	Sud Rail	
Mme LE SAINT	UNSA Ferroviaire	P	M. LEVENT	UNSA Ferroviaire	
M. HONVAULT	UNSA Ferroviaire	P	M. GAUDEAU	UNSA Ferroviaire	
M. COQUERIAUX	UNSA Ferroviaire	P	M. MASSE	UNSA Ferroviaire	
M. DEBAST	UNSA Ferroviaire	P	Mme DUPRE	UNSA Ferroviaire	

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

#### REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

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

**Ordre du jour de la réunion extraordinaire du Comité Social et Économique  
Du jeudi 17 octobre 2019**

1) Consultation (phase échanges) sur la réorganisation des escales

12

*La séance est ouverte à 9 h 40.*

M. RABIER, Président

Je vous propose d'ouvrir cette séance du CSE TER Hauts-de-France. J'ai une très mauvaise nouvelle à vous annoncer. Je pense que cela a déjà été dit à ceux qui étaient en CSSCT la semaine dernière. Nous avons appris le décès d'un agent du NEV d'Amiens, Monsieur David GLATZ. Il était de 1972, il avait 46 ans. Il est mort à la suite d'un malaise à son domicile et après avoir été hospitalisé. Ça a eu lieu ce week-end, mais je n'en sais pas plus au niveau des causes. Il était marié et avait une fille. Cette nouvelle attriste tout le secteur d'Amiens et je la porte à votre connaissance. Je vous propose une minute de silence en hommage à Monsieur GLATZ.

*Le CSE TER Hauts-de-France respecte une minute de silence.*

Je vous remercie. Bien évidemment, tous les services sociaux RH, toutes les procédures ont été mises en œuvre dès lundi par les services compétents. Je vous propose de passer à l'appel.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la délégation CGT, Pierre WILLAEYS remplace Daisy DERAÏN, David WARTELE remplace Christophe HOUEL, Xavier WATTEBLÉ remplace Alexandre KIKOS et Fabien SMAGHUE est remplacé par Madame CORBIN.

M. RABIER, Président

Merci.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Bonjour. La délégation SUD-Rail est au complet.

M. RABIER, Président

Merci.

Mme DEBAST, RS UNSA

Bonjour. Pour la délégation UNSA Ferroviaire, Monsieur TOURNAY Jean-Jacques est remplacé par Monsieur MIENS Stéphane.

M. RABIER, Président

Merci.

M. FERTÉ, RS FO

Bonjour. Pour la délégation FO, Madame ALEXANDRE remplace Monsieur DELECOEULLERIE.

M. RABIER, Président

Merci.

M. VEZARD, RS CFDT

Pour la CFDT, la délégation est au complet.

M. RABIER, Président

Merci. Côté direction, pour la nature du sujet d'aujourd'hui et parce que cela a été souhaité en CSSCT, nous accueillons aujourd'hui Madame MOUTET-LAMY qui est la patronne de Gares & Connexions au niveau régional. Il s'agit ensuite de dirigeants plus connus. Véronique VANDECANDELAERE est la dirigeante de l'ERC Nord-Pas-de-Calais et a particulièrement travaillé sur ce dossier au niveau de Lille-Flandres avec l'impact Gares & Connexions puisque c'est vraiment un dossier lié. Vous avez donc, pour le dossier en général escales qui touche l'ensemble du territoire, le chef de projet Monsieur DELATTRE et nous, Florent et moi, pour bien évidemment pouvoir répondre à l'ensemble des questions. Avez-vous des déclarations préalables ?

Mme BASSEZ, CGT, donne lecture d'une déclaration :

*« Monsieur le Président,*

*Vous nous convoquez aujourd'hui en CSE extraordinaire pour traiter du dossier nommé « projet d'évolution des organisations des escales ». Celui-ci fait suite aux très nombreux autres dossiers dont vous nous avez abreuvés depuis janvier 2019.*

*En effet, à cette date vous avez appuyé sur le bouton « RESET » et vous tentez de réinventer LE CHEMIN DE FER au rabais !!!*

*Ce document contenant 102 pages + les annexes fut disponible sur la plateforme IRP vendredi 11 octobre 2019 à 16:39 et lundi par papier tout cela pour une réunion ce jeudi !!!*

*Vous conviendrez que ce délai imparti est bien trop court pour l'analyse et la compréhension d'un tel dossier, impactant fortement l'organisation du travail et la vie des cheminots concernés et même au-delà, les cheminots d'autres métiers en co-activité avec l'escale.*

*Preuve est une nouvelle fois faite que vous considérez l'instance comme un passage obligé, une formalité.*

*Et les cheminots et leurs représentants avec désinvolture.*

*Concernant le fond du dossier, des infos glanées en CSSCT et sur ce que nous en avons compris en si peu de temps, il s'agit d'une nouvelle coupe sombre dans les effectifs et d'une anticipation hasardeuse de la négociation de la future CCN.*

*En effet, lors de la présentation en CSSCT Services le 8 octobre par la direction de ce projet d'évolution des organisations des escales, une nouvelle fois, les attaques contre les cheminots et le service public ferroviaire ont été annoncées.*

*Sous couvert d'une ouverture à la concurrence, tant voulue par la région des Hauts-de-France et par la direction, du Service Annuel 2020 et de la fin des autorisations de départ, ce sont des attaques en règle sur la présence cheminote en gare et la desserte des territoires qui s'annoncent.*

*Comble de la malhonnêteté, vous prétendez que ses réorganisations et suppressions d'emplois et de dessertes seraient la conséquence des besoins des clients !!!*

*Sous couvert de réduction des coûts, vous déqualifiez de nombreux postes et supprimez plus de 50 emplois dans les gares de la région.*

*Le futur SA 2020 entraînera la suppression d'une multitude d'arrêts, ce qui ne sera pas sans conséquence sur les conditions de travail des agents, le service rendu aux usagers et le développement de l'offre train.*

*Même si vous vous retrouvez en difficulté pour ces mises en œuvre vous restez droit dans vos bottes.*

*Vous voulez passer en force ces projets, en vous servant des leviers à votre disposition et en laissant sur les postes déqualifiés les agents qui les occupent actuellement.*

*Basse manœuvre pour tenter de faire passer la pilule. Et comme toujours, vous ressortirez la rengaine du « on fait dans le socialement acceptable » sera votre réponse.*

*Ces décisions ne sont pas sans engendrer des tensions dans les chantiers.*

*Mais que chacun et chacune soient prévenus, vous annoncez que des évolutions sont encore prévues dès l'année prochaine ainsi que la suivante.*

*Hé oui ce n'est qu'un début !!!*

*Dans ce dossier, vous parlez du métier d'escale sur la totalité du parcours client ce qui ne veut rien dire, car chaque usager a des besoins différents, mais surtout vous ne vous en donnez nullement les moyens, vu la purge dans les effectifs et les nombreuses gares qui seront désertées de présence cheminote.*

*La sécurité représentant un coût pour la direction, vous vous permettez de redéfinir les métiers et d'en créer de nouveaux au détriment des textes en vigueur et en sacrifiant la sécurité, réduisant le rôle des agents d'escale à de simples accompagnateurs de voyage.*

*Face aux interrogations de la CGT, vous répondez : « de toute façon, au 1er janvier prochain, tout va changer ».*

*Nouvel exemple d'une réforme ferroviaire néfaste et d'une direction sans aucun complexe et cela alors que la CCN est toujours en cours de discussion.*

*Bel exemple une fois de plus du monologue social de la direction.*

*Pour la CGT, la sécurité ne doit pas être une variable économique, mais bien la pierre angulaire des métiers de l'escale.*

*Où sont passés nos critères de référence à savoir Sécurité et Régularité ?*

*Quand les élus CGT vous questionnent sur les reports de charges annoncés (manœuvre du matériel roulant, essais de frein...), vous restez très évasifs sur le sujet.*

*Auriez-vous des choses à cacher ou faites-vous preuve, une fois de plus, d'amateurisme ?*

*Les 2 mon capitaine !!!*

*Lors de cette CSSCT Services, face aux interrogations sur les organisations du Travail que vous voulez mettre en place, la direction n'a pas levé les incompréhensions et inquiétudes remontées.*

*Encore une fois, les membres n'ont pu avoir de vision complète du projet et de ses conséquences puisque les fiches de poste locales n'ont pas été fournies.*

*Selon le président, elles n'auraient même pas à l'être !*

*Sont-elles au moins rédigées ?*

*Encore une fois, à quoi sert donc cette CSSCT quand dans un dossier de cette importance on n'y trouve aucune étude (outre Lille Flandres) concernant les Impacts sur les conditions de Travail et la Sécurité ?*

*Mais pourquoi en serait-il autrement puisque depuis la mise en place de ces nouvelles instances, la direction nous prouve que cette commission n'en est qu'un simulacre ?*

*S'il en fallait une preuve supplémentaire, cette commission n'a de cesse de souffrir de l'absence d'interlocuteurs en séance pour la partie NPDC. Il aura fallu dans ce dossier que les membres insistent pour que le DET de l'ERC NPDC les honore de sa présence !*

*Alors que dans le même temps, il n'a été prévu la présence que d'un seul DUO pour l'ensemble du périmètre, censé être le porte-parole de ceux qui n'étaient pas présents.*

*Comment un seul DUO aurait-il pu répondre aux questions des membres concernant les adaptations, les organisations devant répondre à des problématiques locales concernant des zones qu'il ne connaît pas ?*

*Quelle considération pour les instances représentatives du personnel et pour les cheminots impactés, qui attendent des réponses !*

*Mais revenons au cœur du dossier...*

*La CGT constate très vite les incohérences et le piège de métiers identiques, mais ayant des tâches et des qualifications différentes.*

*La future organisation Gare pilote/Gare pilotée ne tenant pas la route, les OTS prouvant qu'à certaines heures le personnel dans les gares pilotées n'aurait pas d'interlocuteur dans la gare pilote.*

*D'ailleurs concernant les OTS, comment pouvez-vous établir l'organisation d'un chantier sans avoir, définitivement, les horaires de desserte ?*

*Vous n'adaptez plus la production à l'organisation ?*

*Vous allez gérer au « doigt mouillé » l'organisation du travail ?*

*Voilà encore une preuve que seule l'économie financière compte pour vous et que la sécurité, l'organisation, la production, la qualité de service ne viennent qu'après !!!*

*Voilà les finalités du SA 2020, de cette structuration en direction de lignes TER et toutes ces évolutions libérales telles que l'AUM.*

*Préparer une structuration différente selon les bassins d'emploi en instaurant une polyvalence mortifère et inégale à tous points de vue, tout en réduisant l'offre là où la direction n'y trouve pas d'intérêt économique.*

*Tant pis pour l'utilisateur, tant pis pour les cheminots et adieu le service public.*

*Toujours cette course à la rentabilité et la réduction des coûts au détriment de notre raison d'être : L'égalité entre les territoires et l'accès au train pour tous, en toute sécurité.*

*Pour la CGT il ne peut exister de métiers à géométrie variable.*

*Il ne peut exister de voyageurs de seconde zone.*

*Il ne peut exister de salariés au rabais !!!*

*La CGT revendique l'arrêt des restructurations et des externalisations de tâches, le maintien et la création d'emplois tenus par des cheminots formés en respect des textes en vigueur.*

*Garant de la sécurité et de la régularité au sein d'établissements mono métier et multiactivités, seul à même de répondre véritablement aux besoins des populations et assurant l'égalité entre les cheminots et les usagers.*

*Au passage et comme évoqué en préambule, la direction fait tout pour empêcher les élus du personnel de faire correctement leurs missions, transmission des dossiers importants dans des délais restreints et où de nombreuses choses n'y sont pas indiquées ou alors erronées...*

*La délégation CGT a demandé pourquoi une réunion CSSCT mutualisée avec tous les métiers impactés (Traction, escale, contrôle...) n'a pas eu lieu.*

*Réponse de la direction : Pas justifié...!*

*Et voilà où nous en sommes... Quelle prise de risque !*

*Vous bouleversez le plan de transport actuel, vous modifiez les organisations du Travail, vous supprimez un métier de la chaîne de sécurité, vous supprimez du personnel dans les gares, vous modifiez des procédures sécurité pour les métiers en coactivité.*

*Et tous ces changements en même temps !*

*Croisons les doigts pour que vous vous ressaisissiez, ou qu'au pire le cocktail n'explose pas ! Nous parlons ici de ce qui pourrait se passer, dans ces gares que vous déshabillez, et surtout ces gares que vous appelez dorénavant « gare à risques », les mots ont toute leur importance, et quand ils sortent de la bouche de dirigeants, le cynisme de la situation prend tout son sens.*

*Quelle sera donc cette fois l'équation ou la formule mathématique du fameux calcul de risque ?*

*La délégation CGT vous demande de revoir votre copie, de retravailler le sujet avec pour objectif l'amélioration du service, des conditions de travail et dans le respect de vos agents et de leurs représentants.*

*Il existe d'autres choix que ceux de l'austérité pour le service public ferroviaire, la sécurité, nos emplois et notre avenir.*

*Rien n'est inéluctable, donnons-nous seulement les moyens pour l'obtenir.*

*Merci de votre attention. »*

M. RABIER, Président

Merci. Monsieur GRANDÉ.

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

*« Monsieur le Président,*

*Que ça soit dans les CER auparavant ou dans les CSE actuellement, nous en voyons des projets de réorganisation se succéder à la vitesse des TGV. Cependant, celui-ci dépasse l'entendement, plus rien ne vous arrête pour faire du profit, y compris sur la sécurité des agents dont vous avez la responsabilité ou de nos usagers, vos clients, soi-disant si importants à vos yeux. La fin des autorisations de départ n'est qu'une*

*préconisation sur les moyens acceptables de conformité dictée par l'EPFS, mais vous saisissez l'occasion de supprimer ou transférer des postes afin de faire baisser la masse salariale qui est une variable importante dans le coût total de la convention TER. Une fois de plus vous reportez toutes ces tâches de sécurité sur le seul conducteur. Celles-ci seront tributaires de toute une série de documents évolutifs, consignes locales, opérationnelles, LILI... Enfin bref, chacun pourra faire à sa sauce, pour preuve, la consigne locale de Bordeaux évoquant à demi-mot l'utilisation du téléphone portable, heureusement refusée par la DT. Ne parlons pas de ce qui va se pratiquer sur la région de Strasbourg. La formation des ADC est faite par-dessus la jambe, au fret 120 minutes suffisent alors que la direction de la Traction préconise 5 h 30 lors d'une JFC surchargée. Monsieur LEBORD de TMS demande un accompagnement par un DPx de tous les ADC avant le 15 décembre afin de vérifier la maîtrise des nouvelles procédures. Heureusement, l'ADC sera équipé du nouveau crayon effaçable et un futur memento sur lequel sera reprise la petite check-list. Voilà à quoi vous réduisez la sécurité. N'oubliez pas que lors du GT SIRIUS, le cabinet d'audit a clairement identifié la forte augmentation de la charge mentale des ADC et certains sont au bord de la rupture. Aujourd'hui, nous ne savons toujours pas quelle est la boucle de rattrapage qui remplace la présence humaine de l'agent escale dans le processus des autorisations de départ. Merci de ne pas nous répondre le KVB qui a fait bondir cette instance, mais aussi certains cadres de la Traction. D'ailleurs, pouvez-vous m'indiquer comment les JFC prévoient des formations AUM alors que la période d'information et consultation n'est pas terminée. En parlant de coûts, si chers à vos yeux, avez-vous quantifié le nombre de catastrophes évitées par la présence des agents d'escale et qui auront empêché par leur présence un départ inopiné ou dans des conditions dangereuses ? Nous ne vous ferons pas l'affront de vous rappeler qu'à Maubeuge du personnel a été remis il y a quelques années suite au décès d'une femme lors d'un départ de train. La sécurité n'a pas de prix, la sécurité priorité n°1 est un beau slogan utilisé par la SNCF, mais la vérité est toute autre. Demain, si un drame arrive, tous celles et ceux qui auront mis en place cette préconisation porteront une lourde responsabilité. Il n'est jamais trop tard pour revoir sa copie. Maintenez la présence des agents d'escale qui permettra d'éviter de futurs drames. Venons-en aux conséquences sur l'organisation du travail comportant de graves manquements et incohérences à moins de deux mois de la mise en place. L'application de la fin des autorisations de départ implique un changement de métier pour l'ensemble des agents. Leurs missions évoluent sur plus de présence terrain, d'accueil, d'information vis-à-vis des usagers. Pour effectuer ces tâches, ils seront peu nombreux et vites en difficulté. Nous citons en exemple votre explication sur la gestion de situations perturbées par une gare pilote et pilotée. En gros, chacun se débrouille comme avant, le personnel en moins. En effet, dans de nombreuses gares les agents se retrouvent à deux, voire seuls, un responsable information voyageurs et un agent produit train. L'agent superviseur aura pour mission de rester dans le BV. L'agent produit train se retrouvera au milieu d'une foule d'usagers, supportant seul les risques liés aux situations perturbées. Par vos réductions de postes, vous augmentez les risques pour les agents concernés. Votre projet prévoit une mise en valeur de l'accueil ou de l'information voyageurs sur l'ensemble du périmètre Hauts-de-France, sauf à Lille. En effet, à Lille, votre choix se porte sur une externalisation des prestations PSH. Sous prétexte de ne pas fausser le droit à la concurrence, Gares & Connexions se donne le droit de choisir un prestataire privé pour effectuer les missions que les cheminots réalisent aujourd'hui. Vos grands mots, dans chaque projet de réorganisation, sont réduction des coûts, frais de structure, où sont-ils ? Votre choix n'est pas innocent,*

*vous préférez pour l'instant payer un coût supplémentaire afin de fragiliser les missions effectuées par les cheminots pour mieux les supprimer dans le futur. Si l'externalisation des tâches était moins onéreuse, ça se saurait. Donnez-nous le coût réel et total des tâches externalisées. En CSSCT Services il vous a été demandé via le référent que Gares & Connexions s'explique sur la mise en place de la prestation. Nous renouvelons ici la demande. Autre conséquence sur l'organisation du travail, la suppression des nuits dans certaines gares comme à Valenciennes et Dunkerque. Cette suppression implique des prises de service en extrême matinée et des fins de service en extrême soirée, des durées de travail journalières augmentées. Tous nos agents n'habitent pas à proximité de leur chantier de travail. Les faire commencer très tôt, 4 h 00 du matin dans certaines gares, ne fait qu'augmenter les risques routiers et de fatigue. À ce jour, vous n'êtes toujours pas en mesure d'indiquer par qui et comment l'ensemble des tâches inhérentes aux postes de nuit sera effectué. L'ERC Nord-Pas-de-Calais a déjà pris la décision de maintenir les nuits jusqu'en avril. Nous vous conseillons vivement de les pérenniser. Il sera plus logique, aussi bien pour l'organisation du travail que pour le bien-être des salariés, de maintenir les nuits. Avec 61 agents de moins, votre productivité est déjà largement réalisée. Mettez pour une fois en avant vos missions de préventeur. Un mot également sur les gares pilotes. Certaines gares vont dorénavant en piloter d'autres afin de mieux diffuser les informations. Prenons l'exemple de la gare de Douai qui va piloter celle de Cambrai. Nous vous alertons sur le fait qu'à deux mois de l'échéance, les agents de Douai n'ont toujours pas eu de présentation, ni de visite de la gare de Cambrai. Pour bosser en toute sécurité, il est impératif que les agents de la gare pilote aient une connaissance complète de la gare pilotée pour garantir la robustesse de votre organisation. Venons-en maintenant aux agents qui sont directement impactés, 25 sur l'ERC TER Nord-Pas-de-Calais, 11 sur l'ERC TER Picardie, 25 sur Lille dont 15 transferts à Gares & Connexions. À ce jour, nous n'avons obtenu que des informations sommaires sur le traitement des agents. Nous savons que certains font des demandes de départs volontaires, d'autres sont reclassés, d'autres sont en attente de propositions. Nous vous avons demandé qu'un point précis nous soit fait en CSSCT Services du 6 novembre. Pour notre délégation il est impossible d'émettre un avis sur la consultation sans avoir un état des lieux précis du devenir des agents touchés par votre productivité. Un petit mot en conclusion sur les groupes de travail mis en place. Au-delà de ce que les agents et notre délégation pensent du projet, les agents se sont pleinement investis dans l'amélioration des projets d'organisation et ont été force de propositions. Ces propositions ont débouché sur de vraies améliorations bien qu'insuffisantes encore. Comme quoi quand on travaille et qu'on associe celles et ceux qui font la production chaque jour, cela peut bien se passer. Sur ce sujet même, le président du Conseil régional Hauts-de-France, en plénière du 15 octobre, vous accable. Lui a compris que dans notre société, il y a deux catégories de cheminots, ceux du terrain qui se démènent corps et âme pour sauver ce service public et offrir aux usagers une vraie qualité de service et vous, dirigeants, qui par vos décisions éclatent, détruisent, sabotent notre entreprise. Il dénonce même vos piètres qualités de négociateur et refuse vos propositions de fermer un tiers des gares, supprimer les ASCT, fermer les guichets de vente. De ce fait, préférant interpeller directement le directeur TER, Frank LACROIX. Pour en terminer, il vous conseille d'écouter et d'entendre les cheminots du terrain pour atteindre l'objectif fixé par la convention TER. Nous ne pouvons que vous y encourager tant vous avez méprisé, menti et bafoué les cheminots et leurs représentants depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019. Nous aurons l'occasion de revenir sur tout cela plus longuement le 23 octobre. »*

M. RABIER, Président

Merci. Pour la CFDT.

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

*« Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les élus et représentants syndicaux, Nous voici réunis ce jour en CSE extraordinaire pour échanger sur la réorganisation des escales de notre périmètre CSE TER Hauts-de-France. Il n'est pas aisé de dire que ce dossier est un des plus délicats que nous ayons eu à traiter. Délicat de par son ampleur régionale, délicat de par les changements sans précédent qu'il apportera à ce métier, délicat par son ampleur sociale. L'ampleur sociale, évoquons là. 25 suppressions de postes sur les territoires du Nord-Pas-de-Calais, 11 suppressions de postes sur le territoire de la Picardie et en supplément pour la seule gare de Lille-Flandres, 25 suppressions de postes. Un total qui fait mal Monsieur le Président. Si nos calculs sont exacts, 61 postes supprimés sur notre périmètre TER Hauts-de-France et uniquement sur un métier, l'escale. Notre inquiétude est grande pour les agents, leur accompagnement, les RPS qui peuvent en ressortir, mais aussi sur l'organisationnel. En parcourant votre dossier projet, vous n'hésitez pas à nous écrire, par exemple, que la mission de l'escale est un pilier dans le process de l'information voyageurs et tout particulièrement en situation perturbée. Dans le même temps, vous reconnaissez qu'il faut améliorer les processus de mobilisation et d'affectation des ressources en situation normale et perturbée. Comment comptez-vous procéder ? Tout simplement en supprimant 23 qualifications B, 20 qualifications C, 6 qualifications D, 11 qualifications E et 1 qualification F. Est-ce cela votre méthode ? Nous vivons dans un monde où une entreprise se doit d'évoluer si elle veut subsister, c'est indéniable. Seulement, nous sommes souvent sur la brèche avec d'un côté les missions de service public que nous devons à la société et aux usagers et de l'autre l'épouvantail financier et économique. Plusieurs fois en plénière la délégation CFDT vous a fait remarquer qu'à vouloir faire trop d'économies nous risquons de passer un cap, le cap où nous ne pourrons plus apporter un service de qualité tant réclamé par nos usagers et notre autorité organisatrice. Ce service, cette qualité seront notre principal atout face à une ouverture à la concurrence, alors ne gâchons pas l'un de nos principaux avantages. Nous souhaitons porter à votre attention que lors de la signature de la convention TER cette semaine, le président de notre région vous a adressé quelques recommandations un brin provocatrices, certes, mais loin d'être dénuées de tout sens. Il indique clairement que vous étiez à l'origine de la demande de fermetures de certaines gares, de diminuer le nombre d'ASCT et bien d'autres choses encore. D'ailleurs, les élus et représentants syndicaux de cette assemblée ne démentiront pas l'affirmation tant nous avons passé nos échanges à vous interpellé sur ces sujets, vous, mais aussi le Conseil régional. Cela prouve également qu'une seule chose vous obsède : les coûts, les coûts et encore les coûts. Pour rebondir sur votre propension à vouloir économiser sans cesse, quitte à nous plonger dans l'incapacité à remplir nos missions de service public, le président de l'AO cite une remarque très juste : « Si vous êtes obnubilés par les chiffres, vous devenez des techno-budgétaires et, dans ce cas-là, choisissez d'être experts-comptables. ». Il ajoute, « Nous devons savoir compter justement et ne pas avoir une calculatrice à la place de la tête ». Nous pensons très justement qu'en lisant les éléments de votre dossier, ces deux phrases prennent clairement leur sens. Le président de l'AO conclura son intervention par une dernière remarque pertinente, il vous demande d'écouter les agents du terrain pour trouver des solutions beaucoup plus efficaces,*

*beaucoup plus pratiques et pragmatiques. Cette remarque, nous n'avons eu de cesse de vous l'exprimer sur tous les dossiers de réorganisation qui sont passés dans cette instance. Pour en revenir à ce pour quoi nous sommes réunis aujourd'hui, il n'est clairement pas évident, de par l'ampleur des changements, de mettre en parallèle les organisations actuelles et les organisations projetées. Nous vous demandons donc d'étudier chaque gare reprise dans le dossier pour le bilan emploi global et de passer en revue chaque suppression de poste, anonymement bien sûr, ainsi que les perspectives attraites aux agents occupant ces postes. Pour conclure, une fois de plus la réception de ce dossier de plus de 200 pages est arrivée tardivement et met clairement à mal l'expertise des élus. Sur un dossier de cette envergure, c'est légitimement dommageable.*

*Merci pour votre écoute. »*

## 1) Consultation (phase échanges) sur la réorganisation des escales

M. RABIER, Président

Merci. Je vais reprendre un certain nombre d'éléments avec mes collègues ici parce que beaucoup de sujets sont abordés dans vos trois déclarations. La première, cela n'a échappé à personne, il y a effectivement eu hier une délibération au Conseil régional. La convention TER est délibérée. Il s'agit de l'aboutissement de très nombreux mois, voire années, de travaux très importants, j'ai envie de vous dire énormes, en tout cas pour certaines personnes du côté de la SNCF, du côté du Conseil régional également puisqu'ils ont forcément, avec nous, négocié âprement cette convention. Je ne commenterai pas les réactions du président du Conseil régional, cela ne m'appartient pas. Chacun peut regarder les vidéos, bien évidemment. Nous, en tout cas, on dit une chose : nous vous avons présenté le 3 juillet parce que les négociations étaient terminées à la fin du mois de juin. Ça y est, c'est délibéré aujourd'hui après les passages dans les instances de l'autorité organisatrice. La signature, qui est davantage un acte de « publicité », interviendra un peu plus tard. C'est la délibération qui compte. Nous sommes clairement, maintenant, sur un contrat pour cinq ans qui nous mène vers un autre cadre de référence pour le TER sur les Hauts-de-France. Ce contrat dit qu'il y aura une part de concurrence allant jusqu'à 20%, ce n'est pas rien. Dans les cinq prochaines années, c'est un point dur du contrat qui a été évoqué dans différentes réunions ici ou dans les réunions que vous avez pu avoir avec les représentants de l'autorité organisatrice. Nous avons tous en tête que la loi prévoit, après 2023, que cette transition de 20%, qui s'opère ou pas suivant les régions TER en fonction des Conseils régionaux, n'est qu'une transition. Il faut que nous gardions tous en tête que la norme, au sens de ce qui est prévu légalement dans notre pays, c'est après 2023, après notre convention. Ce sera la règle générale qu'il y ait des appels d'offres pour l'ensemble des lignes. Notre leitmotiv, notre fil conducteur, pour nous, dirigeants, il est très simple. J'ai eu l'occasion de le rappeler hier à l'expert d'Émergence qui réalise son travail en ce moment sur les risques psychosociaux. Il est très simple et il s'appuie sur deux piliers :

- Nous souhaitons, et le SA 2020 est un élément extrêmement prégnant et fort du dispositif, plus de monde dans nos TER. Il s'agit de notre définition du service public, plus de monde dans le TER. J'espère qu'on peut se rejoindre là-dessus.

Nous avons déjà fait circuler les chiffres de 15 000 personnes, je laisserai Florent MARTEL s'exprimer tout à l'heure.

- Nous souhaitons que la SNCF continue d'opérer le maximum de trains TER et le maximum, pour nous, c'est 100%. Le train TER sur cette région, pas simplement en version transitoire durant la convention actuelle, en version moyen terme et long terme. Nous souhaitons être l'opérateur du maximum de TER sur la région. J'ai envie de dire qu'il s'agit de la politique de l'entreprise sur l'ensemble des régions TER.

Une fois que nous avons posé ces deux faits importants, nous sommes engagés, et ce n'est pas un scoop que de vous dire cela aujourd'hui, depuis de nombreux mois voire années dans des plans de transformation, de réorganisation, d'évolution qui, effectivement, comme le dossier que nous avons aujourd'hui, ne sont pas neutres en termes de conditions de travail, d'évolutions des manières de faire, de nouveaux métiers... Comme cela a été très bien dit dans beaucoup de déclarations, ils se combinent avec d'autres évolutions qui ne sont pas complètement liées au contrat TER ou au nouveau service annuel que sont l'application de la loi et, en particulier, la création de la société anonyme Gares & Connexions. Une nouvelle organisation va se mettre en place, qui touche, cette année, Lille-Flandres et qui touchera, dans les années futures, d'autres gares. Il s'agit d'un mouvement qui débute sur Gares & Connexions et cela touchera d'autres gares dans le futur de notre région. Cela concerne des décisions prises par un organisme public de sécurité qui touchent l'ensemble des entreprises ferroviaires, nous y compris, et qui font énormément débat. Je ne reviens pas là-dessus, nous avons eu des échanges assez intenses à ce sujet il y a quelques semaines. Cela concerne les modalités d'expédition des trains, donc effectivement, ça a été rappelé en particulier dans la déclaration CGT : le cumul sur un même moment dans l'année qui est le changement de service, d'un nouveau service, la création des nouvelles sociétés anonymes quinze jours plus tard, une réorganisation que nous opérons sur les escales et une GPE associée que nous avons largement anticipé, parce que cela fait partie des questions qui ont justement été posées en CSSCT, oui, cela nous met, nous, côté direction, mais j'en envie de dire plus généralement l'ensemble du corps social, dans une période dure qui génère des questionnements et des inquiétudes pour un certain nombre de nos collègues. C'est justifié, personne ne dit le contraire, j'ai toujours dit, quand vous aviez voté l'expertise sur les risques psychosociaux, qu'elle n'était pas surprenante en tant que telle. Je ne nie pas ces risques potentiels sur la santé mentale des travailleurs. Je veux dire par là que nous sommes engagés dans un processus qui n'est pas simple. Nous, nous cherchons à avancer avec méthode et le maximum d'accompagnement social, humain. Effectivement, nous avons quand même, sur ce dossier en particulier, fait des choses. Vous avez posé des questions, nous allons essayer d'y répondre avec plus d'acuité aujourd'hui. En ce qui concerne la manière de fonctionner dans l'instance, une commission CSSCT, et c'est l'idée même de toute commission, est faite pour, je dirais, travailler plus finement et poser des questions plus finement que ce que l'on peut avoir comme débats ici. Dans notre fonctionnement sur ce CSE, j'en suis l'artisan avec vous donc je ne vais pas me renier aujourd'hui, je pense qu'il est plutôt intelligent, il a pris les bons exemples que nous avons avant dans l'ancien fonctionnement. On travaille en CSSCT, il y a des questionnements, des choses sont demandées, on essaye d'apporter dans la phase échanges... Je vous rappelle que nous sommes aujourd'hui dans une phase d'échanges, ça sert à cela les échanges, à appréhender, à comprendre, à poser des questions et à essayer de faire avancer le sujet. Il y aura

ensuite une phase vote ultérieure, comme nous le faisons pour tous les dossiers. Le travail en commission est important, il permet d'éclairer les débats. C'est plutôt assez bien fait et je remercie tous ceux qui contribuent aux CSSCT en général, également pour la réactivité que vous avez pour qu'on ait les comptes rendus. Le travail en CSE est un autre travail complémentaire qui s'appuie sur ce travail des commissions, comme tous les sujets de commissions autres, que ce soit la formation, le logement... Effectivement, la CSSCT prend une importance très forte compte tenu des conséquences que cela peut avoir. Dans la philosophie de fonctionnement du CSE, avec ses commissions CSSCT, c'est comme cela que nous entendons fonctionner et j'en suis, pour vous dire, assez fier quand j'observe ce qu'il se passe dans d'autres CSE TER. Ils passent les dossiers en CSE puis pas nécessairement en CSSCT. D'ailleurs, il n'y en a pas beaucoup qui ont des CSSCT par métier. Elles sont souvent uniques et pas forcément présidées par les managers. Vous avez des CSE où la CSSCT intervient après le passage en CSE. Je trouve qu'on est à l'inverse, en tout cas à rebours, de ce que, nous, nous souhaitons sur notre CSE. Je pense que notre fonctionnement est plutôt vertueux quand tout le monde s'y met, tant côté direction que côté représentants du personnel. Les dossiers sont lourds, il faut s'y impliquer, il faut les lire, les comprendre... bien sûr. Néanmoins, je ne pense pas qu'il faille critiquer la méthode. Il faut que l'on rentre dans le fond du sujet et c'est ce que vous avez largement fait, en particulier en CSSCT. Je pense qu'on essaiera de faire la même chose aujourd'hui. Je voulais quand même souligner un point sur Lille-Flandres. Nous avons passé ce projet, comme l'AUM, très en amont. Nous avons même parlé de l'AUM dans cette instance avant même le CCGPF. Pour tout vous dire, on m'en fait le reproche. Nous l'avons passé deux fois, nous avons tenté d'expliquer. Je sais que le débat n'est pas clos, je sais que les formations ne sont pas terminées, je sais que c'est complexe. Néanmoins, on ne peut pas ignorer que nous l'avons posé sur la table avec les bons représentants, en tout cas les experts sécurité, même s'il y a des contestations. Le travail sur Lille-Flandres nous l'avons anticipé. Une expertise a été faite et investissement particulier par l'encadrement et les personnels. J'ai même envie de vous dire, d'une façon générale, pour le travail sur les autres escales, mais qui a débuté un peu après dans le timing. Je souligne, cela m'a été remonté également du côté managérial, vous l'avez dit dans la déclaration SUD, que la participation des opérateurs à ce qui leur arrive demain et à la conception, la co-construction, de l'organisation, quand bien même les marges de manœuvre ne sont pas extensibles, est un point très fort de correction des erreurs qu'on pourrait faire - on n'a pas la science infuse quand on est dirigeant. Elle participe aussi à la raison pour laquelle on fait finalement les choses. Quand cet accompagnement, cette démarche participative et quand le traitement des potentiels excédents est géré le plus en amont possible, on arrive à obtenir des résultats qui permettent d'envisager cette évolution importante du mois de décembre avec tous les enjeux qu'on a qui ont été rappelés dans vos déclarations, avec un certain niveau de pilotage, je ne dirais pas de sérénité parce que c'est loin d'être simple, mais un certain niveau de gestion et non pas « on subit puis on verra bien ce qu'il se passe ». Voilà ce que je pouvais dire en première instance. Peut-être Florent MARTEL puis on passe bien sûr aux questions/réponses.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il y a eu, au travers des déclarations, des positionnements sur le SA 2020 qui, évidemment, est un peu un fil rouge dans tous les CSE depuis qu'on en a fait la présentation au mois d'avril dernier. Je tiens à dire que, dans ce dossier, forcément le SA 2020 est un élément de contexte fort, mais ce n'est pas au cœur de l'articulation

de la transformation que nous avons voulu faire sur les métiers au sol. C'est simplement que derrière, évidemment, une adaptation est nécessaire à la nouvelle offre, mais cela n'a pas été au cœur du dispositif. Je voulais le dire en termes de méthode. J'entends dans les déclarations que SA 2020 égal suppressions d'une multitude d'arrêts. Je ne peux évidemment pas laisser dire cela parce que ce n'est pas vrai. Là-dessus, les phases de conviction et de présentation sont loin derrière nous donc je ne vais pas le refaire. Je vous dis simplement que, vendredi, vous pourrez aller sur le site du TER Hauts-de-France et il y a aura la publication de l'ensemble des fiches trains. Vous allez avoir 37 fiches trains. Il s'agit des fiches trains clients. On vous avait donné des versions qui n'étaient pas définitives puisqu'il y avait des travaux qui continuaient. On avait eu le débat la dernière fois ensemble. Vous verrez le formalisme clients que je trouve personnellement absolument super. Vous verrez des codes couleur en fonction des missions de trains. Les trains rouges ce sont les trains Krono, les verts les Proxi et les bleus les Citi. Vous constaterez par vous-mêmes que nous sommes revenus à un niveau de cadencement qui est bien meilleur. Bref, je vous laisse découvrir tout cela et je propose que, peut-être, lors de la plénière de la semaine prochaine, on en rediscute. Simplement, pour information parce que nous avons eu le débat la dernière fois, je pense que vous aurez à cœur d'aller voir assez vite les fiches trains côté Sambre-Avesnois et littoral. Vous constaterez, notamment sur la charge de week-end, en Sambre-Avesnois, qu'il y a eu des transformations. Comme je vous le disais la dernière fois sur la fiche train du littoral, le niveau d'arrêt à Marquise est remonté. Nous avons voulu rester dans des principes d'intégration des arrêts supplémentaires dans les réticulaires. Nous sommes remontés à 18 allers-retours sur Marquise, là où il y en avait 17 et là où on était descendu à 9 dans une première version. Ces travaux-là sont maintenant stabilisés. Les modifications sur Marquise étaient les dernières à ce stade puisque, maintenant, il est trop tard pour en faire d'autres. Cela veut dire que les suivantes se seraient du post été soit du SA 2021. En ce qui concerne le contexte SA 2020, il y a les fiches trains et je pense, en plus, qu'en termes de lisibilité ce sera quand même bien plus facile de les regarder que les documents très techniques qu'on vous avait donnés jusqu'alors, donc je vous invite à aller voir. Vous verrez, ça commence par des plans de lignes. Il va y avoir des campagnes de publicité que nous allons lancer là-dessus, avec des surlignages colorés pour bien repérer les missions et donc une dénomination des trains qui correspond aux noms des missions. Autrement dit, vous n'allez plus avoir sur une mission où il y avait 60 numéros de trains différents, s'il y a trois missions différentes vous avez trois numéros. Un peu comme dans l'urbain. Par exemple, j'ai la fiche train de Lille-Valencienne sous les yeux et quand vous prenez le train Citi c'est le C60. Vous prenez donc le C60 de 5 h 39, 6 h 09, 6 h 39... tout au long de la journée. Soit, des modes d'organisation qui existent déjà dans l'urbain avec les bus et qui existent aussi dans le ferroviaire en Suisse et en Allemagne. Je clos le truc SA 2020. Vous le savez, c'est quelque chose qui nous tient beaucoup à cœur. Ce ne sont pas des suppressions parce que, quelque part, nous avons fait un reset des 860 trains d'avant et nous en avons mis désormais plus de 940 nouveaux. Il s'agit simplement d'une autre manière de concevoir l'aménagement du territoire. Je le redis quand même ici : 31% de trains Proxi sur les 940 qu'on a recréés, donc on ne peut pas dire que le SA 2020 abandonne nos missions historiques de couverture de tous les territoires. Ce n'est pas possible, ça ne peut pas être réduit à cette simple équation. Après, concernant le sujet escale, vous l'avez bien dit dans vos déclarations, il y a à la fois le sujet de la mise en œuvre de la nouvelle convention, mais également des modifications réglementaires et ensuite des préconisations que l'entreprise a choisi de suivre et qui nous ont été adressées

par l'Arafer concernant l'organisation des gares. Un des éléments moteurs qu'on a mis dedans, nous vous l'avions déjà donné à lire lors des CSE de juin, mais malheureusement nous n'avons pas pu avoir le débat puisque nous étions dans la phase de boycott, mais tous les concepts qui ont été développés dans le dossier vous ont été présentés avant l'été. À ce stade, ce n'est pas forcément une surprise. Évidemment, cela nécessitait d'être mis en musique dans chaque chantier, mais tous les principes étaient là. Je dirais que plus on avance dans le temps, plus on lit ce que les clients disent de nous et plus on sait qu'on a fait le premier Big Bang de l'information voyageurs en 2019. Les clients, pour l'instant, ont l'impression que cela n'a pas énormément changé alors que nous sommes en train d'installer tous les cœurs techniques et organisationnels qui permettront de, il faut continuer ce travail et je pense que, sans doute, fin d'année 2020, il y aura des retours très positifs des clients là-dessus. Notre manière d'industrialiser l'information voyageurs est au cœur de la réorganisation qu'on veut faire. Dans le dossier de l'escale, c'est la manière que nous avons de poser des points clés sur la carte du réseau des Hauts-de-France qui nous a conduits à faire cette organisation. Le vrai fil conducteur de cette réorganisation, c'est cela. En fait, nous sommes au cœur du programme First information voyageurs et c'est ça qui tire la logique de réorganisation. Voilà ce que je voulais dire en liminaire.

M. WATTEBLED, Secrétaire

En réalité, en guise de liminaire, vous rassemblez les trois déclarations liminaires qui ont été lues et vous en faites une à vous. Je m'aperçois d'un truc par rapport à ce que vous dites. Vous, Monsieur RABIER, et vous, Monsieur MARTEL, vous vous glorifiez de tout ce que vous faites sans jamais prendre en compte les remarques des organisations syndicales, des cheminots plus généralement, voire des usagers également. En effet, les usagers s'expriment aussi. Ma grand-mère disait toujours qu'il ne faut jamais se croire arrivé. Je pense que cela vous aveugle de vous glorifier tout le temps. Vous êtes aveuglés de la réalité, c'est ça le sujet de fond, je pense. Vous n'avez pris en compte aucune de nos recommandations, de nos remarques. La preuve, sur ce sujet escale, parce que vous n'en avez pas encore trop parlé, vous vous êtes glorifiés du SA 2020, vous vous êtes glorifiés de la convention TER, j'y reviendrai. Concernant le sujet escale, je pense qu'on vous en parlera après. C'est assez problématique de mettre en place une CSSCT un peu plus d'une semaine avant la plénière. Nous n'avons même pas le rendu de cette CSSCT parce que le délai est trop court entre la CSSCT et la plénière. À quoi sert la CSSCT si elle ne sert pas aux élus du CSE ? Je rappelle quand même que la CSSCT n'est qu'une commission qui doit dégrossir un peu les sujets au-delà de l'aspect santé au travail. À quel moment allons-nous être avertis de ce qui s'est dit ? Heureusement que nous avons des camarades qui nous ont fait le retour, mais ce n'est rien de formel. Cette histoire est quand même assez problématique. Cela signifie, un peu comme nous l'avons dit dans notre déclaration, que « c'est un aspect légal que de le passer en instance, basta, on travaille bien, faites-nous confiance ou pas, on s'en fout, nous on fait du super boulot » et vous êtes aveuglés par tout cela. La convention TER, ce n'est pas le sujet profondément aujourd'hui. On parle de l'escale, mais c'est tout de même en lien. Par ailleurs, l'actualité d'hier ou d'avant-hier fait qu'il faut un peu en parler. À votre place, je ne crierais pas trop victoire ou victoire trop vite du moins. Cette convention TER est très peu ambitieuse au vu des problématiques environnementales, au vu des problématiques de circulation dans les grandes villes. Elle est très peu ambitieuse et pratiquement équivalente à l'ancienne si on y ajoute les Régiolis. Quand on parle de climat, quand on parle de « fin du monde » suite au climat... qu'on a un outil qui

s'appelle le ferroviaire, qui pollue bien moins que tout le reste et qu'on n'est pas ambitieux là-dessus... Vous, comme le Conseil régional, vous êtes très peu ambitieux sur cette convention TER. Pour en avoir parlé avec des usagers... On va entrer plus dans le fond du problème, dans les grandes villes il y a un peu plus de départs et d'arrivées au matin, il y a des pics. En revanche, dans les petites villes autour, les petits villages autour, il y en a beaucoup moins. Autrement dit, quand on veut prendre un TERGV ou un TGV, il va falloir prendre sa voiture pour aller dans une gare où tout le monde s'agglutine. Donc la convention est très peu ambitieuse, elle est au rabais, on tire sur les coûts, on supprime des agents, et elle est dangereuse d'un point de vue organisationnel. Là, nous sommes dans le cœur du sujet de l'escale. D'un point de vue organisationnel, industriellement parlant, elle est dangereuse. J'espère qu'elle ne sera pas dangereuse d'un point de vue sécurité ferroviaire. Il s'agit de la fameuse histoire sur les AUM et la boucle de rattrapage, nous avons des doutes là-dessus. Voilà pour l'instant.

#### M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Un problème sur les délais a quand même été abordé dans les déclarations liminaires. Concernant le retour de la CSSCT, je laisserai Marc expliquer le pourquoi du comment et pourquoi, aujourd'hui, il n'y a pas de retour de la CSSCT pour aborder le sujet à l'ordre du jour. Comme à chaque fois, c'est dans la précipitation, dans l'urgence. La CSSCT a été convoquée la semaine dernière, on demande un rendu pour le mardi de la semaine suivante, pour une plénière aujourd'hui donc encore deux jours plus tard. Vous êtes en train de mettre en place une totale réorganisation de la région avec des délais de 48 heures pour que chaque instance donne son rendu et que chaque élu, représentant ou personne en responsabilité apporte les comptes rendus des différentes réunions alors que c'est impossible à tenir. C'est possible à tenir dans votre objectif puisque, vous, vous avez préparé toute la mise en place du SA 2020 depuis des années. Là, tout tombe les uns derrière les autres, les sujets les uns derrière les autres. Aujourd'hui, Monsieur MARTEL extrait le sujet évolution des métiers de l'escale du SA 2020. Je vais avoir quand même, un petit peu, la curiosité d'aller relire les PV du mois de juin. Il me semble que tout ce qui était en discussion sur les autorisations de départ et les évolutions des métiers de l'escale faisait aussi partie inhérente de la mise en place du SA 2020, de l'évolution et de la négociation de la convention TER, il me semble. Je m'avance peut-être, mais je vais avoir la curiosité d'aller relire. Toujours est-il que, une fois de plus aujourd'hui, on apprend que les fiches trains vont être disponibles. Là, je vais rester sur la convention TER. Les fiches trains vont être disponibles vendredi. L'ensemble des instances ne s'est pas encore tenu sur l'ensemble des sujets, les groupes de travail roulements n'ont pas encore travaillé, les évolutions de personnels ne sont pas encore faites, toutes les modifications que vous souhaitez apporter au fonctionnement de l'entreprise ne sont pas encore faites, mais le plan de transport est fait et va être mis à disposition des usagers. Derrière, ce sera peut-être les méchants cheminots qui pointeront du doigt les dysfonctionnements que vous êtes en train de mettre en place, mais, au final, à l'origine de tout ce problème, c'est votre volonté de limiter la négociation depuis le début de l'année, de mettre en place un sujet et de continuer sans modifier quoi que ce soit, quelles que soient les remarques qu'on peut vous apporter. Aujourd'hui, vous dites que vous gardez un petit peu la pression sur la concurrence, que la concurrence va arriver quoi qu'il arrive, qu'on aura 20% d'ouverts et vous annoncez que SNCF doit poursuivre et être opérateur du maximum du trafic. J'aimerais bien savoir de quelle SNCF vous parlez maintenant parce que nous avons un peu du mal à savoir. Malgré tout, dans

l'ensemble de ce dossier, un sujet sur lequel on comptait revenir avait été abordé dans la déclaration liminaire de la CGT. Les métiers que vous indiquez, d'où sortent-ils ? De quel dictionnaire des filières ? De la convention collective ? D'où les sortez-vous ? Comment les agents vont-ils être repérés au niveau de leur fiche emploi repère ? Comment va-t-on gérer cela ? Il y a de nouveaux noms, de nouvelles fonctions, de nouvelles attributions qui apparaissent, en lien avec les qualifications métiers, et ça déroule. Là-dessus, on aimerait bien savoir également comment vous comptez faire. Je tiens quand même à rappeler et à insister sur le fait que l'ensemble des évolutions qui sont traitées depuis le début de l'année est voulu. Elles sont voulues par la direction TER Hauts-de-France. Elle a comme ambition de mettre en place un nouveau schéma de production et de toucher à l'ensemble des métiers, à l'ensemble des qualifications, à ce que les agents devaient faire et à ce qu'ils devront faire demain. Vous êtes donc en responsabilité concernant ce qu'il se passera par la suite.

Mme BASSEZ, CGT

Cela va être rapide puisque bon nombre de questions ont déjà été posées par mes camarades. En ce qui concerne les délais de la CSSCT, je laisserai Marc LAMBERT répondre. Monsieur RABIER, concernant les risques au 15 décembre, le cocktail explosif concerne effectivement les RPS, mais pas seulement. Nous parlons bien, ici, de sécurité ferroviaire et de sûreté. Quand on entend que le travail en Commission est bien fait, encore une fois, comme le dit Xavier, vous vous glorifiez d'un fonctionnement. Nous vous disons, depuis la mise en place des instances, que cela ne fonctionne pas. Nous vous disons que ça ne fonctionne pas et, encore une fois, vous n'écoutez pas. C'est un peu du même acabit lorsqu'on entend Monsieur MARTEL nous dire que les clients n'ont pas l'impression que ça a fondamentalement changé. Ce n'est pas le retour que nous avons sur le terrain. Je ne sais pas, on ne doit pas avoir accès à la presse de la même manière. Il me semble que les usagers de Sambre-Avesnois notamment et du littoral n'ont pas l'air si contents que cela et ils ont bien vu les changements. Aujourd'hui, sur le Hainaut, et notamment sur La Thiérache, à combien de temps de trajet se trouve Lille de Fourmies par exemple ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je parlais de l'information voyageurs.

Mme BASSEZ, CGT

D'accord. Voyageurs ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je parlais de l'information voyageurs pas des dessertes.

Mme BASSEZ, CGT

Ok, pardon. Justement, en combien de temps pourra-t-on relier Fourmies à Lille à partir du SA 2020 ? Notamment par rapport à ces fameux trains directs qui ont été remis en place, mais qui ne sont plus si directs. Voilà, je vous pose la question parce que moi je n'ai pas la réponse. On a quand même un allongement des temps de parcours effectivement pour la France périphérique, la France des petites villes, La Thiérache des territoires bien enclavés où il y a déjà un taux de chômage énorme, mais ce n'est pas grave, on va privilégier les grandes villes comme Valenciennes sur cet axe... Effectivement, il y a des besoins, mais vous avez tout de même déshabillé Paul pour habiller Pierre. Je pense que nous avons déjà pu en parler en CORETER et c'est les usagers qui vont l'ont dit à ce moment-là.

M. RABIER, Président

Monsieur LAMBERT, Monsieur TAILLEZ, Monsieur WATTEBLED.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Il y a tellement de choses à dire sur ce dossier. Vous n'avez pas répondu à toutes les interrogations, mais je pense que nous aurons des réponses après dans le cours des débats. Simplement deux ou trois petites choses, pas de réponse sur les propos de Monsieur BERTRAND, je n'ai pas à vous imposer quoi que ce soit, mais vous n'allez pas vous en sortir ainsi. Nous ne sommes plus dans la phase de négociation. Ça a été signé, ça a été validé et c'est un véritable réquisitoire qui a été fait hier par le Président BERTRAND, vraiment. Il faut voir les réactions des cheminots sur les réseaux sociaux. Ils vous accusent d'avoir voulu supprimer l'ensemble des ASCT, d'avoir voulu fermer un tiers des gares, vous ne pouvez donc pas vous en sortir avec pas de réponse sur les propos de Monsieur BERTRAND. Il s'agit d'un dossier super important, j'y viendrai après. Je ne veux pas axer là-dessus, mais nous ne viendrons pas le 23 pour entendre qu'il n'y aura pas de réponse là-dessus. Vous le devez aux cheminots. Soit c'est la vérité et cela va être très, très compliqué de bosser ensemble et de faire adhérer les cheminots au SA 2020... Vous n'êtes peut-être pas un adepte des réseaux sociaux, mais les cheminots sont touchés par ces propos-là alors, s'il vous plaît, Monsieur GUICHARD doit répondre le 23. En ce qui concerne le fond du dossier, il y a ceux qui sont payés pour faire une politique d'entreprise, il y a ceux qui sont élus pour essayer de représenter au mieux les salariés. Sur certains sujets, nous ne serons jamais d'accord et nous serons toujours en opposition. Aujourd'hui, ce dossier m'insupporte. Je ne comprends pas comment des représentants d'entreprise peuvent faire de la productivité sur de la sécurité. Nous allons discuter après, nous allons parler, j'ai des tas de questions à vous faire remonter, pas mal ont été reprises dans notre déclaration. Vous voulez continuer, vous n'écoutez pas. On n'a pas préparé nos déclarations ensemble, ça a été dit dans la déclaration CGT, dans la déclaration CFDT, dans la nôtre, vous mettez en risques les agents SNCF et pas mal d'usagers en supprimant des postes au niveau des agents d'escala. Je le dis et je pèse mes mots parce que je sais que nous sommes enregistrés, si demain il se passe quelque chose, toutes celles et ceux qui auront contribué à cela porteront une lourde responsabilité. Puisqu'il faut que j'explique sur la CSSCT, et je m'arrêterai là-dessus, nous avons eu une réunion mardi 8. À l'issue de cette réunion, on a discuté, on échange beaucoup avec Vincent BAR, pour préparer les CSE. Je lui avais dit qu'il allait falloir faire très, très vite si on voulait que le compte rendu soit donné pour le CSE du 17. Vincent n'a eu les éléments que mardi. Vincent m'a demandé de fournir le compte rendu, mais j'ai refusé parce qu'il était hors de question que je valide un compte rendu sans avoir le retour de l'ensemble des mandatés de la CSSCT Services. Déjà que je ne « laisse » aux trois CSSCT que 48 heures pour compléter et amender les CSSCT. Beaucoup étant à la prod' ont du mal à travailler dessus sur les 48 heures. Moi, je ne peux pas faire autrement parce qu'on avait un accord ensemble sur le fait qu'il fallait faire des comptes rendus assez rapidement. Là, il était hors de question que je valide un compte rendu sans avoir le retour des mandatés. Vincent n'a pu avoir les éléments que mardi, il m'a appelé et c'est moi qui ai refusé de valider ce compte rendu sans avoir le retour des mandatés de la CSSCT Services.

M. RABIER, Président

Monsieur TAILLEZ, Monsieur WATTEBLED puis Monsieur ROTOLO et on reprend la parole pour apporter des éléments de réponse.

## M. TAILLEZ, CFDT

Je ne vais pas faire une redite de tout ce qui a été dit, mais je voulais simplement rebondir sur les propos de Monsieur MARTEL. Je ne pensais pas avoir compris au début, mais après l'intervention de Stéphane, je pense qu'il fait la même analyse que moi. En fait, vous nous dites que, aujourd'hui, le dossier n'est pas lié au SA 2020. Vous vous êtes sans doute mal exprimé, mais quand on regarde, par exemple, tout ce qui est fait à Douai, vous ne pouvez pas nous dire que ce n'est pas lié au SA 2020. Concernant la nouvelle architecture des gares et la déclinaison First, là-dessus on l'a bien compris, il n'y a pas de soucis. Ce qu'on vous dit et ce que partagent un peu mes collègues c'est qu'on s'inquiète vraiment pour l'organisationnel. Je vois sur certaines gares que vous allez vous retrouver avec peut-être un ou deux agents qui vont être confrontés à des usagers qui sont peut-être en colère ou qui ne vont pas comprendre ce qu'il se passe. Nous, personnellement, nous sommes inquiets sur l'organisationnel en situation perturbée. J'ai l'exemple de Douai en mémoire où vous vous retrouvez avec deux agents et que, par exemple, je dis des bêtises, le secteur 39 que vous connaissez bien qui vient d'Amiens et qui est planté à Douai, comment allez-vous gérer 600 ou 700 personnes avec deux agents ? Cela ne va pas être possible. En plus, vous l'expliquez dans le dossier. En effet, vous dites clairement dans le dossier qu'il faut que vous regardiez en situation perturbée parce qu'il va y avoir des soucis. Là-dessus, nous n'avons pas de réponses. Je vous le dis, nous sommes fortement inquiets sur l'organisationnel.

## M. RABIER, Président

Monsieur WATTEBLED, Monsieur ROTOLO.

## M. WATTEBLED, Secrétaire

J'avais oublié une chose concernant les fiches que Monsieur MARTEL lisait. C'est quand même assez désagréable parce que nous sommes interpellés sur le terrain par les cheminots ainsi que par les usagers qui s'inquiètent du comment ils iront travailler demain parce qu'ils n'ont pas d'horaires. Nous avons tout entendu, tout et son contraire, qu'on les aurait le 15 décembre, le 15 novembre, le 15 octobre, qu'en fait c'est encore en cours de négociation. Nous avons tout entendu, y compris dans la presse et y compris sur le terrain. Là, nous sommes en instance et nous n'avons même pas une visibilité sur les horaires alors que vous les avez. Ils seront diffusés demain pour tout le monde. À quel moment pouvons-nous avoir une vision là-dessus ? Cette histoire de fiches horaires est quand même assez désagréable. Cela prouve que nous ne servons pas à grand-chose à vos yeux.

## M. ROTOLO, RS CGT

J'aimerais quand même revenir sur le SA 2020, la convention qui est signée. En ce qui concerne les propos de Xavier BERTRAND, je me méfie toujours d'un homme qui me caresse dans le sens du poil et qui veut ouvrir à la concurrence le TER. Ce sont des hommes politiques, nous savons comment ils se comportent avec certains. Ils sont capables de dire blanc et noir le lendemain les yeux dans les yeux. En revanche, un truc m'a interpellé. C'est sur la qualité et non sur le nombre de trains que ça sera jugé. La qualité, c'est le plus important. Le 15 décembre, on met en place une nouvelle grille horaire. En même temps, au même moment, on restructure toute l'entreprise. Le 15 décembre c'est une véritable poudrière. C'est foutu si cela se passe mal, direct. Vous êtes en train de faire les deux en même temps, sans nous écouter. Là, franchement, je ne comprends pas. Quand on lance un nouveau modèle, on fait tout pour que ça se

passer bien. Là, vous êtes en train de tout faire pour que ça se passe mal. Vous êtes en train d'organiser le travail, mais on ne sait même pas ce qui va se passer. Il suffira d'un élément, d'un grain de sable dans la machine et ça va péter. Ça va aller vite, si le 15 décembre tous les trains sont en retard, que c'est le bordel total pendant une semaine, ça va être très long pour rattraper cela auprès des usagers. Vous savez très bien qu'une fois qu'on se prend une mauvaise image c'est très long à rattraper. Je ne comprends pas pourquoi vous mettez en place toutes ces restructurations juste avant le SA 2020. Ce n'était pas possible d'attendre, de voir comme ça se passait et après de restructurer en fonction des situations... non, vous faites le contraire. Là, je ne comprends pas.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je vais commencer sur la convention. Monsieur LAMBERT, vous nous interpellez sur les propos du président. Nous sommes dans une situation un peu compliquée. Nous n'avons pas de fonctions d'hommes politiques donc les postures de l'homme honnête contre le système ou la technostructure, nous avons bien compris que cela constituait une ligne politique. Nous sommes tous contre le système jusqu'au moment où l'on se rend compte qu'on en fait partie. Voilà, on l'a noté. Après, concernant l'évocation du sujet des gares et de l'accompagnement à bord. Clairement, vous nous posez la question. Il existe aujourd'hui 134 gares sur le territoire des Hauts-de-France et le reste, ce sont des points d'arrêts. Dire qu'on a voulu en supprimer 130, je dis simplement que ce n'est pas possible. Je ne dis que cela. Après, vouloir supprimer tous les contrôleurs. Premier élément, pour faire cela il faudrait que 100% de la flotte soit équipée du dispositif EAS, mais ce n'est pas le cas puisque nous avons 27% de nos rames qui ne sont pas équipées du dispositif EAS et qui nécessitent donc, quelle que soit notre volonté, l'obligation de conserver des contrôleurs à bord. Ce n'est pas jusqu'en 2022 puisqu'on vient de signer des rénovations sur des V2N. La durée de vie de ces rames va au-delà de 2030. De toute façon, ça, ce n'était pas possible. Techniquement, de toute façon, ce n'était pas possible de supprimer tous les ASCT. On parle du TER Proxi, mais on n'a jamais eu même l'idée de supprimer l'accompagnement à bord des TER Proxi, au contraire. On avait comme idée de renforcer le service à bord. C'était un peu la même chose sur les TER Krono. Après, sur le TER Citi, nous sommes effectivement arrivés sur une manière différente de proposer l'accompagnement à bord. On le sait, il s'agit aussi de zones où c'est difficile d'opérer le métier d'agent de train. Rien sur le Proxi, rien sur le Krono, 31 plus 39 ça fait 70% des trains. Reste le Citi sur lequel on avait proposé des réorganisations, mais l'idée n'était pas de faire zéro. C'était bien d'organiser les missions de contrôle différemment. Quand vous faites la somme de tout cela, ça ne peut pas faire moins 100% d'effectif. Je ne peux pas aller plus loin dans l'explication, je pense que vous comprenez pourquoi. Les propositions qu'on avait faites, dans une négociation on pouvait les activer ou ne pas les activer. Nous, nous acceptons complètement la décision du Conseil régional qui est de dire « on veut avoir un agent à bord ». Après, si vous voulez expliquer que c'est du fait d'une technostructure qui n'aurait rien compris au fonctionnement des agents, dont acte. On va dire que ce n'est pas très agréable à entendre, mais cela fait partie du jeu. Ensuite, dire que la convention manque d'ambitions... Évidemment, je ne partage pas votre point de vue, Monsieur WATTEBLED. Simplement, il a d'autres sujets à venir. En fait, on signe plein de documents contractuels avec la région. Il y a la convention et puis on fait des conventions d'investissement. Déjà, sur la convention, quand on dit qu'on veut mettre 15 000 clients en plus dans les trains et qu'à la fin ça fait 10 000 bagnoles en moins à

l'entrée de Lille, on pense quand même qu'on y met de l'ambition. Il n'y a pas que Lille là-dedans. Les 15 000 clients sont sur tout le territoire. Après, on a, à l'évidence, des sujets sur l'emport dans nos trains, la capacité. Nous, nous sommes actuellement en train de travailler sur des stratégies de flotte qui permettront de positionner les emports sur le sud de la région, les entrées de Paris, sur des convois approchant les 1500 places et sur la partie Nord-Pas-de-Calais sur des convois approchant les 900 à 1000 places. Aujourd'hui, nous n'avons pas cela en magasin. Nous sommes obligés de compenser, d'affiner, de faire des comptages hyper fins, d'être sur des suivis très pointus du positionnement de la flotte, d'exiger une performance très élevée. Demain, l'idée est d'homogénéiser et de recrancher la capacité à bord. Ça ce n'est pas dans la convention, mais cela va faire l'objet, assez vite derrière, d'une convention d'investissement avec la région parce qu'il y a les VR2N qui arrivent en fin de vie, il y a les 15 000 côté Picardie qui arrivent en fin de vie et donc on a besoin de réinvestir sur le matériel. Puis il y a les 19 Regio 2N XL qui vont arriver pour remplacer les Corail qui restent aujourd'hui sur les Paris – Saint-Quentin – Maubeuge. Au travers d'une politique de flotte ambitieuse, je pense qu'il y aura des rebonds. Alors ce n'est pas pour tout de suite parce qu'il existe un certain délai entre le moment où vous signez la promesse d'achat et le moment où le constructeur vous sort la rame. Néanmoins, vous le verrez dans les mois qui viennent, nous allons proposer à la région une politique extrêmement ambitieuse. Retenez quand même que les chiffres donnent un peu le tournis puisque là cela joue sur les cinq ans à venir, mais on est sur des investissements qui dépasseraient le milliard d'euros. On est donc sur quelque chose d'extrêmement lourd. L'ambition de la convention sur la qualité, c'est 100 trains remis à l'heure par semaine. C'est cela qu'on dit dans le SA 2020. Il n'y a d'ailleurs pas que nous qui le disons. Toute la conception du système ferroviaire qui est plutôt l'apanage de Réseau, nous avons fait ce travail avec eux en prenant six mois de marge pour bien régler le principe des dessertes afin d'y arriver. Si vous voulez, on s'est rebasé sur des fondamentaux ferroviaires. On n'est pas en train de lancer la pièce en l'air pour se dire « est-ce que ça va marcher ou pas le SA 2020 ? ». Nous avons des convictions qui sont basées sur des savoir-faire qui sont ancestraux dans l'entreprise, comment on trace des sillons, comment on fabrique des GOV, tout cela ce sont des éléments qui sont au cœur du dispositif SA 2020. Après, Monsieur ROTOLO, vous posez la question, et vous faites bien, de la gestion du rythme des transformations. Cela permet de faire le joint avec le SA 2020. J'ai dit qu'il s'agissait d'un élément de toile de fond de la réorganisation de l'escale. Je voulais simplement dire que le moteur principal que nous avons voulu mettre dedans c'est réussir à faire un pas supplémentaire pour l'information voyageurs. Évidemment que les principes de construction font que la gare de Douai, que vous citez, n'a pas du tout la même vocation demain dans le SA 2020 que ce qu'elle avait avant puisqu'elle était, globalement, une gare de passage. Demain, il s'agira d'un petit hub ferroviaire. Il y a des Lens-Douai, des Douai-Valenciennes, des Douai-Arras, des Lille-Douai et puis il y a des Krono qui traversent. L'un s'en va à Amiens et l'autre s'en va à Saint-Quentin. Ce n'est pas du tout la même chose que ce qu'on avait avant où il y avait des Lens-Valenciennes... Je ne vous refais pas tout le truc. Il y a une vocation qui est évidemment différente de la gare de Douai. Quand même ce qui tire, ce qu'on a voulu mettre dans la transformation autour des métiers au sol, c'est vraiment réussir à installer un fonctionnement industrialisé de l'information voyageurs. D'ailleurs, dans le dossier, ce n'est pas cité à chaque page, mais presque. Il existe aussi des outils derrière cela. OZ, SIS, ce sont des éléments indispensables à la transformation. Je pense qu'après on va entrer un peu dans le

détail du sujet, mais je voulais repositionner les éléments sur la convention, cela me semblait important.

M. RABIER, Président

Pour compléter un peu les réponses qui ont été faites sur d'autres sujets, je réfute complètement l'idée que nous serions, nous, direction, aveuglée, anesthésiée et qu'on se glorifierait de ce qu'il se passe en ce moment. Croyez-moi ou pas, vous êtes sans doute, représentants du personnel élus, représentants syndicaux, très impliqués, très sollicités par les cheminots bien évidemment, mais aussi par les usagers, vous le dites souvent. Je pense que les dirigeants, et vous en avez autour de la table ici qui viennent avec vous travailler ce dossier, sont extrêmement engagés et impliqués. Il n'y a pas les bons qui ont raison, qui ont tout compris avant tout le monde et les méchants, les mauvais qui feraient n'importe quoi. La situation, excusez-moi de vous le dire, ne se présente pas du tout comme cela. Cela a été souligné par Madame BASSEZ tout à l'heure, il y a effectivement une situation qui cumule en toile de fond, comme le dit Florent MARTEL, beaucoup de sujets qui ont comme conséquence une réorganisation. Il y a le SA 2020, les nouveaux métiers, de nouvelles dessertes... Quand on dit qu'il y a moins de boulot à Boulogne en escale, c'est parce que les trains ne s'arrêtent plus, ils ne sont plus à manoeuvrer, ils ne sont plus à garer, ils vont à Calais. Quand on dit que l'expédition des trains se fera autrement, avec les doutes que vous exprimez, tout cela, quand on le compile, quand on dit qu'à Lille-Flandres Gares & Connexions, de par la loi, doit réorganiser et reprendre la main sur un certain nombre de processus, c'est ce cumul qui s'impose à nous. Le SA 2020 a quand même été travaillé depuis plusieurs années, particulièrement cette année et il était, j'ai envie de vous dire, intrinsèquement lié quand même à une nouvelle convention. Ce n'est quand même pas une mince affaire ce qu'on est train de se dire depuis plusieurs mois. Quand j'entends « une convention au rabais », excusez-moi, mais quand on crée des dizaines et des dizaines de trains en plus, cela s'appelle quand même du développement. Je n'appelle pas ça du rabais. Après, j'accepte le fait qu'il y ait des conséquences sociales en interne et nous sommes là pour en débattre et discuter de la façon de traiter le sujet. Vu du citoyen qui a, ou pas, plus de trains, plus de capacités d'être assis... ce n'est pas voir les choses au rabais. Le 23 après-midi, le DR rencontrera les organisations syndicales. Les représentants syndicaux ont tous reçu une invitation. Bien sûr que vous aurez le loisir, hors cadre de cette instance, de discuter comme par le passé. Vous avez tous compris les jeux de posture... depuis de nombreux mois. Vous ne pouvez pas nous dire « on prend du recul par rapport aux déclarations des uns et des autres, notamment de certaines personnes politiques » et hier ou avant-hier nous dire « on prend ça comme argent comptant ». Nous devons tous garder notre sang-froid par rapport à tout cela. Le truc il est délibéré, on est en démocratie, ça vaut, ça s'applique depuis cette année, je le rappelle quand même. Ce n'est pas une convention qui s'applique au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Cela s'applique avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 2019. Elle nous engage, il va falloir qu'on se remonte les manches, on en a tous parfaitement conscience, en particulier les gens sur le terrain. Il existe énormément d'enjeux devant nous. Moi, je fais le pari que nous sommes capables de faire les choses. La SNCF dont je parle tout à l'heure par rapport à cette exigence de qualité de service et cette volonté de réussir un peu ce qui est devant nous, c'est la SNCF qui s'appelle demain SA Voyageurs pour être très concrets. Je ne parle pas de Réseau qui a aussi des enjeux de par la loi. Je ne parle pas de Gares & Connexions qui sera à Réseau et qui a aussi des enjeux. Je parle de la SA Voyageurs ou SNCF Mobilités aujourd'hui qui, demain, ne devra pas simplement être performante, qualité

de services... des gens contents dans les trains et des trucs qui tournent bien, qui devra être choisie, préférée. Moi, je le dis, je ne suis pas absolument certain que dans dix ans on fasse autant de TER qu'aujourd'hui. On en a 1250, je me dis qu'il existe quand même un risque, et on doit cette information-là aux cheminots, que les choses puissent changer. On peut tous mettre des œillères, dire qu'on n'est pas d'accord avec la concurrence... moi, je suis très pragmatique, les lois sont sorties, les choses se mettent en place, on doit expliquer aux gens que les choses, si on ne se bat pas, si on ne fait pas ce qu'il faut, elles peuvent changer en notre défaveur. Je termine sur les métiers. Personne n'ignore que des négociations ont lieu au sein de l'UTP, qu'elles vont aboutir, probablement d'ici quelques semaines, sur une classification des métiers, c'est le terme qu'on utilise, différente de ce que l'on connaît dans l'entreprise aujourd'hui et qui se réfère notamment à deux choses, notamment le dictionnaire des filières qui, entre nous, date de 28 ans, 1991. Il y a quand même un certain nombre de choses qui ont été largement revues, quand vous le regardez, le RH 263 et surtout les emplois repères qui expliquent quand même un peu, notamment si on regarde le métier d'agent d'escale que je regardais encore hier soir, emploi repère n°277. Moi aussi j'étudie mes dossiers Monsieur WATTEBLED - petite touche d'humour. Tout cela pour vous dire que chacun a conscience que, demain, ce sera ce qu'on appellera des emplois types. Ce qui est en train de se négocier au sein de l'UTP c'est plutôt une centaine d'emplois types. Il s'agit des informations dont je dispose d'il y a quelques jours. Peut-être 120, peut-être 110, mais en tout cas pas 500 emplois repères. On va donc caractériser, classer, organiser les différentes familles de métiers différemment d'ici quelque temps dans l'entreprise. Cela se traduira forcément dans l'entreprise par une évolution forte du RH 263. Il n'y a pas d'autres solutions pour, à un moment donné, coller à ce qui sera décidé au sein de la branche qui n'est encore pas complètement finalisée sur ce point-là en tout cas. Dans les métiers dont on parle quand on dit qu'il y a un superviseur, quand on dit que maintenant on va réguler ci, qu'on va faire cela, c'est un peu comme quand on dit aujourd'hui qu'il y a un responsable opérationnel pour du train. Ce sont plus des métiers qui symbolisent un type d'activités et de responsabilités qu'un métier qu'on appelle AMV, un grade, une filière. Il ne faut pas mélanger ce qui caractérise ton activité et pourquoi tu es là une matinée par rapport à ta filière, ton grade, ton emploi repère... Il faut bien qu'on distingue entre nous ce qui relève de l'administration, et ce n'est pas un gros mot de dire cela, avec ce qu'on a rentré dans les outils, les systèmes d'information RH, de ce qui relève de la gestion opérationnelle du métier que l'on fait. Si on prend la filière 27 que je connais quand même très bien, comme beaucoup autour de la table, vous pouvez très bien être dans un poste d'aiguillage, avoir un métier qui s'appelle agent circulation, comme vous pouvez être agent d'escale et même dans une petite gare, et cela existe encore au sein du TER Hauts-de-France, être vendeur. En effet, vous cumulez, suivant le site où vous êtes, différentes familles de missions et de tâches. Il n'y a rien de nouveau sous le soleil quand je vous raconte cela. Les métiers dont on nous parle aujourd'hui ce sont ceux qui, demain, doivent nous permettre... On n'a pas la certitude, on n'a pas la science infuse, Monsieur ROTOLO, vous avez pointé des risques que le cumul de réorganisations, qui ont été pointées par d'autres également, qui pèsent à mi-décembre et mettent un petit peu tout le monde en vigie. L'encadrement prendra sa part bien évidemment, les agents, tout le monde en vigie et vous jouerez votre rôle. Bien sûr que nous ne sommes pas certains que, dès le 15 décembre, tout va être super facile et simple. Nous sommes dans une transition importante, je le reconnais, parce qu'elle touche plein de choses qui, les unes indépendamment des autres, pourraient se gérer sans doute plus aisément si ça avait

été dans un calendrier successif. Le fait est que ce n'est pas comme cela que ça se passe, en tout cas chez nous. Il y a bien effectivement un cumul de choses. Je souligne, cela a été dit par certains, qu'il y a des opérateurs sur le terrain qui mouillent la chemise. Je le dis souvent dans le CSE, nous sommes en accord là-dessus. Il y a des gens qui mouillent la chemise, qui s'intéressent à ce qu'il se passe, qui veulent bien faire... Dans toutes nos transformations, vous avez énormément de gens qui veulent comprendre, qui veulent participer un peu au truc et qui veulent en amont prévenir les différentes... Je dirais que la direction n'a pas le monopole de la prévention ni les représentants du personnel que vous êtes. En réalité, les agents jouent un rôle énorme dans cette affaire. D'une façon générale, ils font plutôt bien le travail. Cela a été souligné et cela va être redit tout à l'heure. Moi, je dis même à certains dirigeants, quand ils n'ont pas fait ce travail, qu'il n'est pas trop tard pour le faire. Nous ne sommes pas encore le 15 décembre. Nous avons encore deux mois devant nous pour parfaire, initier, bien faire comprendre et corriger les choses. En ce qui concerne la méthode de travail, je ne veux pas écrire un compte rendu qui, globalement, est de bonne facture, ce n'est pas moi qui le dis, je parle sur l'exhaustivité des débats, les points qui sont dits. On ne fait pas un truc de dix lignes si cela dure cinq heures. On en fait quelque chose de plus ou moins exhaustif, même si ce n'est pas enregistré, qui est considéré comme assez concret, correct et on ne fait pas d'impasse. C'est cela que je veux dire et ce sont les directives que nous avons données avec Karim. Nous ne sommes pas dans ce jeu à dire « on fait le compte rendu, c'est nous qui présidons cette commission, comme d'autres commissions sont présidées par des élus ». On dit « on le fait de manière la plus exhaustive, la plus factuelle possible avec les positions de chacun ». Bien évidemment, en lien avec le référent, on veut que les participants aient loisir de compléter, enrichir et de modifier si on écrit une erreur. Quand je parle de fonctionnement, Madame BASSEZ, ce n'est pas sur le fond, je parle sur la forme. Force est de constater que, globalement, sur cette partie, on trace le compte rendu et ça fonctionne plutôt pas trop mal. Vous pointez le délai entre la CSSCT et le CSE phase échanges. Finalement, c'est ça que vous pointez. Vous dites qu'on est un peu juste entre le 8 et le 17 si on prend notre cas précis pour ce dossier-là. Je veux bien travailler ce point. Nous, on se dit, comme dans beaucoup de dossiers et en particulier celui-là, que l'arbitrage qu'on avait rendu avec tous les DET en CODIR régional a été le suivant : on voulait passer plus tôt ce dossier, une fois qu'il avait été initié dans les grands principes en juin. Nous nous sommes dit que fin août ce n'était pas top. Vous auriez dit, à juste titre, « attendez, on revient de vacances, on n'a pas eu le temps de bosser, c'est compliqué ». Pour septembre, nous avons dit, et cela a été reconnu plutôt comme utile, qu'il fallait que les gens bossent parce qu'il y aurait sans doute des remontées permettant d'améliorer le dossier. En gros, nous avons utilisé le mois de septembre dans le maximum de gares, surtout dans le Nord-Pas-de-Calais, pour améliorer ce dossier et faire participer les agents. Autrement dit, ça nous a mis ensuite en contrainte, par rapport au 15 décembre, parce qu'on veut se garder du temps pour les échanges, pour les corrections entre la phase échange et la phase vote. On s'est dit que ça nous mettait effectivement un peu en contrainte concernant la CSSCT que nous voulons avant le CSE. Voilà comment l'histoire se raconte. Il n'existe pas de volonté manifeste, je le redis, de bâcler et de faire exprès de mettre une CSSCT trois jours avant le CSE. Nous avons réservé, et c'est un choix, un mois de septembre pour que les équipes puissent contribuer au dossier qui vous a notamment été donné en CSSCT. J'entends que le Président de cette instance... On aurait peut-être pu faire plus vite, nous sommes d'accord. Le compte rendu du secrétaire de la CSSCT est réalisé quasiment le soir ou, au pire, le

lendemain. Ça va assez vite, reconnaissez-le, on ne va pas tergiverser autour de cela. Après, nous avons notre part, nous, direction... Je ferai mon retour d'expérience, je ne suis pas en train de dire que nous sommes parfaits, je ne l'ai jamais dit. J'accepte la remarque. Quand j'ai appris ce truc-là cette semaine et que Vincent BAR et Karim m'ont dit « oui, on ne l'a donné à Monsieur LAMBERT que mardi », j'ai dit « non, c'est trop tard ». Je constate que c'est trop tard et je suis d'accord. Donc nous ne sommes pas parfaits sur la méthode. Dans d'autres régions, ils font les CSSCT après, mais moi je trouve, c'était l'objet de la négociation que nous avons eu au mois de janvier, qu'une commission sert à instruire pour les élus que vous êtes. Pour terminer, la sécurité. Nous ne sommes pas, à TER Hauts-de-France, détenteurs d'un modèle de sécurité qui va être différent du TER Normandie, du TER Nouvelle-Aquitaine ou Auvergne-Rhône-Alpes. On ne remet pas en cause, à TER Hauts-de-France, un travail réalisé au plus haut niveau de l'entreprise par des experts sécurité, en particulier avec un lien très fort avec la direction de la Traction... Nous, nous avons eu ces débats-là et je sais qu'ils sont houleux, qu'ils ne sont pas partagés et que nous touchons un sujet extrêmement sensible. Effectivement, nous sommes tous, de par notre passé, concernés par la sécurité. De nouvelles normes de fonctionnement, de processus sécurité liées à l'expédition du train se mettent en place. Si cet AUM avait été de six mois peut-être qu'avec ce qu'on avait déjà pour le SA 2020 cela aurait été différent pour nous. Ça tombe comme cela. Le 15 décembre pour l'AUM, ce n'est pas TER Hauts-de-France qui l'a décidé, Monsieur ROTOLO. Il s'agit d'une décision d'entreprise confirmée par le patron de la sécurité dernièrement. Les débats ont encore lieu aujourd'hui avec l'Infra pour en obtenir toutes les clefs afin que les formations des conducteurs soient les plus... Mais il y aura une mobilisation, vous avez raison, Monsieur GRANDÉ. Il y aura une mobilisation de l'encadrement Traction en particulier. En amont pour vérifier que ceux qui ont été formés les premiers n'ont rien perdu par rapport au 15 décembre et au moment où cela va se lancer parce que, oui, il faudra accompagner ce nouveau processus sécurité, tant côté Traction que côté Escale. Nous en avons parfaitement conscience et nous ne prenons pas cela à la légère.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Simplement, sur les fiches trains parce que je ne vous ai pas répondu. Lors du précédent CSE, vous nous aviez demandé de vous redonner toutes les fiches trains, mais les fiches trains techniques dans lesquelles il y avait les dessertes. Je vous avais juste dit « attention, il n'y a pas les dernières évolutions ». Vous n'allez donc pas découvrir des éléments puisqu'on vous les a déjà donnés avant. Le seul truc que vous allez découvrir c'est simplement la mise en forme qui se veut la plus simple possible par rapport à une vision client qui ne connaît pas forcément le chemin de fer. Ne prenez pas cela pour une marque de mépris puisque, en réalité, tout le fond des éléments vous l'aviez eu dans l'envoi. C'est d'ailleurs vous qui l'aviez demandé et nous nous étions exécutés en vous les envoyant lors du précédent CSE. Je pense qu'il était important de le rappeler quand même. En ce qui concerne les modifications, nous n'avons pas été sourds non plus puisqu'il y a eu des expressions qui sont revenues par l'AO et qui ont été discutées dans les CORETER brassant plein d'éléments. Donc on a quand même procédé à pas mal de changements. Il y a aussi des discussions qui concernent l'organisation interne. Nous avons envoyé cette semaine une nouvelle version officielle des roulements Traction. Il s'agit en réalité d'une version 3. On a également mis en place une version 5 des roulements ASCT. Si on fait le cumul de tout ce qui a déjà changé par rapport au premier jet, on dépasse la centaine de modifications dans les journées. Il y a aussi ce travail qui continue à côté. Je sais qu'il

reste encore des points de blocage, ça m'a été souligné par certains. En tout cas, nous avons déjà beaucoup avancé sur ces sujets-là. En ce qui concerne les dates de publication dans le site, on a tout eu là-dessus. Aux dernières nouvelles, l'AO voulait qu'on ne les publie pas avant le 4 novembre. La semaine dernière, j'ai fait un tchat, nous étions en téléconférence avec tous les DPx de la relation client, que ce soit des RET, que ce soit des DPx Vente ou des DPx Vente escale, ils ont dit « ce n'est pas possible, avec les clients on ne peut attendre, les questions viennent de partout, les agents sont assaillis sur le terrain ». Frédéric GUICHARD a retroussé ses manches depuis la fin de la semaine dernière pour obtenir qu'on puisse les envoyer le plus vite. Nous avons eu mardi le « go » pour demain. Je vous raconte toute l'histoire. Sinon, c'était le 4 novembre. Vous vouliez l'envers du décor, Monsieur WATTEBLED, je vous le donne.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Je voulais quand même revenir sur ce que vous dites. Vous avez pris beaucoup de raccourcis dans ce qu'on a dit, personnellement dans ce que j'ai dit et la délégation CGT dans ce qu'elle a dit. Vous vous glorifiez de ce que vous faites. Je n'ai pas dit autre chose que cela, de ce que vous faites et pas de ce qu'il se passe. Je n'ai pas dit que vous vous glorifiez de ce qu'il se passait. J'ai dit « vous vous glorifiez de ce que vous faites et ça vous aveugle ». Je maintiens ce que je dis, ça vous aveugle. Vous n'écoutez pas le ressenti des représentants des cheminots et des cheminots tout court. Parlons-en du ressenti des cheminots sur le terrain. Vous dites qu'ils mouillent la chemise... ah ok. D'ailleurs, vous profitez du fait qu'ils mouillent la chemise pour réduire un peu la voilure parce que vous comptez sur leur professionnalisme, leur attachement à l'entreprise publique, leur conscience professionnelle et vous en rajoutez, vous en rajoutez. Tout ce professionnalisme, cet engagement de l'entreprise, c'est pour pallier les défauts de l'organisation de l'entreprise que vous mettez en place. Il y en a tous les jours des défauts d'organisation et vous comptez justement sur ce professionnalisme des cheminots. Oui, ils mouillent la chemise, parfois ils se la font arracher aussi... Souvent verbalement, c'est une image « arracher la chemise ». Ils se font défoncer sur les quais, je vous le dis. D'autant plus qu'ils n'avaient pas les horaires, les informations... En face, nous avons quand même des usagers avec les tweets, les machins et les trucs, les réseaux sociaux, tout le monde y va de sa petite phrase sauf qu'il reste très peu de cheminots dans les guichets, cela va créer des files d'attente, très peu sur les escales, cela crée des mouvements et le pauvre gars ou la pauvre copine qui est encore sur le terrain se fait défoncer, c'est ça la réalité. Quel ressenti avez-vous sur les cheminots ? Je n'ai pas l'impression d'être dans la même entreprise que vous par moments dans ce que vous racontez. Sont-ils optimistes les cheminots ? Je n'ai pas eu cette impression. Sont-ils résignés ? Oui, certainement. Pour certains, ils sont résignés. Sont-ils dégoûtés de la façon dont ça se passe ? Oui, ils sont dégoûtés, la plupart. Sont-ils critiques sur les mises en place qui sont régulières depuis janvier ? Oui, ils sont critiques et ils se disent qu'on fout l'entreprise par terre. Comme on l'a dit, il s'agit d'un suicide industriel pour certains. D'ailleurs, le CCGPF a bien émis un droit d'alerte économique. Cela veut dire ce que ça veut dire. Il existe une grosse inquiétude concernant l'avenir de notre entreprise et de la façon dont elle est gérée. On n'émet pas des droits d'alerte économique comme ça. Combien veulent partir de l'entreprise ? Nous avons quand même des chiffres qui devraient vous alerter, qui, nous, nous alertent sur les départs volontaires, sur les démissions, sur les changements. Il y en a beaucoup, beaucoup plus qu'avant. Combien sont partis ? Je n'ai pas l'impression que nous sommes dans la même entreprise. C'est normal, vous

avez votre rôle de dirigeant et vous croyez à ce que vous faites, mais, on vous l'a rappelé dans la déclaration CGT, vous avez trouvé le bouton reset, vous avez appuyé dessus au 1<sup>er</sup> janvier et vous réinventez le chemin de fer tel que vous voulez le mettre en place pour mettre en place, peut-être, les filiales. C'est peut-être ça aussi. Il existe un objectif financier qui va au-delà de l'objectif bien commun, développement du service public, aménagement du territoire. C'est le développement financier. Vous êtes dans un logiciel financier et non dans le logiciel développement du ferroviaire. Après, vous faites ce que vous pouvez avec ce que vous avez, mais il faut comprendre aussi le sentiment des cheminots qui sont sur le terrain et qui s'aperçoivent que l'entreprise, à laquelle ils tiennent, est en train de voler en éclats. Demain, ils ne savent pas ce qu'ils vont devenir. Ne nous dites pas que les cheminots sont d'accord et machin, ils sont plus intéressants... Il y a les bons et les mauvais, à quel moment a-t-on dit que vous étiez les mauvais et que nous, nous étions bons ? Jamais. En revanche, si vous le dites c'est que vous, vous pensez que nous, nous sommes mauvais et que vous, vous êtes bons. Je vous renvoie le compliment.

M. RABIER, Président

Monsieur GRANDÉ, Monsieur ROTOLO.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Je vais essayer de faire très vite parce que nous n'avons toujours pas abordé le fond du dossier, même si nous l'avons eu très tardivement et que cela va être compliqué à gérer. Monsieur MARTEL, vous avez déjà annoncé une évolution sur les capacités d'emport donc j'en profite quand même pour vous répondre. Prévoyez tout de suite deux contrôleurs parce que 1500 personnes, ça va être très compliqué à gérer. Avant de lancer ce sujet-là, réfléchissez à l'accompagnement du train, à la gestion des usagers et en cas d'incident comment on...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Ça existe déjà.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Je ne sais pas, d'après ce que j'ai entendu, c'était qu'on envisageait une évolution, mais ce n'est pas le sujet, je voulais simplement rebondir dessus. En ce qui concerne l'évolution des gares de notre région, vous avez peut-être une région TER, mais nous, nous avons une région géographique. Nos gares ne sont pas que TER et à chaque fois qu'il y a une suppression de personnels, d'un cheminot ou une évolution d'un poste d'un cheminot, quelle que soit son activité, ça a un impact sur les autres activités et donc sur les autres cheminots qui travaillent dans les autres activités que celles du TER. Monsieur RABIER, je tenais aussi à reprendre un peu nos propos. Nous ne prenons pas pour argent comptant ce que Monsieur Xavier BERTRAND a dit. Nous vous disons simplement que cela nécessite une réponse, c'est tout. Nous connaissons les postures politiques, nous connaissons le fonctionnement de ces instances-là et nous connaissons le jeu médiatique mené par le Conseil régional et par la direction SNCF. Nous ne sommes pas là pour faire les arbitres, nous disons simplement que les cheminots attendent une réponse, de savoir sur quel pied ils sont en train de danser et à quelle sauce ils sont en train d'être mangés. En ce qui concerne l'évolution des métiers et les fiches métier qui sont reprises dans ce dossier-là, la grosse partie prenante c'est Monsieur REGNAUD au sein de la CCN. Dans les négociations CMP, Monsieur REGNAUD est là. Maintenant, si aujourd'hui on apprend déjà un petit peu ce qui va sortir de la CMP, c'est bien, on a un petit peu d'avance sur cette instance.

Nous, nous vous demandons simplement qu'il existe aujourd'hui des emplois métiers repères au sein de la SNCF. La convention collective n'existe pas. Comment faites-vous pour créer ces nouveaux métiers, ces nouveaux emplois et les définir ? Nous demandons simplement le cadrage. Pour terminer, vous vous disiez tout à l'heure contents de la façon dont cela se passait en CSE Hauts-de-France et TER Hauts-de-France. Moi, je n'ai pas la même vision puisque pour chaque dossier qui est présenté on vous dresse systématiquement une liste qui ne se termine jamais de points d'opposition. En finalité, vous avez systématiquement des votes contre unanimes. Je n'ai pas le souvenir d'un seul dossier qui soit passé avec même une voix pour. À un moment, il faut peut-être quand même se poser des questions. Ça ne se passe pas si bien que ça en CSE TER Hauts-de-France.

#### M. ROTOLO, RS CGT

J'aimerais bien avoir votre optimisme. J'aurais été un peu plus optimiste dans une entreprise intégrée. Ce n'est plus du tout le cas. Vous l'avez dit, vous n'avez plus la main. Ce n'est pas vous qui gérez, ça vient de l'AO. Les autorisations de départ ça vient de l'AO. Vous êtes dépendants. Il y a déjà, aujourd'hui, une gestion par activité. Vous êtes dépendants des autres activités et les décisions des autres activités ont des répercussions sur notre activité. Ça, vous n'allez pas le gérer. Ce n'est pas vous qui allez le gérer. On a aujourd'hui Monsieur RABIER, président, mais je crains que le 16 décembre on ait Monsieur RABIER, pompier. En effet, il y aura un gros incendie à éteindre. Ça, c'est un gros risque. Autre chose, je vous rappelle quand même qu'il y a, à partir du 15 décembre, les périodes de congés de Noël. Je pense qu'on va avoir besoin de tous les cheminots à cette période du SA 2020. Comment allez-vous faire pour gérer les congés en cette fin d'année ? Il s'agit d'un point important. Devons-nous déjà prévenir les cheminots pour qu'ils oublient leurs congés ? Avec toutes les restructurations, les suppressions de postes, je ne sais pas comment vous allez faire pour accorder des congés.

#### M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Monsieur GRANDÉ est sorti, mais vous lui passerez le message. Non, on ne va pas croiser le fer avec Xavier BERTRAND. Ses sorties sont de nature politique. Nous, nous ne débattons pas sur le plan politique avec le président de notre AO, c'est notre client. Sincèrement, il y a des choses qui ne font pas plaisir à entendre. Vous dites que, personnellement, je suis content de ce que j'ai entendu, évidemment non. On peut être en désaccord, mais on travaille avec des objectifs et nos objectifs tournent autour des valeurs du service public. On n'est pas là pour rémunérer indûment un actionnaire, ce n'est pas comme cela qu'on fonctionne. Se faire à moitié traiter de technocrate... Nous avons notre conscience pour nous. Raphaël et moi, nous sommes au contact des gens, nous avons eu aussi des moments dans notre carrière où nous étions sur le terrain, nous essayons de ne pas tout oublier. Il faut des gens qui sont sur le terrain et il faut des gens en direction qui font avancer l'entreprise. Croire qu'il peut y avoir un échelon plat où on n'a pas besoin de patron, je veux bien, mais ça n'a jamais fonctionné ainsi dans une entreprise.

#### M. LAMBERT, SUD-Rail

Très rapidement, on n'est personne pour vous dire ce que vous avez à faire personnellement Monsieur MARTEL. La façon dont vous prônez à titre personnel, vous avez été honnête avec vous, nous avons entendu votre réponse, à la limite cela vous appartient. Nous, aujourd'hui, nous vous disons simplement que le message qui

a été passé... Et ce n'est pas parce qu'on dit cela que l'on cautionne ce que Xavier BERTRAND a dit. Nous avons été suffisamment clairs et ça a été dit très intelligemment par Monsieur RABIER qui nous a rappelé à nos propos sur le Président BERTRAND lors des derniers CSE en disant « ne le prenez pas pour argent comptant parce que vous nous avez dit que vous ne l'écoutez pas ». Sauf que là, c'est signé. Le message qui est passé c'est que vous étiez prêts à vendre tous les cheminots pour baisser le coût de la convention. Alors, que vous, ça ne vous touche pas, dont acte, et ça vous regarde. Je ne suis personne pour vous dire de réagir. Moi, j'appelle le directeur de région à répondre à cela. S'il ne répond pas, c'est que les propos de Monsieur BERTRAND sont vrais et c'est très, très grave parce que cela signifie que vous étiez prêts à vendre les cheminots pour baisser le coût total de la convention TER.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je vous ai répondu sur les éléments concernant les gares et les ASCT, mais vous reposerez la question à Frédéric GUICHARD le 23. Je vous l'annonce, demain matin paraîtra une interview que nous avons donnée lui et moi concernant la nouvelle convention et le SA 2020 dans La Voix du Nord. Nous sommes aussi sur des éléments de communication d'entreprise parce qu'on veut valoriser le travail collectif de la SNCF. On sera aussi présent dans les médias dans les semaines qui viennent. Je reviens sur les éléments qui concernent les objectifs financiers qui vont au-delà du bien commun et sur le sujet de la transformation. Aujourd'hui, les gens sur le terrain ressentent des situations opérationnelles par rapport à une organisation en place, à une offre en place. Par exemple, cela fait trois semaines qu'il nous manque entre une et deux 24-500 plutôt sur la partie Nord-Pas-de-Calais. Nous essayons tous les jours de pallier ce manque. On a eu beaucoup de chocs, gibiers et autres. Bref, nous sommes un peu en difficulté sur cette flotte qui est très importante pour assurer les capacités d'emport, notamment sur les cinq gares qui sont en couronne lilloise. Ça va plutôt un petit peu mieux sur les trains vers Paris en ce moment, mais dès que ça lâche on se fait tout de suite rattraper. Les gens vivent ces situations-là. Quand il existe des problèmes d'emport, tout de suite les gens qui sont sur les quais, le contrôleur en premier, je pense, et tout de suite après les agents d'escale ramassent et c'est dur pour eux. Il y a aussi des éléments de correction qu'on veut mettre en place dans le SA 2020. Le fait de réengager plus vite les rames capacitaires et de les envoyer moins loin. Quand on a une VR2N qui est cassée à Hirson, deux 25-500 en panne à Jeumont, c'est juste 24 heures pour les ramener à Lille. Si demain on garantit qu'elles cyclent davantage sur des éléments courts, vous allez gagner du temps sur le fait de les renvoyer à l'atelier de Lille où elles sont entretenues. Ce sont des éléments qui vont mettre en robustesse la capacité d'emport. Je sais que, par exemple, ça, dans le vécu des cheminots c'est quelque chose de très fort. On le voit aussi. Vous savez, les photos de clients debout dans les trains, les tweetos adorent. Tous les jours, nous en avons, tous les jours je regarde le fil Twitter et tous les jours nous en avons. Après, objectif financier, bien commun, j'ai envie de dire que la trajectoire économique qui est dans la convention, c'est le bien commun. Cela reste de l'argent public, rappelons-le. Je le dis, on n'est pas là pour rémunérer un actionnaire. On est là pour tenir l'engagement que nous demande l'autorité organisatrice qui a la responsabilité des deniers publics sur cette partie-là de sa responsabilité, à savoir le TER. Il nous a donné une trajectoire économique ambitieuse. Vous dites « vous faites avec ce que vous avez », mais on essaye, avec ce qu'on a, de mettre de l'ambition. Autrement dit, de faire mieux et plus avec sans doute la même trajectoire économique qu'avant. Ce n'est

pas moins, c'est la même. On se le dit souvent, si on arrive à faire cela, à montrer qu'on peut tenir une trajectoire économique rigoureuse... On peut faire la qualité qu'on a mise dans le SA 2020, on va faire bouger l'exécutif sur ses convictions par rapport à l'ouverture à la concurrence. Ça, n'oubliez pas, c'est toujours ce qu'on a en toile de fond. Il y a des rendez-vous importants, 2023, première date possible sur l'ouverture à la concurrence et puis il y a la fin de la convention, 20% en 2023, 100% en 2025. Je le rappelle parce que nous, nous sommes déjà sur ces dates-là et nous voulons garder, si ce n'est la totalité, du moins la très grande majorité des parts du gâteau parce qu'on est convaincu que c'est mieux si c'est SNCF qui garde l'intégralité du TER. Nous en sommes tous convaincus au niveau de la direction. On ne fait surtout pas cela parce qu'on veut commencer à découper le truc par appartement.

M. RABIER, Président

Je voudrais compléter par rapport à ce que vous avez dit, Monsieur WATTEBLED. Le ressenti des cheminots peut être, dans un certain nombre de cas de figure, de dossiers, de situations, enthousiaste. Il ne faut quand même pas raconter d'histoires, on n'a pas que des gens complètement... On a une partie des gens qui sont enthousiastes et d'autres qui sont effectivement très inquiets, d'autres qui ne comprennent pas ce qu'il se passe, d'autres qui sont critiques, d'autres qui veulent comprendre et participer un petit peu plus. Quand je dis les cheminots, je ne vise pas uniquement le contrôleur, le vendeur ou l'agent d'escale. Je dis même l'encadrement de proximité... Tout le monde souhaite, à un moment donné, comprendre ce qui va arriver, anticiper et apporter sa pierre parce que tout le monde a un vécu, une expérience et des compétences. Je note quand même que ce cumul est dans un espace-temps réduit dans les prochaines semaines. On ne va pas se mentir, si vous avez voté dans cette instance une expertise sur les RPS, c'est qu'il y a un fond et je n'ai pas dit que cette expertise était complètement déconnante. J'ai même dit qu'elle allait enrichir les travaux que nous menons depuis quelque temps sur ces dossiers difficiles. Maintenant, il s'agit du constat. C'est un état des lieux. Nous, notre job de dirigeants, de représentants d'entreprise que nous sommes ici avec vous, c'est bien évidemment de tenir compte de l'état des lieux de ce constat, mais d'avancer. Ce n'est pas de pleurer et de dire « ah oui d'accord, voilà... », c'est d'avancer. C'est là que cela devient compliqué parce qu'effectivement quand on avance, on produit des réorganisations, des changements, des choses et d'autres... Quand je dis « on », il y a ce qui nous concerne nous, régionalement, dont on maîtrise la totalité, et il y a les autres trucs qui s'imposent à nous, mais qui sont moins pile-poil TER Hauts-de-France. C'est là que les débats sont compliqués avec l'ensemble du corps social. Néanmoins, nous n'avons pas d'autres choix que de bosser les sujets, je le répète à chaque CSE, et d'avancer. En tout cas, nous, nous prenons notre part dans ces travaux-là et nous continuerons de la prendre avec énergie. Il n'existe pas d'autres solutions. Jusqu'au bout, tant qu'un combat n'est pas perdu, on va le mener. Le combat pour moi c'est, comme l'a dit mon collègue, notre volonté que la SNCF SA Voyageurs garde les TER parce qu'on pense que c'est bien pour tout le monde. Je ne me glorifie de rien du tout. Je n'ai aucune prétention d'avoir raison. En revanche, je défends mes convictions avec la même ardeur que vous.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Simplement en réponse à cela, Monsieur RABIER, on ne fait pas que pleurer. C'est ce que vous dites en empruntant une nouvelle fois un raccourci. On ne fait pas que pleurer, on vous propose une alternative parce que nous bossions les dossiers et nous

faisons des propositions que vous ne prenez pas en compte. Nous avançons aussi, mais vous n'en tenez pas compte. On ne fait pas que dire que ce que vous faites ce n'est pas bien. Nous proposons des choses pour justement améliorer notre vision.

M. ROTOLO, RS CGT

Les restructurations, le besoin de personnels pendant cette période SA 2020 et les congés protocolaires de fin d'année.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Effectivement, il existe un allègement de fin d'année, y compris avec le SA 2020. C'est évidemment intégré dans la charge. Après je ne sais pas... Évidemment si l'actualité sociale est plus compliquée, je ne sais pas, mais si cela se passe normalement, il n'y aura pas plus de demandes qu'avant de devoir se passer des congés de fin d'année.

M. RABIER, Président

Nous ne partons pas dans l'idée de ne pas accorder les congés pour les périodes de fêtes, si c'est ça la question précise. Monsieur GRANDÉ, Monsieur TAILLEZ.

M. TAILLEZ, CFDT

Je voudrais simplement rebondir sur ce que vous venez dire ici même dans cette instance, Monsieur PANNÉ a bien dit que ses cadres n'auraient pas de congés la première quinzaine.

M. RABIER, Président

Je vais peut-être faire une nuance entre l'encadrement et les opérateurs.

M. TAILLEZ, CFDT

L'encadrement, ce sont des agents aussi.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Monsieur RABIER, je vais vous demander de préciser encore un peu plus quand vous parlez de SA Voyages. Est-ce SA Voyages et ses filiales ?

M. RABIER, Président

Je rappelle qu'il y a Madame MOUTET-LAMY qui représente Gares & Connexions. Il y a eu des questions précises le 8, je me tourne vers ceux qui sont à la CSSCT, sur les sujets Gares & Connexions. Vous avez également la dirigeante de Lille-Flandres qui connaît parfaitement le dossier. Il existe un sujet spécifique d'interdépendance avec effectivement une autre activité qui bascule vers une autre SA. Ça vaut le coup qu'on zoome bien sur les points un peu particuliers parce que c'est à cela que sert une phase d'échanges. J'aimerais avoir les questions précises sur Gares & Connexions afin que nous puissions apporter des éclairages. Madame CORBIN.

Mme CORBIN, CGT

Je vais vous poser les questions précises, Madame MOUTET-LAMY. Je suis agent d'escale à Lille-Flandres, ACM en relation client maintenant, autrefois services en gare et encore autrefois ACM accueil. Si nous avons bien compris le dossier, les annonceurs du COE sont transférés chez Gares & Connexions. Ces agents ont quand même des interrogations. Ils veulent savoir pourquoi vous voulez mixer sur les deux gares parce que, là, vous changez considérablement leurs conditions de travail. Vous n'êtes pas sans savoir qu'ils ne voulaient pas effectuer les dimanches donc je ne sais

pas où en sont vos réflexions. Par ailleurs, quand les roulements leur seront-ils donnés ? Auront-ils leurs congés ? Voilà pour les annonceurs. Par ailleurs, vous installez au COE, je ne sais plus le nom exact, mais un superviseur, je crois, qui sera en relation avec le poste 1. De fait, vous délestez d'une charge le ROPT TER qui avait contact avec le poste 1. Avez-vous changé d'avis là-dessus ? Il s'agit d'une interrogation des agents. En janvier 2021, vous externalisez les PSH, est-ce bien cela ?

Mme MOUTET-LAMY, Gares & Connexions

C'est interrompu pour l'instant, nous sommes encore en réflexion.

Mme CORBIN, CGT

Très bien donc si oui, on a apparemment encore la commande jusqu'en décembre 2020, mais si vous externalisez, où les futurs prestataires seront-ils logés ? Avez-vous l'indécence de les installer dans les ex locaux que nous occupions ? Ensuite, premier trimestre 2020, le kiosque accueil de Lille-Flandres est démonté, il serait remplacé par un arbre avec un bouton poussoir pour joindre quelqu'un. Qui recevra cet appel ? Nous nous le demandons aussi. En lien avec le retrait de la prestation accueil, donc le démontage du kiosque accueil de Lille-Flandres qui est quand même le poumon de la gare de Lille-Flandres, je réitère la demande des agents, mais aussi de l'UO, d'avoir un point fixe en gare. En effet, on ne peut pas considérer la gare de Lille-Flandres sans accueil même si ce métier, apparemment, disparaît. Voilà pour mes premières questions.

M. RABIER, Président

Monsieur LAMBERT avant que Madame MOUTET-LAMY ne réponde.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je ne vais pas reprendre tout ce qui a été dit et bien expliqué par Christelle. Conséquence des suppressions de nuit aussi, il y a une charge de travail qui est réalisée la nuit par, aujourd'hui, des qualif D sur Dunkerque et sur Valenciennes. Vous avez pris la décision de supprimer les nuits. Les tâches inhérentes qu'ils avaient à faire la nuit vont être prises en main par Gares & Connexions. J'aimerais savoir comment cela va se passer demain. Ce n'est pas tout de supprimer des postes, ce n'est pas tout de supprimer des nuits. Il y a une charge de travail qui est faite. Lors de CSSCT, nous n'avons pas eu de réponse là-dessus. Je vais attendre le retour des réponses avant d'avoir un débat beaucoup plus complet là-dessus.

M. RABIER, Président

Madame VANDECANDELAERE et Madame BOUTET-LAMY vont pouvoir répondre.

Mme CORBIN, CGT

Excusez-moi, j'ai oublié une question. Il y a un autre poste dont j'ai oublié le nom, qualif D services en gare, opérateur, qui reprend une mission de l'actuel ACM services en gare, à savoir les tours de gare et la gestion, les pro gare... C'est dans deux mois, comment ces agents vont-ils être formés ? Le recrutement est-il terminé ? Comment la transition va-t-elle se faire ? Également pour les objets trouvés dont nous avons la charge actuellement. Le coffre va-t-il rester au COE ? Le coffre transitoire, comme il n'y aura plus de bulle, va-t-il disparaître ? Merci.

## Mme MOUTET-LAMY, Gares & Connexions

Bonjour à tous, comme vous le savez, Gares & Connexions devient une SA à part entière au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Dans le cadre de la loi du Pacte ferroviaire, on nous demande de reprendre en propre la prestation de base, aujourd'hui sur 29 gares. Comme le disait Monsieur RABIER, il y aura d'autres gares dans notre région d'ici 2022. Il y aura notamment Amiens et TGV HP. Aujourd'hui, c'est le transporteur intégrateur qui fait les missions pour Gares & Connexions puisque la prestation de base ce sont des missions de Gares & Connexions. Sur Lille-Flandres et Lille Europe, les personnels qui faisaient la prestation de base sont transférés automatiquement pour ceux dont les missions pour Gares & Connexions étaient supérieures à 51%, et sur les autres postes, c'est de la mobilité. Depuis juillet, l'ensemble des fiches de poste a été publié. À la fois, chef de plateforme, à la fois services en gare, annonceurs qui sont pour la plupart transférés, un DPx et un assistant DPx. À ce jour, les seuls postes qui ne sont pas totalement couverts ce sont les chefs de plateforme à catégorie F. Il manque encore entre trois et quatre personnes. Je ne sais plus si c'est trois ou quatre parce qu'il y avait encore des entretiens. Je vous rappelle que sur l'ensemble des deux gares, ce sont 25 personnes. Je réponds à votre question : pourquoi mettre les deux gares ? Les deux gares sont à 200 mètres l'une de l'autre donc on pense que, y compris pour les agents, c'est intéressant de pouvoir avoir des compétences diversifiées puisque les deux gares sont assez différentes l'une de l'autre dans leur fonctionnement. D'ailleurs, un certain nombre de candidats que nous avons retenus saluent cette évolution parce que cela permet d'avoir une multicompetences sur deux gares très différentes l'une de l'autre. Je ne dis pas tout le monde, je dis certains. En ce qui concerne les roulements, ils vont être présentés au CSE de Gares & Connexions début novembre, la première semaine de novembre. Une fois le passage en CSE, quand cela sera validé, on reviendra vers l'ensemble des agents. Nous avons fait des ajustements et nous sommes en train de les finaliser sur ceux qui ne souhaitaient pas travailler le dimanche. Nous sommes donc en train de finaliser l'organisation. Le centre opérationnel gare sera rattaché au Directeur de gares, Éric LÉBOUBE, et intégré dans l'unité gare de Lille-Flandres, Lille Europe. Concernant les personnels, nous sommes en train de regarder les locaux. Au-delà de ça, il y a une réforme territoriale de Gares & Connexions. Demain, on va créer un seul et même établissement de tous les agents de Gares & Connexions sur le périmètre Hauts-de-France et Normandie. C'est un établissement qui sera d'à peu près 350 personnes. Il y a donc des déménagements et ce nouvel établissement s'appellera Direction territoriale des Gares Hauts-de-France Normandie. Un certain nombre d'équipes vont rejoindre Perspective et vont du coup libérer des locaux rue de Tournai. Nous sommes donc en train de regarder et d'étudier les délais dans lesquels on peut faire les travaux pour avoir des équipes installées au mieux. Pour information, je vous rappelle qu'on récupère la propriété des actifs de réseau en gare. Autrement dit, on récupère les quais, les passerelles, les souterrains. Ce sont des équipes supplémentaires qui vont rejoindre Gares & Connexions. Dans l'ensemble de la transformation pour Gares & Connexions, au niveau national, c'est 1000 agents de plus et pour le périmètre Hauts-de-France Normandie, c'est 65 agents. Il y a des postes qui ne sont pas encore couverts. Vous pouvez d'ailleurs aller regarder les fiches de poste. Tous les postes ne sont, aujourd'hui, pas encore couverts dans l'ensemble des activités que récupèrent en propre Gares & Connexions. En ce qui concerne l'externalisation des PMR, en lien avec TER, il était prévu au démarrage qu'on externalise au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Nous avons convenu de surseoir au moins pour 2020 et les discussions vont continuer, y

compris de manière un peu globale au sein du groupe ferroviaire. Aujourd'hui, je ne peux pas vous dire si on externalisera ou pas au premier janvier 2021.

M. RABIER, Président

Je me permets d'intervenir sur un point très important, ça bien évidemment dans l'accompagnement social. Je me permets de le dire parce que c'était remonté très fort des représentants du personnel que vous êtes, y compris de la ligne hiérarchique. Pour le coup, nous étions tous d'accord. Il y a un travail de concert, comme vient de le dire Madame BOUTET-LAMY, qui a quand même infléchi fortement. Autrement dit, ce que vous remontez ne sert pas à rien, Monsieur WATTEBLED. Un travail de fond a été réalisé parce qu'il a fallu faire infléchir une position qui était quand même assez ferme il y a quelque temps. Vous vous souvenez que Pascal GREBAUX était venu dans cette instance expliquer que le sujet des PMR était quand même un vieux sujet plusieurs fois repoussé pour x raisons. On a décidé d'y aller avec méthode en y mettant du bon sens pour accompagner les choses. C'est vraiment dans ce cadre-là que travaillent les équipes.

Mme MOUTET-LAMY, Gares & Connexions

En concertation entre Gares & Connexions et TER.

Mme CORBIN, CGT

En ce qui concerne la formation des agents à venir et la passation sur les prises de tâches...

Mme MOUTET-LAMY, Gares & Connexions

Le plan de formation est en cours de montage. Une fois que tous les recrutements vont être faits donc incessamment... Je vais à la rencontre des équipes, des futures équipes du COE lundi. Le plan de formation est en train de s'affiner et il y aura des formations sur la prestation de base, sur le service en gare. Les premières formations pourraient intervenir avant la fin de l'année en accord avec TER puisqu'aujourd'hui ce sont des personnels TER. La bascule, je peux vous le dire, parce que maintenant elle a été décidée au niveau national, se fera le 6 janvier. Nous sommes en train de régler entre les DRH de TER et les DRH de Gares & Connexions la partie juridique mise à disposition, mais qui ne devrait pas, je crois, être une mise à disposition. Elle devrait être un petit contrat entre nous pour les six jours entre le 1<sup>er</sup> janvier... On va essayer de faire le plus simple possible entre 1<sup>er</sup> et le 6 janvier, mais il faut en même temps qu'on ait quelque chose qui garantisse légalement et en matière de droit du travail puisque les personnes seront, officiellement depuis le 1<sup>er</sup> janvier, à Gares & Connexions.

M. RABIER, Président

Il s'agit également d'un point important dans l'articulation, vous l'avez souligné tout à l'heure Monsieur ROTOLO. Comment fait-on pour, quand même, ne pas tout mettre au même moment ? Pour le coup, la SA c'est le 1<sup>er</sup> janvier, certes, mais si, à un moment donné, on peut être intelligent collectivement et faire ça à la reprise, après les vacances, cela paraît un peu plus judicieux. C'est dans ce sens-là que travaillent les équipes malgré le fait que la date juridique de création de la nouvelle société anonyme soit bien le 1<sup>er</sup> janvier. On met l'huile qu'il faut pour qu'effectivement cela puisse... Pour être très au clair là-dessus et pour saluer encore une fois le travail qui a été fait par les équipes locales, Lille-Flandres et Gares & Connexions, on fait partie des gares... Il y en a d'autres dans les 1000 que vient de citer Madame MOUTET-LAMY, il y a plein

de gares comme ça. On en a une pour TER, il y a Lille Europe, il y a Paris Nord, il y en a pas mal. On fait partie des gares où ça se passe bien sous l'angle humain. Globalement, concernant la nouvelle organisation, vous avez bien des agents qui, de par la loi, doivent être transférés et d'autres, c'est plutôt sous forme de volontariat, pour intégrer une nouvelle organisation qui change quand même parce que là on marie les deux gares... vous l'avez compris. Finalement, la couverture des postes demain sur Lille Europe et Lille-Flandres, puisque c'est ce qui nous concerne ici, avance plutôt en bon ordre à l'exception des quelques personnes que vous avez citées. Ce n'est pas le cas partout en France sur d'autres sites. Par voie de conséquence, qui va dans ces postes-là ? Ce n'est pas nécessairement non plus des gens de l'UO de Lille-Flandres. Ce sont aussi des gens de Lille Europe... Comme sur Lille-Flandres il y a quand même eu un travail assez intéressant et nécessaire d'anticipation de la GPE, nous ne devrions pas, je parle sous le contrôle de Véronique, avoir d'un seul coup dix personnes en situation d'être sans poste au 15 décembre. Ce travail est essentiel pour lisser une mutation d'organisation, là pour le coup de par la loi, et en même temps faire en sorte que chacun, au 15 décembre, au 6 janvier, dans cet espace-temps de la fin de l'année, sache où il va, si oui ou non il veut y aller... Exception faite, effectivement, et nous le savons, de trois personnes qui, pour le coup, de par la loi, sont intégrées à Gares & Connexions. Là, nous avons encore peut-être un travail de mise en confiance sur la façon dont ils vont travailler demain et je pense que les choses vont se clarifier.

Mme MOUTET-LAMY, Gares & Connexions

J'ai souhaité aller dès lundi à la rencontre des agents pour répondre à l'ensemble des questions qu'ils pourraient se poser.

Mme CORBIN, CGT

Ce sont les mêmes que je vous ai transmises.

Mme MOUTET-LAMY, Gares & Connexions

Je le dirai avec l'ensemble de l'équipe qui sera là.

M. RABIER, Président

Monsieur ROTOLO, allez-y.

M. ROTOLO, RS CGT

Je voudrais qu'on revienne quand même sur la disparition de l'accueil en gare de Lille-Flandres. Pourrions-nous avoir davantage d'informations ? Quand on parle d'information aux usagers, là nous sommes en plein cœur du sujet. Je ne comprends pas bien l'histoire.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Une de mes questions va aller dans le même sens. L'idée de la productivité réalisée avec la fin des autorisations de départ c'est de faire plus d'accueil, plus d'information au niveau des usagers. On se retrouve avec la fin des missions d'accueil et de prise en charge au niveau d'une gare comme Lille-Flandres. Tout le monde sait, ici, qu'il n'y a pas beaucoup d'usagers en gare de Lille-Flandres, bien évidemment... Nous avons donc vraiment du mal, au-delà de l'ironie parce qu'il faut essayer de sourire un petit peu sur ce dossier-là quand même... C'est juste incompréhensible. Après, concernant ce qui avait été demandé en CSSCT, effectivement vous laissez un an aux agents pour trouver une reconversion, mais je ne suis pas convaincu que demain cela vous coûte moins cher en externalisant. Là, vous avez des agents professionnels qui font

ça, c'est reconnu, avec la plus grande qualité et qui ont montré leur savoir-faire. Demain, vous faites le choix par idéologie ou, d'après ce que vous dites, vous allez externaliser pour que ça coûte moins cher. Je ne suis pas obligé de vous croire sur parole. Combien vous coûte un cheminot ? Combien vous coûte l'équipe d'agents d'accueil ? Surtout combien vous rapporte-t-elle ? Ça aussi il ne faut pas l'oublier. Si vous externalisez, combien cela va-t-il vous coûter ? Qu'est-ce qui nous garantit, si vous externalisez, que demain ceux qui resteront en gare de Lille-Flandres ne seront pas embêtés ? On sait comment cela se passe quand on externalise, c'est celui qui fait l'offre la moins chère qui gagne le marché, mais ce n'est pas forcément le plus compétent. C'est là-dessus qu'on voulait avoir des garanties sur l'externalisation. Vous ne m'avez pas répondu ou vous n'avez pas encore pu le faire, Madame, sur les conséquences de la suppression des nuits dans certaines gares. Comment les charges inhérentes à la suppression de ces postes-là vont-elles être prises en charge ?

Mme MOUTET-LAMY, Gares & Connexions

Je vais répondre sur l'accueil. Effectivement, il a été décidé de supprimer les deux bulles d'accueil à Lille-Flandres et à Lille Europe et nous travaillons avec les transporteurs sur des accueils plutôt spécifiques. Il y a donc une volonté, y compris de TER, d'avoir un accueil spécifique. Nous, sur le travail, y compris des centres opérationnels gare, une étude va être menée parce que, aujourd'hui, un certain nombre d'agents font 51% des tâches. Nous savons donc que les missions au sein du centre opérationnel gare vont évoluer. Les chefs de plateforme étaient pour le coup à un peu moins de 50% donc évidemment ils ne feront plus certaines tâches pour les transporteurs. La question est donc de savoir comment on fait évoluer l'ensemble des missions du centre opérationnel gare. On a encore, y compris avec les équipes, un travail à mener. Il y aura des évolutions de missions sur les deux gares. Nous travaillons sur ces évolutions et nous souhaitons échanger avec les équipes sur ce sujet afin de faire utilement évoluer les missions. Je vous rappelle que notamment les chefs de plateforme ne s'occuperont plus du tout du produit train. Ce seront les transporteurs qui auront en propre les missions. Les missions de Gares & Connexions, en gare, c'est de l'information voyageurs sur la plateforme et la manière dont fonctionnent les flux en gare. Notre mission est donc extrêmement importante sur ce sujet. Tout à l'heure, Florent parlait des outils, il y a un autre outil qui va arriver et qui devrait simplifier la vie à l'ensemble du groupe SNCF, des transporteurs et des futurs transporteurs. Il s'agit d'un logiciel qui s'appelle EVA et qui devrait être un terminal unique de l'information en gare sur lequel les transporteurs pourront bien évidemment prendre utilement de l'information fiable.

Mme VANDECANDELAERE, ERC NDPC TER

Je vais compléter un peu sur la partie accueil.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Oui parce que là je n'ai pas compris. En gros, j'ai compris que vous ne voulez plus faire et que si l'activité TER veut de l'information, elle se la paye.

Mme VANDECANDELAERE, ERC NDPC TER

Je vais compléter. En ce qui concerne l'accueil général, le constat qui était porté par Gares & Connexions c'est de se dire que l'essentiel des questions qui sont portées à la bulle concernent plutôt des horaires de trains, des orientations voyageurs que de l'orientation générale sur les quartiers de gares, sur la façon de se repérer en gare, qui

sont vraiment les missions cœur de Gares & Connexions. Sur ce constat, on partage, parce qu'effectivement c'est le vécu quand on est en bulle accueil. À la suppression de l'accueil général tenu pour le compte de Gares & Connexions, TER a effectivement demandé de mettre en place un accueil spécifique TER parce qu'on vous rejoint sur le fait que Lille-Flandres, compte tenu du volume de voyageurs et du volume de voyageurs nouveaux qui ne sont pas des habitués, a besoin d'un point fixe pour accueillir ses clients et pouvoir les orienter sur les trains qu'ils ont à prendre, sur les horaires, sur où se trouve le quai, comment je retrouve mon information. Nous savons que ces questions-là sont nécessaires et qu'il faut un face-à-face clients et agents. Il existe une demande de TER de mettre en place un accueil spécifique et c'est dans le dossier. Cet accueil spécifique sera à hauteur de 10 personnes, donc il n'est pas neutre. En complément, sur la partie information voyageurs, les annonceurs auront été basculés à Gares & Connexions et auront donc à charge de faire l'information générale en gare, les annonces en gare, mais aussi tenir à jour tous les afficheurs. TER, de son côté, réinvesti aussi, comme dans les autres gares, les agents de production pour être davantage en supervision, en anticipation lors de retards de trains et de pouvoir fournir l'information qui est du rôle du transporteur, fournir l'information sur les retards de nos produits train. On fournira ces informations au centre opérationnel gare et là, l'annonceur pourra transmettre cette information aux clients. C'est vrai, plutôt dans une vision selon laquelle on transmet à l'ensemble des clients sur les outils qui sont en gare. Évidemment, nous aurons, de notre côté, fait le nécessaire pour que nous ayons les outils plus spécifiques transporteurs, applis SNCF et autres. Gares & Connexions va plutôt gérer l'information générale, annonces afficheurs. TER réinvesti effectivement sur l'information voyageurs en face à face avec l'accueil spécifique et réinvesti sur la manière de produire l'information pour que Gares & Connexions puisse l'avoir et la transmettre.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Les sujets d'information voyageurs, on parlait d'industrialisation tout à l'heure et en fait il y a beaucoup de technique derrière tout ça. J'en discutais en aparté avec Raphaël, on vous proposera de faire sans doute un CSE thématique sur l'information voyageurs. Je pense que ce n'est pas inutile. Nous avons parlé d'EVA, effectivement la position du diffuseur de l'information voyageurs, qui est de la responsabilité de Gares & Connexions, versus notre responsabilité de producteur de l'information voyageurs, est un peu fine à trouver. Quand on regarde de près l'architecture des outils, on la comprend un peu mieux. Il y a des outils que vous connaissez déjà : OZ, qui existe aujourd'hui ; SIS, on en a déjà parlé. Demain, il y a aura un logiciel transfert qui va s'appeler ICONIC et il y a aura une reprise également sur A BORD, l'outil des ASCT. En effet, on l'a encore vu la semaine dernière sur la crise de Ribécourt, alors même qu'il y a eu de nombreux échanges téléphoniques entre le COP et les agents, il n'y en avait encore pas assez pour permettre aux ASCT de surnager dans cette crise. Nous avons encore été un peu vilipendés par les clients. Nous proposons peut-être de faire un temps où on remet toute l'organisation, ce qui est à venir. EVA, ce n'est pas tout de suite, on l'annonce pour l'été 2020. ICONIC, il faut également attendre un peu. On continue cette révolution qui passe beaucoup par les outils. On est bien sur des standards industriels. Quand on regarde aujourd'hui, selon la conception de certaines personnes, un bon vieux coup de fil et ça passe. Je vous donne juste un chiffre : 3000 coups de téléphone en deux heures sont arrivés au COP lors de notre dernière crise importante. Le retour c'est que l'information voyageurs n'était pas satisfaisante. On voit bien qu'il faut passer par un cœur informatique connecté. Il faut évidemment que

tous les outils racontent la même chose. C'est ce qui n'existait pas avant. Vous aviez la Centrale qui disait blanc, l'AFL qui disait noir, le COP avec l'ASCT qui racontait une autre histoire et l'escale qui essayait de trouver un chemin dans tout ça. Les gens ont encore cela en tête. Demain, on va transformer complètement ce truc-là. Je pense qu'il faut qu'on fasse une séquence spécifique là-dessus. Nous vous la proposerons peut-être après les fêtes si vous en êtes d'accord. Ça se discutera au moment des ordres du jour.

M. RABIER, Président

Cela vaut le coup que l'on se parle des outils parce que, quoi qu'on en dise, ça guide nos modèles d'organisation aujourd'hui. Cela guide le travail des agents en relation clientèle. J'aimerais compléter par rapport à la question de Monsieur ROTOLO et je vous laisse la parole après Monsieur LAMBERT. Il y a le sujet de l'externalisation et le sujet de la création finalement d'une entité Gares & Connexions, j'ai envie de dire, opérationnelle. On est train de revivre avec Gares & Connexions ce qu'on a vécu il y a une dizaine d'années avec la création des EIC. On a donc dû séparer de façon organisationnelle ce qui relève aujourd'hui du gestionnaire d'infrastructure, Réseau. On avait des mélanges des genres et ce n'était pas grave puisque le chemin de fer a fonctionné ainsi pendant des décennies. Nous avons tous connu cela, en tout cas beaucoup autour de la table. Maintenant, c'est derrière nous. On sait bien qu'un agent circulation, sauf à quelques rares exceptions près dans les petites gares où ils font encore de la vente, ne fait que de la mission Réseau. Un agent de la même filière, Transport Mouvement en escale, ne fait pas de travail d'agent circulation et ne faisait plus d'organisation commune. On est en ligne avec cela depuis, globalement, la création des EIC et ça s'est consolidé ainsi. On va revivre la même chose avec Gares & Connexions puisque maintenant, quelque part, on crée une organisation gare avec un COG et pas uniquement le COE. Tout cela est en train de se mettre en place. Il y a encore des choses à parfaire et à examiner, on avance. Ce n'est pas naturel dans toutes nos têtes parce que les agents, pour commencer par eux, font encore ce mélange. Ils ne savent pas complètement distinguer s'ils sont dans un travail d'entreprise ferroviaire ou dans un travail de gestionnaire de gare qui, clairement, dans quelques semaines, est du côté SNCF Réseau. Ce n'est donc pas si simple de dire « ma tâche relève plutôt du gestionnaire de gare... », de savoir si quand je renseigne quelqu'un je fais un boulot gestionnaire de gare ou un boulot d'entreprise ferroviaire. Honnêtement, ce sont quand même des histoires de gestion. Il ne s'agit pas de dire que les agents ne comprennent pas, mais je dis que c'est ambigu et que ce n'est pas si naturel que cela. On a ce travail-là en cours, on a le montage de l'organisation en cours et on a les résultats à gérer. Demain, pour être très simple, il y aura de l'accueil. On va encore renseigner des gens si c'est cela que vous voulez qu'on vous dise. Mais on va les renseigner avec des organisations qui ne sont pas nécessairement celles d'aujourd'hui et avec une clarification de qui fait quoi et pas forcément avec une bulle accueil telle qu'on la connaît aujourd'hui. Deuxièmement, l'externalisation, parce que c'était ça votre question Monsieur ROTOLO, ne touche en réalité que la prestation PMR. Pourquoi externalise-t-on ? De manière générale parce que cela coûte quand même un peu moins cher, on ne va pas se raconter d'histoires. Il existe un aspect économique qui est non neutre. Pourquoi y a-t-il un aspect économique ? Parce que les transporteurs, nous SNCF et les Conseils régionaux pour le TER qui mettent 3 euros sur 4 là-dedans, demandent à ce que les touchers de gare, qui sont l'équivalent des sillons quand on roule sur l'infrastructure, soient plus faibles. Il existe une recherche, tant côté sillons que côté gare, de faire baisser les prix du ferroviaire. Cela

se traduit par des réorganisations, des choix d'organisation. Pour le coup, les PMR de Lille Europe... Parce qu'on a quand même un exemple à 200 mètres qui n'est pas un truc complètement théorique. Les PMR dans d'énormes gares en France sont gérés aussi par d'autres entreprises que des cheminots. On sait que ça marche, on ne va pas non plus dire que c'est une qualité déplorable... Maintenant, comment passe-t-on de l'un à l'autre ? On se donne du temps et on aura ce travail de repositionnement effectivement dans l'intérêt des agents pour qu'ils retrouvent un autre poste. C'est la raison pour laquelle on se donne du temps, pour que cela se passe dans les meilleures conditions. Monsieur LAMBERT, Monsieur ROTOLO puis Monsieur WATTEBLED.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je ne suis pas obligé de vous croire et je réitère ma question. La question au nom des mandatés c'est dans le projet en cours de validation. En ce qui concerne l'externalisation privée, quelle est la plus-value en matière économique ? La réponse : « *la prestation se révèle moins chère en externalisant. Les niveaux de prise en charge PSH sont économiquement viables à externalisation* ». Les mandatés de la CSSCT Services, moi y compris, se sont prononcés contre l'externalisation, mais nous voulons dépasser ce débat-là. Prouvez-nous que c'est moins cher, avec des chiffres, et que c'est tout aussi efficace que le travail réalisé actuellement. Si on ne veut pas avoir un débat pour ou contre l'externalisation, vous nous prouvez que c'est moins cher et vous nous prouvez que, demain, la société que vous allez choisir sera tout aussi efficace. Ça, cela doit être dans le projet. Par ailleurs, j'attends toujours la réponse sur les nuits, merci.

M. RABIER, Président

Je prends la question pour la démonstration financière. Je parle sous le contrôle de Madame MOUTET-LAMY, nous sommes dans un CSE, il y a une partie économique. Nous ne sommes pas là à cacher les choses. Je vous le dis, je n'ai pas, à titre personnel, les chiffres. Quand on présente un projet, vous l'avez noté dans le dossier CSE, vous avez une traduction qualif par qualif de ce que ça enlève comme masse salariale une fois qu'on a mis en place l'organisation. On retraduit économiquement le gain en frais de masse salariale. On sait donc faire ces calculs-là côté entreprise. Je n'ai pas à disposition la prestation, demain, du contrat qui aura lieu en 2021 finalement. Néanmoins, on aura peut-être les informations. Dès que j'ai l'information, je vous la donne. On ne veut pas cacher le sujet, Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Comme sur beaucoup d'autres points, nous allons devoir être consultés sur l'externalisation sans savoir qui sera choisi, combien ça coûtera et sans connaître l'organisation du travail menée par cette société-là. Nous ne saurons pas si elle pourra être au minimum aussi efficace que les collègues d'aujourd'hui. Pourtant, nous devons être consultés très bientôt.

M. RABIER, Président

La consultation ce n'est pas aujourd'hui. Je vous promets que vous aurez les chiffres avant la consultation en novembre. Je ne sais pas si Gares & Connexions est en capacité de répondre tout de suite, 15 mois avant, puisqu'on parle de janvier 2021. Les appels d'offres seront lancés plutôt au printemps prochain. Il existe un processus d'achat, des règles, des lois, on ne peut pas à l'avance dire qu'en 2021, ce sera telle entreprise qui assurera la prestation.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Sauf qu'il y a des conséquences sur les cheminots du TER. Il y a des conséquences, des agents qui doivent rechercher un poste. Certes ils ont un an, mais voilà...

Mme MOUTET-LAMY, Gares & Connexions

Nous avons encore un travail de réflexion, de négociations et d'échanges à mener entre TER et Gares & Connexions. Je pense qu'utilement nous pourrions revenir vers vous en février ou mars. Nous en saurons alors beaucoup plus. Aujourd'hui, je ne vous dis pas que nous allons externaliser au 1<sup>er</sup> janvier 2021. Nous avons encore des discussions. En ce qui concerne les chiffres, nous vous en donnerons parce que nous travaillons sur un certain nombre de chiffres et nous avons des résultats puisque vous savez que sur Lille Europe c'est déjà externalisé. Là, nous avons des chiffres en qualité, objectivés, que nous pourrions vous transmettre.

M. RABIER, Président

Monsieur ROTOLO, Monsieur WATTEBLED, Monsieur GRANDÉ et Madame CORBIN.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour simplifier les choses sur l'accueil, en gros Gares & Connexions dit que ce n'est pas son boulot, que ça ne rapporte pas de fric donc que ce n'est pas son boulot. TER voulait leur formation, vous le faites, TGV, vous le faites. On s'oriente typiquement vers une organisation type aéroport. Chaque bulle d'accueil pour chaque prestataire et certainement une privatisation à terme.

M. RABIER, Président

Non, nous ne prévoyons pas une privatisation de Gares & Connexions pour la simple et bonne raison...

M. ROTOLO, RS CGT

Je parlais des gares. Une par une, pas toutes en même temps

M. RABIER, Président

Je vous réponds que non puisque nous venons de créer une SA au sein même de Réseau qui devient une SA aussi. Monsieur WATTEBLED, Monsieur GRANDÉ, Madame CORBIN.

M. WATTEBLED, Secrétaire

En réalité, je ne comprends rien du tout, mais je suis du côté des mauvais, je ne suis pas du côté des bons. Il y a les savants et ceux qui ne savent rien. On voit toujours le mauvais, forcément parce qu'on est mauvais. 522 000 euros, est-ce bien cela l'économie ? 522 282, est-ce bien cela ? Comment arrivez-vous à ce chiffre-là ? À quoi correspond-il ? Il y aura plusieurs services dans la gare, il y a Gares & Connexions, TER, il y aura Voyages, mais il n'existe qu'une sorte d'usagers. Pour un seul usager, il va aller voir un guichet... apparemment il n'y a plus de guichets, ils seront nomades, peut-être avec une tablette ou je ne sais quoi et un képi ou un bob avec marqué « tapez-moi », je ne sais pas. L'utilisateur ira voir pour avoir ses horaires. En revanche, pour la prestation bagages ou je ne sais quoi ou aider à déambuler, ça sera « allez voir Jean-Jacques là-bas parce que ça, ce n'est pas moi ». Vous vous rendez compte dans quel état vous mettez les cheminots dans les gares. C'est n'importe quoi ! Si on veut dézinguer le service, faites comme ça. Effectivement, il s'agit d'un suicide

industriel pour la deuxième fois. C'est incroyable, trois services pour un seul usager. Le mec va prendre un train, va aller voir un renseignement d'horaires, « allez voir là-bas c'est pour la prestation fauteuil roulant ou monter votre bagage et puis allez voir là-bas parce que moi c'est TER et non Voyages ». C'est n'importe quoi, n'importe quoi ! Je ne comprends rien du tout à votre machin. C'est tellement nébuleux. On passe de 19 à 10, à 9, 59, 39. Il y a des chiffres, oui, c'est bien écrit. Le BU, business unit, machin... Moi, je ne comprends rien. Je ne travaille pas dans cette gare donc c'est peut-être pour ça, mais j'ai demandé à ma camarade qui travaille à la gare et elle ne comprend pas non plus. Elle sait une chose c'est qu'elle perd son travail.

#### M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Il n'a pas encore pris officiellement ses fonctions, mais Monsieur FARANDOU regrettait l'époque où les cheminots passaient le balai en gare. Nous, nous allons finir par regretter l'époque où il y avait des cheminots en gare. Je pense que les usagers vont aussi le regretter. Peut-être qu'il fera évoluer votre politique là-dessus. Toujours est-il que sur les missions d'accueil en gare, pour rester sur ce sujet-là, vous pointez du doigt la non-prise en charge des PMR par des cheminots. Dans l'accueil général, il n'y a pas que les PMR. Par exemple, je n'ai pas trouvé par qui était repris le tour de gare par la suite. Il y a une évolution prévue dans ce dossier en 2021 avec des tâches qui vont être réduites totalement vu que, là, elles ne sont encore réduites que de moitié. On présente un dossier, mais en 2021 on va reparler du même dossier en fait, avec une évolution sur l'emploi, sur la présence.

#### Mme VANDECANDELAERE, ERC NDPC TER

Si vous le souhaitez je vais réexpliquer un peu le dossier de Lille, au moins sur la partie accueil si ce n'est pas clair dans les chiffres. On part aujourd'hui d'une équipe de 22 personnes qui réalise les prestations accueil général et prise en charge des PSH. Pardon, vous aviez aussi une question Madame CORBIN.

#### Mme CORBIN, CGT

Je voulais vous rappeler quand même que l'équipe accueil, qui réalise les PSH actuellement, prend en charge entre 1200 à 1600 voyageurs par mois. Il faudra quand même bien revoir votre copie et bien dimensionner la prise en charge. En effet, il ne faut pas laisser sur le carreau des usagers, qu'ils soient de TER ou Voyages. Par ailleurs, actuellement, les agents de mon service ne réalisent pas que les PSH. On a dimensionné à terme une équipe de 10 personnes accueil spécifique, mais, en situation perturbée, je crains que ce ne soit pas assez.

#### Mme VANDECANDELAERE, ERC NDPC TER

Je reprends sur l'organisation. Aujourd'hui, nous sommes donc 22. Nous avons déjà une organisation escale qui est assez segmentée sur la gare de Lille, contrairement à d'autres gares, compte tenu du volume de trains et du volume de clients. L'escale est organisée en trois grandes parties sur Lille : une partie COE (Centre opérationnel exploitation escale) ; une partie production, les agents production viennent aujourd'hui en complément des missions d'accueil, mais doivent en priorité gérer les missions de produit train, notamment sur les situations perturbées ; une troisième équipe qui est vraiment centrée sur les missions d'accueil général et de prise en charge PSH et qui effectuait sa mission, d'un point de vue gestion, à 100% pour le compte de Gares & Connexions. Cette équipe va connaître une évolution importante au cours de l'année 2020 et jusqu'à fin d'année 2020. C'est pour ne pas revenir vers vous fin 2020 que nous présentons tout de suite les deux étapes qui sont connues et qui sont partagées

avec Gares & Connexions. Comme cela a été rappelé, on a effectivement une demande de Gares & Connexions de prévoir l'externalisation de la prestation PSH. On a discuté au cours de l'année 2019, avec Gares & Connexions, du report de cette externalisation qui était prévue au départ début 2020. On l'a reportée à fin 2020 de manière à avoir le temps de faire la GPE, de permettre à chaque agent de trouver une piste d'emploi qui lui convienne, avant d'externaliser. On voulait absolument éviter d'externaliser et d'avoir des agents chez nous qui soient sans emploi. C'est ce que l'année 2020 va nous permettre de faire. Aujourd'hui, nous sommes déjà à quasi 90% de réalisé par rapport à cet objectif-là. En ce qui concerne cet objectif, je n'ai pas de crainte. À fin 2020, tout le monde aura retrouvé une place, même avec l'externalisation. C'est évalué à neuf personnes sur la prestation PSH. Le détournage avait été fait par mes prédécesseurs et c'est évalué à l'équivalent de neuf agents à temps plein quand on prend justement en compte les 1200 prestations qu'on fait par mois et qu'on y affecte un temps moyen. Cela nous permet d'évaluer ce volume de prestations. Le reste est donc lié à l'accueil général, mais qui, aujourd'hui, réalise une partie d'accueil spécifique même s'il était effectivement repris en accueil général. En effet, quand on gère une situation perturbée et qu'on permet la continuité d'un parcours client, d'un point de vue gestion interne, on est normalement à ce moment-là en prestation spécifique. C'est aussi une des raisons qui fait que ce n'est pas des missions qui sont du ressort de Gares & Connexions. On demande donc à chaque activité de reprendre en propre ces missions-là parce que la situation perturbée, c'est bien de l'ordre de chaque activité. Sur l'année 2020, cette partie accueil général va réduire avec le démontage de la bulle accueil dans le cadre des travaux prévus à Lille, mais les agents resteront, à trois effectifs près, puisqu'on va démonter la bulle donc on aura plus de guichets en fixe à tenir, en tout cas si on s'en tient à ce qu'on souhaite pour l'accueil spécifique, on n'en tiendra qu'un et pas deux. Ça, cela va nous permettre d'alléger et de passer de 22 à 19 sur l'année 2020 puis de 19 à 10 à fin 2020 par rapport à l'externalisation des PSH. Je vous avais aussi entendu parler de prestations spécifiques. Sur l'année 2020, on continue bien à gérer l'ensemble de la prestation accueil général même si, en volume, elle est un peu diminuée. On la gère pour TER et pour Voyages. En revanche, Voyages va reprendre en propre son activité avec l'équipe embarquement pour gérer les situations perturbées.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Peut-être un mot sur les situations perturbées et mon propos ne concerne évidemment pas que le sujet de Lille-Flandres sur lequel on vient de passer un moment. En réalité, dans une des transformations aussi du métier au sol, que vous avez dans le contenu de ce dossier, auparavant les postes étaient en fait rythmés par les opérations de départ. Quelque part, cela dessinait finalement un parcours physique dans la journée de travail de l'agent. Je vais à tel quai à tel endroit pour donner le départ de tel train, ensuite, 10 minutes après, je me déplace, je vais là... Vous voyez, on pouvait compter les pas et quasiment dessiner tous les pas que l'agent devait faire. Après, en situation perturbée - les situations perturbées, c'est souvent en pointe -, je pense qu'on partage ce point de vue, comme vous dimensionniez l'effectif, vous aviez en fait beaucoup d'agents disponibles, mais qui étaient quand même fixés sur ces opérations de départ. Dans la nouvelle organisation, il reste quand même une grande majorité d'agents au sol, vous avez un autre parcours physique à dessiner dans la gare. Quand tout se passe bien, vous êtes là pour faire les opérations de produit train quand il y en a et, sinon, vous êtes là pour faire de l'observation, pour aller au mieux anticiper les informations que vous allez produire sur l'information voyageurs et puis observer ce

qu'il se passe pour mettre en qualité le H00. Ça, c'est la fonction essentielle. Après, quand on bascule en mode situation perturbée, vous pouvez rassembler toutes les forces pour les concentrer sur la réorientation client. Quelque part, je dirais que vous pourriez presque, même avec un peu moins d'effectifs, offrir une réponse client avec plus de monde disponible pour gérer la situation perturbée. Je ne sais pas si je me fais bien comprendre là-dessus. Auparavant, le départ fixait vraiment l'agent à tel endroit et c'est frappant à Lille-Flandres. En effet, quand vous avez 16 voies et que les gens se disséminent partout, vous n'avez pas du tout la même possibilité de réengager des forces quand à un moment ça se concentre. Si, par exemple, il faut faire de l'accueil pour un train hyper en retard et qui arrive à telle voie, vous pouvez, sur le temps que dure l'arrivée de train, faire un petit accueil à la fin de parcours pour distribuer les éléments. Vous voyez, tous ces éléments qui sont les manières qu'on a d'opérer les gestions perturbées. Au contraire, on pense que notre dispositif est plus souple pour permettre d'offrir un bon contact client lors des situations perturbées. Je comprends néanmoins que ce soit difficile parce qu'on est tellement habitué à structurer son boulot au travers des opérations de départ qu'on a du mal à se dire qu'à un moment on pourra se regrouper pour gérer le perturbé.

M. RABIER, Président

Monsieur LAMBERT, Madame CORBIN et Monsieur WATTEBLED.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Pour relancer une nouvelle fois Madame de Gares & Connexions, je suis très lourd avec les nuits sur Dunkerque et sur Valenciennes, mais ça a des conséquences énormes pour les agents concernés et ça impacte l'ensemble du collectif de travail. Comme nous l'avons dit dans notre déclaration, des collègues vont avoir des prises de service à 4 h 00 du matin, mais tout le monde n'habite pas à côté de la gare. Il y aura des départs de chez soi sur 2 h 00, 2 h 30. Il y a plein de tâches qui sont à faire pendant les nuits. Vous savez, on ne paye personne à ne rien faire. Moi, quand j'ai interpellé le président de la CSSCT, il m'a dit que, maintenant, c'était le problème de Gares & Connexions. Je parle des surveillances des rames, du maintien des services de rames, l'inventaire radio, l'alarme incendie, la protection du personnel de nettoyage. Permettez-moi, même si ce n'est pas dans cette instance, d'avoir aussi une pensée pour le personnel de nettoyage parce que la suppression des nuits fait qu'il y aura de la productivité chez eux aussi. On parle là de salariés qui gagnent des salaires de misère. Par exemple, la suppression des nuits à Valenciennes, c'est cinq postes d'agents du nettoyage qui seront supprimés. J'aimerais savoir, au-delà du fait que je demande qu'on garde les nuits à Dunkerque et à Valenciennes, qui fera le travail. Par rapport à ce que vous dites, Monsieur MARTEL, sur l'accueil. Là, je vais sortir de Lille parce que dans notre déclaration on a parlé de l'accueil sur Lille, mais également de l'accueil dans les autres gares. À Aulnoye, vous aviez quatre cheminots dans la gare. Demain, ils seront deux, un superviseur qui reste dans le BV et un qui sera à l'extérieur. On parle en situation perturbée, et être seul à l'extérieur en situation perturbée, c'est très dangereux. Comment pouvez-vous vendre un projet qui dit qu'aujourd'hui vous voulez profiter de la fin des autorisations de départ, obligation pour vous, préconisations pour nous, pour transformer le métier d'agent d'escale et mettre moins de moyens, que ce soit à Lille, à Aulnoye, à Cambrai, à Valenciennes, à Maubeuge... Ça, c'est dramatique dans les situations perturbées. On n'aura pratiquement qu'un collègue qui sera à l'extérieur. Dans certaines gares, il y a des qualif C qui seront en responsabilité de la gare, une à deux heures, seuls. C'est ça que je n'arrive pas à

comprendre. Votre idée qui consiste à dire que vous souhaitez vous mettre au service des usagers, nous pourrions vous accompagner là-dessus. Sans parler du fait qu'il s'agit de la conséquence de la fin des autorisations de départ. Mais vous, vous voulez faire plus avec moins. Moins à Lille et moins dans l'ensemble des gares. Moins de personnels et vous les mettez en danger là-dessus puisqu'ils seront seuls en situation perturbée. Je ne vais pas vous faire l'affront de vous dire ce qu'est une situation perturbée. Déjà quand ils sont deux ou trois dans les gares, les copains sont sous la table. Là, ils vont être tout seuls avec des centaines d'usagers autour d'eux. C'est ça la réalité des gares à partir du 16 décembre.

M. RABIER, Président

Madame CORBIN et Monsieur WATTEBLED.

Mme CORBIN, CGT

Monsieur MARTEL, j'ai bien compris votre raisonnement sauf qu'à Lille il y avait justement une équipe d'accueil pour faire les accueils en situation perturbée et on pouvait faire, comme vous dites, nos petits machins à l'arrivée et on le faisait très bien. Voilà, c'est tout ce que je voulais dire. Madame MOUTET-LAMY, j'attends votre réponse sur ce fameux arbre qui prendrait la place du kiosque accueil et ce bouton d'appel.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Concernant l'aspect global et général du document, comment peut-on monter une organisation sans mettre en face la production ? Dans le document, nous n'avons pas les horaires de trains, par exemple. Il me semble intéressant de mettre du personnel en gare en fonction des départs et arrivées de trains. Je ne parle pas de la gare de Lille Europe ou de Lille-Flandres particulièrement, je parle notamment des plus petites gares autres que les grosses gares d'Amiens ou Lille. Comment peut-on mettre en place une organisation sans avoir les départs de trains, y compris les départs TGV parce que, ça, nous ne les avons pas encore non plus ? Les TERGV, nous ne les avons pas. Pratiquement personne n'a cette vision-là dans les chantiers. Allez voir dans les chantiers, ils n'ont pas les horaires de trains. Vous les avez peut-être certainement, mais nous, on ne les a pas. À quel moment met-on en parallèle les horaires de trains là-dedans ? Comment voulez-vous que l'on donne, y compris en CSSCT, un avis sur l'organisation du travail dès lors qu'on n'a pas la production ? Cela me paraît aberrant de mettre une production, une organisation, sans avoir une connaissance de la production. Vous l'avez, mais nous on ne l'a pas. Nous ne pouvons pas nous prononcer là-dessus. C'est fortement énervant et inquiétant. Par ailleurs, vous avez déqualifié des postes. Vous l'avez anticipé, dans les escales, il y avait des qualif E, j'ai des exemples, et on a mis des qualif D. Puis, ils deviennent des gares pilotes donc on leur donne des responsabilités supplémentaires avec une déqualification. C'est la double lame. À un moment, il va falloir expliquer cela. Concernant les AUM, baisse de sécurité évidente dans les gares. Il n'y aura plus un agent sur un quai avec une mission sécurité qui vérifiera s'il n'y en a pas un qui s'accroche au bordel. C'est quand même aberrant. On a vécu un accident à Maubeuge avec une dame qui est passée en dessous. Heureusement qu'il y avait un agent sur un quai qui a fait un arrêt d'urgence. Sinon, il la traînait jusqu'à je ne sais où. On baisse en sécurité. C'est en lien avec un dossier précédent, mais on baisse en sécurité et vous l'avouez parce qu'il n'y aura plus personne dans cette gare pour dire « attendez, il reste un mec qui court après le train ». Il n'aura plus de mission de sécurité. Moins

25 à Lille... quand on fait les calculs, c'est moins 25. Certes, certains sont transférés à Gares & Connexions, mais moins 25 personnes dans une gare comme Lille c'est une aberration, une folie. Moins 25 pour TER, moins 25, ce sont les chiffres. Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, ce sera moins 25 personnes. Comment pouvez-vous expliquer cela ? Comment pouvez-vous vous féliciter d'avoir signé une convention TER ambitieuse avec des résultats comme cela ? Mince, c'est quand même terrible. Par ailleurs, on vous demandait aussi les fiches de poste des autres gares. Nous n'avons eu que deux ou trois exemples de fiches de poste. Ce truc, on ne sait même pas quelle est la gare pilote, on ne voit pas, ce n'est pas bien foutu. On aimerait bien savoir d'où sortent les fiches de poste. Nous l'avions dit dans notre déclaration. Vous saviez par cœur le numéro de la fiche métier Monsieur RABIER, mais moi celle-là je ne l'ai jamais trouvée. Aide à la supervision, je ne sais pas ce que c'est. Superviseur, je ne sais pas ce que c'est. Pourtant j'ai cherché comme vous. Agent produit train, je ne sais pas ce que c'est.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Dans le détail, Dunkerque Valenciennes, je pense que cela a été discuté en CSSCT, il y a eu une décision de report au 1<sup>er</sup> avril. Autrement dit, le travail n'est pas terminé et, pour l'instant, ce n'est pas figé. Cela signifie qu'il va falloir que nous en reparlions. C'est bien parce qu'il y avait encore des points à régler, notamment autour du nettoyage, comme vous l'avez souligné, Monsieur LAMBERT. Nous avons jugé préférable de reporter la décision avec un travail d'analyse complémentaire. En ce qui concerne Dunkerque Valenciennes, j'ai envie de dire que le travail est en cours.

M. LAMBERT, SUD-Rail

S'il vous plaît, pouvez-vous nous dire comment ça se passe en attendant pour le personnel du nettoyage ? Pardon de vous interrompre. Si vous voulez, ils vont travailler sur la suppression des nuits au 15 décembre. On m'a fait remonter moins cinq agents sur la société de nettoyage. C'est reporté pendant trois mois, comment ça se passe pour les salariés concernés ? Le savez-vous ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

On ne sait pas encore si l'on va basculer sur la suppression des nuits ou pas, donc je ne peux pas répondre précisément à cette question. Nous en reparlerons. Ce n'est pas que je veux cacher les conséquences, mais objectivement, pour l'instant, on n'a pas de certitudes. On reporte donc la décision. Monsieur WATTEBLED, vous avez parlé du cas de Maubeuge et de l'accident que nous avons tous en tête. J'attire votre attention sur le fait que c'était avec du matériel à faces non lisses et qu'il n'y a pas de matériel à faces non lisses qui rentre dans la gare de Lille-Flandres. On ne peut donc pas faire le parallèle entre les deux situations au niveau de la sécurité. C'est quand même important parce qu'aujourd'hui...

M. WATTEBLED, Secrétaire

Alors vous me dites que tout le matériel qui rentre à Lille-Flandres n'est pas sécable.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. WATTEBLED, Secrétaire

En revanche, il y a des UM et là on peut s'y mettre.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il n'y a pas de Corail.

M. WATTEBLED, Secrétaire

D'accord, je le sais bien. On peut toujours s'accrocher à une rame TER. Je suis désolé, mais dès lors qu'elle arrive en UM, elle est sécable.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Ce n'est pas la même chose...

M. WATTEBLED, Secrétaire

Je n'ai pas dit que c'était la même chose, j'ai dit qu'il y avait un risque. Vous me dites que ce n'est pas des Corail, on ne peut pas s'y accrocher.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Au niveau de la porte d'entrée dans la rame, les clients ne peuvent pas, aujourd'hui, s'accrocher. D'ailleurs, on est aussi en train de modifier la rame puisqu'on a fait un ordre de modification sur la temporisation de la réouverture sur les TER 2N qui vise à faire systématiquement partir les trains portes fermées et à empêcher les éventuelles réouvertures ultérieures. Nous sommes vraiment bien dans ces logiques-là et on continue à transformer le matériel pour ça. Je rappelle qu'aujourd'hui le Corail n'est pas aux normes européennes en termes de sécurité. Nous sommes donc sous dérogation. C'est aussi pour cela qu'il faut mettre en place des organisations particulières à certains endroits, mais cela ne s'applique pas à Lille-Flandres. C'est la raison pour laquelle j'évoque le parallèle entre Maubeuge et Lille.

Mme BASSEZ, CGT

Excusez-moi Monsieur MARTEL, il me semble qu'il y a quand même pas mal de VR2N à Lille-Flandres.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Les VR2N sont à faces lisses.

Mme BASSEZ, CGT

Oui enfin vous avez possibilité de vous accrocher sur les VR2N, je suis désolée. Et même sur les 24-500, sur les mains courantes, tout cela. Il y a des accroches partout.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Où vous accrochez-vous ? Vous n'avez pas de marche. Vous pouvez aussi monter sur l'attelage... Là-dessus, on ne va pas faire le musée des horreurs ici de ce qui existe. Je dis simplement qu'en termes de sécurité, il y a les matériels à faces non lisses et les autres. VR2N, 24-500, AGC... c'est la même famille. Ce n'est pas moi qui le dis, mais la réglementation. On ne va pas non plus réinventer des règles de sécurité qui n'existent pas parce qu'un jour on a vu un client faire une connerie sur un attelage ou sur une cabine de conduite. Ce n'est pas comme ça qu'on peut construire une organisation de sécurité. J'en ai vu aussi, j'étais étudiant en 1986 quand il y avait les grandes grèves et les gens étaient assis sur les attelages à l'intérieur du métro entre La Défense et Charles de Gaulle. J'ai vu des trucs horribles et ça roulait comme ça à l'époque. Aujourd'hui, le train ne part pas donc c'est quand même mieux.

Mme MOUTET-LAMY, Gares & Connexions

En ce qui concerne l'arbre, je ne suis pas sûre que ce soit un arbre, mais on est en train de travailler sur un mobilier à mettre sur le quai transversal. Vous savez qu'on va refaire le quai transversal, on va commencer les travaux à la fin de l'année. Vous le savez, les flux sur le quai transversal à Lille-Flandres sont de plus en plus importants et c'est bien parce que cela signifie qu'on a de plus en plus de clients. Je vous rappelle qu'avec l'arrivée de Ouigo sur la plateforme, en termes de flux, c'est quand même un moment un peu problématique et un peu chaud. Retirer la bulle accueil doit permettre de libérer de la place sur la plateforme. Comment continue-t-on à accueillir les PMR ? Aujourd'hui, ils ont l'espace derrière la bulle accueil. Nous travaillons à un équipement sur le quai qui soit un peu multifonctions. Autrement dit, qu'on ait à la fois l'accueil des PMR, mais que le jour où il y a un congrès, par exemple à Grand Palais, on puisse mettre quelque chose de mobile qui permet de faire de l'accueil. C'est là-dessus que nous sommes en train d'affiner les choses. À Lille-Flandres, on le sait, dans les années à venir, la volonté c'est d'avoir, pour TER et pour TGV, des rames plus capacitaires. Il faut que nous, nous en tenions compte sur l'augmentation future des flux sur la plateforme. Nous travaillons d'ailleurs avec les transporteurs en ce sens. Vous qui connaissez bien la plateforme, à certains moments c'est un peu chaud quand même. Néanmoins, on ne va pas aller en diminuant les flux donc il faut qu'on tienne compte de cela. Nous travaillons là-dessus.

M. RABIER, Président

Monsieur GRANDÉ. Une information avant de vous laisser la parole. En commun accord et si tout le monde en convient, on vous propose de poursuivre jusqu'à 13 h 00 cette séance-là avant la pause déjeuner si nous n'avons pas terminé. Il est 12 h 33, autrement dit, on poursuivrait les débats jusqu'à 13 h 00. Sommes-nous tous d'accord pour poursuivre jusqu'à 13 h 00 ? C'est vous qui décidez, je n'ai aucun problème, dites-moi.

M. WATTEBLED, Secrétaire

La proposition c'était soit on tire jusqu'à 13 h 00 et on voit où on en est, si on a fini, on a fini. Sinon, s'il y a encore plein d'interrogations, nous pouvons arrêter maintenant, comme l'avait proposé le président, et on reviendra tous à 14 h 00. C'est vous qui voyez.

M. RABIER, Président

Ma première proposition c'est, nous allons manger maintenant et nous revenons pour 14 h 00, ça laisse une heure et demie. J'ai une alternative possible, dites-moi.

M. FERTÉ, RS FO

Le souci c'est que rien que sur la gare de Lille nous n'avons même pas fini. Vous voulez encore tout faire à la va-vite comme d'habitude. Nous sommes exactement dans le fonctionnement pour lequel nous ne venions plus siéger. J'ai reçu ça hier midi moi, il faut arrêter, c'est n'importe quoi.

M. RABIER, Président

Nous avons pointé un certain nombre de sujets Gares & Connexions. Concernant des réponses, notamment des sujets financiers, nous vous donnerons des éléments bien évidemment avant la phase vote. On remercie Madame MOUTET-LAMY qui était avec nous ce matin, mais qui ne peut pas être avec nous cet après-midi. En ce qui concerne

les sujets de Lille-Flandres qui ne sont pas terminés, Madame VANDECANDELAERE sera avec nous cet après-midi, bien évidemment. Nous aurons notamment le volet humain, j'aimerais que nous en parlions parce qu'il est loin d'être neutre dans cette affaire. Nous examinerons également le cas des autres gares. Bien évidemment, le sujet n'est pas uniquement Lille-Flandres. Monsieur GRANDÉ ouvrira avec la question. Nous reprenons à 14 h 00. Merci, bon appétit.

*Interruption de séance de 12 h 35 à 14 h 06.*

M. RABIER, Président

Je vous propose de rouvrir nos débats pour cette séance de l'après-midi. Je vous informe que j'ai reçu un courriel de la délégation FO m'indiquant qu'ils ne siègeraient pas cet après-midi. La parole est à Monsieur GRANDÉ qui avait posé une question juste avant la pause déjeuner.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Une question même plusieurs, mais à froid et à chaud puisque nous avons eu la pause entre temps. Nous en avons profité, Monsieur MARTEL, pour vérifier et en gare de Lille on peut encore s'accrocher sur certaines rames. Les agents d'escale servaient donc bien à quelque chose et pouvaient justement empêcher ce genre de situations. La probabilité que ça arrive, on ne la connaît pas, mais ça peut arriver. Pour revenir sur le sujet qui nous interpelle aujourd'hui, nous vous avons interpellé au niveau de notre déclaration sur « quelle était la boucle de rattrapage mise en place lors des autorisations de départ et de la gestion en situation perturbée ? » Quelle était la formation des agents des gares appelés à piloter qui allait être donnée pour la connaissance du site, le fonctionnement des sites à distance ? Nous espérons quand même que, dans la CSSCT du 6 novembre, nous aurons enfin les réponses des reclassements de l'ensemble des agents concernés. Quelques petites choses qui nous interpellent sur ce dossier que nous avons reçu quand même tardivement. Des plans d'adaptation de certains sites sont fournis. Nous, nous pouvons craindre une mise en place de la polyvalence des agents. Les paroles de Monsieur MARTEL ce matin nous interpellent encore plus. Quand on nous dit qu'on va mettre rapidement à disposition des agents disponibles en cas de situation perturbée, on espère quand même qu'on ne pense pas aux contrôleurs, qui seraient éventuellement là en battement sur un site, que le superviseur pourrait appeler pour gérer une situation perturbée en gare. Actuellement, jusqu'à preuve du contraire, ce n'est pas encore repris dans leur fiche de poste. En parlant de fiche de poste, nous vous demandons quand même, pour le dossier du prochain CSE, d'avoir les fiches de poste réglementaires par rapport au dictionnaire des filières actuelles SNCF. On aimerait bien savoir sur quels postes sont référencés les emplois qui sont repris dans ce dossier pour avoir une vision par rapport à cela. Cela avait été demandé par Xavier, mais nous, nous confirmons la demande. Nous aimerions bien aussi avoir le plan de transport, pas les fiches TER destinées aux usagers, mais le plan de transport pour voir l'utilisation des agents et si les heures d'ouverture de la gare et des services en gare par rapport au trafic correspondent bien. Justement, sur certains sites, vous avez la présence d'agents de nuit, seuls. Nous, nous vous demandons en tant que préventeurs, que comptez-vous mettre en place pour le travail isolé pour ces agents de nuit ?

## M. RABIER, Président

Je vais les prendre dans le désordre, mais nous allons prendre les points. Concernant le sujet des repositionnements, reclassement, au sens RH, c'est lié plutôt à des inaptitudes constatées médicalement. Là, nous sommes plutôt sur des reconversions, repositionnements d'agents qui, ici, perdent un poste et, ici, il faut reprendre un autre poste. Sur les parcours professionnels offerts du fait de ces évolutions d'organisation, tant à Lille qu'ailleurs, on est quand même dans une période assez dynamique en termes d'opportunités. Tant du côté de l'EIC, que des écoles ASCT, que des accords de mutation ou à la marge, parce que cela reste un nombre faible in fine, des accords de départs volontaires demandés. On a un bilan qu'on est en train d'affiner. Un point emploi est prévu avant même le 6 novembre, la semaine prochaine, avec Valérie FABBRONI, comme on le fait tous les trois mois. Je pense donc que nous aurons le loisir d'évoquer précisément les écoles en cours, celles à couvrir... sur l'ensemble du périmètre. On a la chance d'avoir des besoins Voyages d'ASCT, TER vers TGV, assez conséquents tout au long de 2020 et principalement dans les premiers mois de 2020. Nous sommes en train de lancer des écoles avec, bien évidemment, une priorité forte au recrutement interne pour lequel on a déjà des candidatures. De la même manière, on a des écoles de conduite qui sont également données en priorité au recrutement interne. Je vais vous donner quelques éléments chiffrés parce que ce n'est pas rien. Dans ce travail d'anticipation pour les reclassements, comme vous dites, nous avons déjà 18 personnes qui ont un projet arrêté sur l'ensemble du dossier, essentiellement sur Nord-Pas-de-Calais, y compris Lille-Flandres. Trois pour ASCT, six à l'EIC, deux à la conduite, deux qui vont en mutation à l'ESV, un au Technicentre en Picardie, deux départs volontaires effectivement et deux reprises de postes à l'ERC existants Escale. En gros, si on prend le résultat net du nombre d'emplois supprimés, je parle du cadre d'organisation, nous avons déjà engagé préalablement et les choses s'opèrent même en ce moment, pour tout vous dire, en avance de phase, parce que c'est cela qui compte pour nous, ne pas laisser les gens sur le carreau au 15 décembre ou au 6 janvier avec l'évolution Gares & Connexions. On est en avance de phase pour un certain nombre de choses validées avec les gens et c'est plutôt une bonne chose. On a également cinq autres cas à l'étude, trois notamment pour les écoles de conduite. C'est, pour nous, une dynamique très, très forte, relayée par les équipes en charge de l'emploi... et bien évidemment le management dans les différentes unités. Il y a également, sur Lille, des besoins de la filiale Avancial qui se créent ici et qui ne sont pas tous couverts, tant s'en faut. Ce sont des emplois de relation avec les agents qui ont des outils numériques, quels qu'ils soient, des outils d'entreprise. Ce truc-là, pour le coup, il est internalisé via une filiale, mais on y met des cheminots et cela permet notamment, vous le savez pour ceux qui suivent les dossiers un peu Voyages, de proposer des opportunités à ceux qui étaient à l'Agence Groupe auparavant. On a vraiment une dynamique de reconversion forte et on a des opportunités fortes et pas uniquement sur Paris. Je me permets donc d'être un peu insistant là-dessus parce qu'avec l'EIC et avec la population trains, on a mis en route des choses qui permettent aujourd'hui de faire des propositions concrètes à des gens qui auront un parcours de carrière quand même différent, mais tout en restant, pour la plupart, en relation clientèle.

## Mme VANDECANDELAERE, ERC NDPC TER

Je peux apporter des précisions sur Lille par rapport aux nombreux tableaux. Sur Lille, nous passons de 64 ED, prévus aujourd'hui au CO, à 39 en cible à fin 2020. J'ai voulu vous reprendre dans le dossier qu'aujourd'hui nous avons 56 postes qui sont tenus.

En effet, nous avons déjà anticipé la probabilité d'évolution, notamment sur la partie évolution des PSH parce que nous étions en discussions assez longues avec Gares & Connexions à ce sujet avant de savoir si ça allait se confirmer. Vous voyez tout à l'heure que c'était encore en évolution. Nous sommes bien pour l'année 2019 à 2020 sur un objectif de passer de 56 personnes qui sont aujourd'hui en emploi à 48 début 2020. Il y a donc huit personnes à repositionner. Sur la fin de l'année 2020, il faudrait passer à 17 personnes repositionnées. Ce qui est déjà fait aujourd'hui ou déjà acté, c'est 13 personnes qui sont repositionnées sur des emplois. Nous en avons six qui sont déjà parties, quatre vers l'EIC, une vers la Traction, une vers Ouigo. Nous en avons une autre qui prévoit d'être ASCT TER et donc ce sera fait en décembre au moment où nous pourrons la libérer de son poste. On a deux départs volontaires qui sont en cours d'étude, trois transferts à Gares & Connexions et une mobilité volontaire vers Gares & Connexions. À début 2020, j'ai déjà plus de départs que ce qui était « exigé » par l'effectif. Le reste, comme on l'a annoncé en CSSCT, sera couvert par des postes intérim puisqu'on sait qu'à fin 2020 on doit aller un peu plus loin dans le temps. Il nous reste plus d'un an pour repositionner quatre personnes.

M. RABIER, Président

Nous sommes vraiment dans une dynamique RH qui est quand même très forte et nous avons pris les choses peut-être de manière plus anticipée que d'habitude. Nous avons vraiment travaillé avec les agents qui avaient des projets et ça tombe bien, il y a des besoins. La priorité est mise sur le recrutement interne, vous l'imaginez. Ce n'est pas la première fois que nous faisons cela dans l'entreprise. Là, nous sommes sur une volumétrie sérieuse donc il est normal que nous procédions ainsi. C'est aussi logique pour nous de trouver, avec parfois des compléments d'intérim, la manière de pouvoir libérer quelqu'un qui commence une école en novembre, quand bien même son poste n'est supprimé qu'en décembre. Ça sert à cela d'avoir une capacité de mettre, de temps en temps, un peu d'intérim.

Mme VANDECANDELAERE, ERC NDPC TER

C'est ce que nous avons fait en libérant déjà des personnes pour qu'elles puissent partir à l'EIC puisque le besoin était avec les ouvertures d'écoles en septembre et il ne se serait pas représenté par la suite. Nous sommes en train de former des agents d'accueil pour qu'ils puissent monter en compétence et couvrir des postes de production afin qu'ils puissent candidater au fur et à mesure des départs de production. Il s'agit des mobilités déjà actées. Par ailleurs, dans les entretiens découverte qui ont été faits avec les agents, il y a un certain nombre de souhaits de mobilité qui se sont exprimés. Soit mobilité vers d'autres régions pour les gens qui ont des mobilités personnelles souhaitées, soit vers d'autres emplois au sein de TER ou ailleurs.

M. RABIER, Président

Je retiens l'idée que vous aurez un zoom en point emploi la semaine prochaine, le point emploi trimestriel avec Madame FABBRONI. Il y a aura peut-être un point spécifique par rapport à ce dossier, encore une fois le 6 novembre à la prochaine CSSCT. Nous avons bien entendu et nous ne cachons rien sur ce plan, comme sur d'autres, qui est essentiel à notre niveau. La réussite de ce projet de réorganisation passe par une attention et un traitement très anticipé des suggestions et des propositions que nous pouvons faire aux agents qui perdent un emploi. Concernant le sujet de la polyvalence. Pardon, Monsieur MAGNIER, excusez-moi. Beaucoup de points ont été évoqués par votre collègue...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Vous ne voulez pas qu'on finisse d'abord de répondre à toutes les questions de Monsieur GRANDÉ ?

M. MAGNIER, SUD-Rail

Non, ça va aller très vite. C'est par rapport à ce que Madame a dit, donc je vais me permettre de répondre. Je vais mettre entre guillemets tous les chiffres que vous nous donnez parce que pour les personnes qui sont parties ou qui sont rentrées à l'ECT ou chez les conducteurs, il y a des examens à passer. Compte tenu des pourcentages que nous avons, que vont devenir ces gens après ? Si tout est déjà fait, que vont-ils devenir s'ils n'ont pas les examens ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Attention, les chiffres aux examens d'ASCT et d'ADC, ce ne sont quand même pas les mêmes. Nous sommes quand même sur des taux de réussite qui ne sont pas 100%, mais côté ASCT nous sommes au-dessus de 80%. Ce n'est pas le cas à la Traction, je suis d'accord, quoique ça va mieux. Petit point technique, effectivement on n'avait pas répondu à la question ce matin, du coup vous reposez la question de Monsieur GRANDÉ de tout à l'heure sur ce que vous appelez les plans de transport en gare. Autrement dit, la sécurisation des GOV qui sont quelque part le miroir inversé du plan de transport. Là-dessus, c'est un peu comme ça qu'on a travaillé tout le SA 2020, on a essayé de travailler en anticipation par rapport au calendrier habituel. Dans la conception du service, le GOV c'est toujours ce qui arrivait à la fin. Une fois qu'on a réglé tous les trucs de roulements et tout, à la fin il y a le GOV. Évidemment, quand ça ne fonctionne pas, il faut remonter le courant à la source. Parfois, on travaillait les GOV même fin novembre pour le changement de service trois semaines plus tard. Là, l'ensemble des GOV a été mis dans les groupes de travail de chaque gare depuis le mois de septembre. Du coup, je reprends les éléments de méthode. Il y a bien des groupes de travail techniques qui œuvrent dans les gares pour roder les futures organisations. Les GOV ont été validés par Réseau puisque c'est bien Réseau, au travers des BH, les bureaux horaires, qui nous valide les GOV. À ce stade, il n'y a plus d'incertitudes techniques sur la capacité des gares à absorber le plan de transport SA 2020. C'était quand même une étape importante. Évidemment, là-dessus, il y a des plans de charge. On le disait par exemple ce matin, la gare de Douai change de vocation donc là où il y avait auparavant très peu de tâches mouvement, il va y en avoir demain. Évidemment, il y aura peut-être de la formation à injecter et de nouvelles tâches de service sur place. Certaines gares en faisaient et n'en font plus, enfin bref, il y a quand même des choses qui évoluent sur ces métiers. Dans tous les groupes de travail, le sujet des GOV est en train d'être traité en ce moment. Sachant que, aujourd'hui, tout rentre au niveau gares. Voilà ce que je voulais préciser par rapport à votre question sur les plans de transport de gares, les GOV.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Et pour les Technicentres ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est-à-dire ?

M. MAGNIER, SUD-Rail

Là on parle du matériel, il n'y aura pas de soucis pour absorber la charge...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Sur les Technicentres, on en avait parlé au printemps quand on avait évoqué le SA 2020. Vous savez, on a fait ce qu'on appelle des SEBOR qui sont en fait des cahiers des charges de maintenance. En général, on les travaille en début d'année pour le service annuel suivant. Aujourd'hui, le plan de transport que nous mettons en place respecte le SEBOR qui nous a été donné par les Technicentres, le Technicentre Hauts-de-France et le Technicentre du Landy. Cela respecte le cahier des charges du Technicentre. Certains éléments étaient aujourd'hui des points de crispation, par exemple la troisième rentrée quotidienne de VR2N c'était quelque chose qu'on n'avait jamais réussi à intégrer dans le plan de transport du SA 2019, on a pu le retravailler sagement avec le SA 2020. Vous le savez, en termes d'organisation de maintenance, c'est aussi lié au fait qu'on va faire rouler davantage de rames dans les creux de roulements, on va retravailler un peu « à l'ancienne » c'est-à-dire au petit « m ». Autrement dit, le principe de fonctionnement par maintenance modulaire - je rentre, je fais un module, je ressors. Voilà, on va poser davantage le truc. On a aussi H00 qui fait que quand on augmente les volumes de circulation technique dans l'avant-gare ça frotte avec les trains commerciaux. Le but c'est donc de diminuer cela. C'est un décompte sur le papier, mais on pourrait diminuer de plus de 20% les circulations techniques d'avant gare avec le SA. Il y a plus de trains, moins de circulations techniques, à la fin l'équation reste quand même positive sur les conflits de circulation entre les évolutions et les trains commerciaux. À l'intérieur du Technicentre, nous sommes sur un temps d'arrêt de la rame un peu plus long, des modules regroupés. On pense aussi que c'est un meilleur garant pour travailler la fiabilité.

M. MAGNIER, SUD-Rail

En revanche, je vais revenir sur ma question parce que j'ai quand même posé une question tout à l'heure. Que vont devenir ces agents qui vont partir, qui n'auront pas les examens ? Qu'aviez-vous prévu avec eux ? Qu'y a-t-il dans le contrat de leur transfert ?

M. RABIER, Président

J'allais y venir. Effectivement, en école de conduite, on le sait tous, il n'existe pas une garantie, un an plus tard, d'être titulaire de l'examen. En effet, cela nécessite de suivre tous les modules et de les réussir. Nous ne baisserons pas le niveau là-dessus même si on a depuis deux ans, en particulier avec l'appui d'Arnaud MOREL, amélioré la réussite de certains modules avec les oraux... par une meilleure mise en confiance de certains candidats qui perdaient parfois leurs moyens dans des épreuves théoriques alors que, du point de vue pratique, ils savaient réaliser ce qu'on leur demandait. C'était quand même extrêmement frustrant, en premier lieu pour les candidats, mais pour nous aussi, d'échouer alors qu'en réalité c'était de bons conducteurs qui n'étaient simplement pas à l'aise lors de l'examen oral. Nous avons donc quand même progressé, mais le niveau c'est le niveau. Un conducteur de train c'est un conducteur de train, comme d'autres fonctions de sécurité par ailleurs. Comment fait-on quand quelqu'un échoue ? Malheureusement, il y en aura, on ne va pas se voiler la face, mais on fera comme on fait aujourd'hui, Monsieur MAGNIER. Aujourd'hui, que deviennent ces gens-là ? Éventuellement APLG, éventuellement une autre reconversion...

M. MAGNIER, SUD-Rail

Ils reviennent à leur poste. Pour l'instant, ils reviennent à leur poste.

M. RABIER, Président

Beaucoup de gens passent APLG pour le coup.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Sinon ils reviennent à leur poste.

Mme VANDECANDELAERE, ERC NDPC TER

Sur le cas de Lille, comme je vous le disais, ce qui est visible à aujourd'hui, c'est qu'on a quatre personnes pour lesquelles il faut retrouver un poste d'ici 15 mois. Si de quatre on passe à cinq ou à six parce que les deux qui sont en formation échouent, ce que je ne souhaite pas, nous avons quand même 15 mois devant nous. Nous continuerons donc le travail que nous avons déjà entamé il y a plusieurs mois. Nous avons reçu toutes les personnes et il existe beaucoup de souhaits de mobilité. Je ne suis pas inquiète pour six personnes. Par rapport au volume qu'on avait à traiter au départ, on en a déjà traité plus en quatre mois. Je pense donc qu'avec 15 mois devant nous, ça nous laisse effectivement le temps de gérer sereinement.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Excusez-moi, pourquoi parlez-vous de 15 mois ?

Mme VANDECANDELAERE, ERC NDPC TER

Parce que ma productivité finale est en décembre 2020 avec l'externalisation des PSH.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Aucun autre rapport ?

Mme VANDECANDELAERE, ERC NDPC TER

Non.

M. RABIER, Président

On est sur octobre... décembre 2020, c'est ça les 15 mois qu'évoque Madame VANDECANDELAERE. Nous avons 15 mois devant nous. Ce qui nous met plutôt en confiance c'est que ça va plus vite qu'on ne l'imaginait nous-mêmes. Vous avez tous également entendu Madame MOUTET-LAMY dire ce matin qu'il y avait peut-être aussi potentiellement une dérive du calendrier de décembre 2020. Je parle des PMR, je parle de l'externalisation des PMR. Tout cela, nous sommes sur décembre et nous sentons plutôt, aujourd'hui, les choses bien s'engager pour éviter qu'en décembre 2020 il y ait des gens sans poste. En ce qui concerne le sujet Traction, on trouvera des solutions pour que les gens retrouvent un poste si malheureusement ils échouent, Monsieur MAGNIER.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Excusez-moi, ce n'est pas un sujet Traction.

M. RABIER, Président

Ceux qui partent en école Traction.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Oui, mais ceux qui vont partir en école de contrôleurs peuvent très bien le rater, on n'en a aucune idée.

M. RABIER, Président

Ce n'est pas les mêmes niveaux d'échecs. On a une volumétrie d'échecs Traction qui est malheureusement bien supérieure à ce qu'on rencontre dans les autres écoles. C'est tout ce qu'on dit. Pour terminer sur le point RH, sur la Picardie on a 11 postes et quelque part l'équivalent en personnes. On est sur une dynamique également lancée. J'ai les informations, elles seront précisées encore une fois le 24 et surtout le 6 novembre. Trois personnes accepteraient un départ volontaire, cinq mutations, il y a aussi des gens qui vont en école Traction, voilà. Il y a aussi des gens qui attendaient des mutations et pour qui, finalement, cette évolution de l'organisation permet d'accélérer l'accord d'une mutation.

M. SOUIN, SUD-Rail

Excusez-moi, êtes-vous en train de dire que pour la Picardie vous avez déjà eu tous les entretiens découverte ?

M. RABIER, Président

Je parle des pistes de repositionnement...

M. SOUIN, SUD-Rail

Les entretiens découverte se terminent mi-novembre.

M. RABIER, Président

Je n'ai pas dit qu'ils étaient finis, je n'ai pas dit ça. J'ai dit que sur 11 postes supprimés pour l'Escale en Picardie, nous avons déjà des pistes engagées qui nous paraissent sérieuses avec des gens qui ont déjà, pour certains, exprimé des souhaits de départ volontaire et ils en seraient bénéficiaires. D'autres ont exprimé des souhaits de mutation, mais nous n'avons pas fini. Tout le monde n'est pas passé, vous avez raison.

M. SOUIN, SUD-Rail

D'ailleurs, le délai va être trop court pour la Picardie. Une anticipation a été faite effectivement dans le Nord-Pas-de-Calais, mais sur la Picardie on fait tout à l'arrache. Déjà les documents, je vais répéter ce qu'on a dit ce matin, ils ont été mis en ligne le 3 au soir, le 4 on était en CSSCT. Pour alerter les copains, ça a été une galère pas possible. Le lundi on était sur le chantier pour aller les voir, pour leur expliquer. Personne n'est venu leur expliquer, ça me rappelle le cas de la vente, c'est exactement un copier-coller pour ça. Le 8, on était en CSSCT pour parler du projet, de quoi a-t-on parlé ? On a parlé avec la voix des délégués, mais on n'a pas apporté la voix des copains puisque personne n'a eu le temps de les consulter. Le 8, la présence managériale était sur le site pour expliquer le projet. Là, on court après le temps. Nous allons travailler en bonne intelligence parce que nous n'avons pas le choix. Nous, nous voulons que ça se passe bien pour les collègues. Nous sommes présents aux entretiens découverte par exemple. Nous sommes présents au plus près. Nous essayons d'être force de propositions, nous essayons de guider au mieux les copains, mais pour la mi-novembre il faut déjà qu'ils se positionnent. Après, pour la mi-décembre on met en application, c'est impossible. On ne sera jamais à moins sept en si peu de temps. On n'aura jamais le temps d'accompagner et de repositionner, ce n'est pas possible. Je ne comprends pas du tout. Vous avez pris du temps pour accompagner les agents dans le Nord-Pas-de-Calais, mais chez nous c'est à la rue. Je demande du temps supplémentaire pour les copains. Comment allons-nous faire pour les vacances de Noël ? Fait-on application stricte au 15 décembre du cadre

d'organisation tel qu'il est prévu ? Ce n'est pas possible. Il nous faut de la souplesse pour la Picardie parce qu'on doit accompagner plus longtemps, être présent, faire un bon accompagnement, de bons reclassements, les prendre en considération, qu'on aille au moins jusqu'à la mi-janvier avec l'effectif actuel et qu'on donne du temps pour solutionner.

M. RABIER, Président

Je vais répondre à cette question-là qui traite du sujet emploi et conséquences. Je n'oublie pas les questions que vous avez posées, Monsieur GRANDÉ. Effectivement, je le souligne, la méthode de travail qui a été initiée au tout début à Lille-Flandres, qui a fait des petits, excusez-moi l'expression, dans les autres gares du Nord-Pas-de-Calais, arrive un peu trop tard sur la Picardie. Autrement dit, on n'a pas eu le même timing pour partager, comme le disait Florent MARTEL, à la production. En même temps, si on est très factuel, les conséquences sur la Picardie dans le cadre de ce dossier sont moindres par rapport à la complexité qu'on a vu longuement ce matin sur Lille-Flandres avec l'impact Gares & Connexions et sur les autres gares. C'est quand même aussi sur le Nord-Pas-de-Calais...

M. SOUIN, SUD-Rail

Attendez, allez expliquer aux quatre GRE que deux mois plus tôt vous voyiez des plans avec un bureau où ils prévoyaient leur place. Allez expliquer cela aux copains. Du jour au lendemain, ils ne sont plus là dans l'organisation. Deux mois avant, on faisait des plans du nouveau COE, ils avaient un emplacement physique, ils avaient une tâche de travail, moins de deux mois après ils ne sont plus là.

M. RABIER, Président

Je ne dis pas que ce que vous dites est faux, je dis qu'on a commencé trop tard les débats sur le terrain avec les agents qui sont dans les gares concernées, en particulier Amiens où il y a moins sept de mémoire. On doit mettre les bouchées doubles de mi-octobre à mi-décembre, j'en suis parfaitement conscient et ce sont des débats que j'ai eus avec Jean-Philippe MARTIN et Pascal GOURBEYRE. Nous avons quand même une organisation qui doit fonctionner parce qu'il y a un impact du SA 2020, en tout cas de la robustesse, je sais que vous n'aimez pas ce mot, mais de la robustesse qui se met en place aussi sur le plan de transport restant sur Picardie. Quand on dit qu'on bouge 900 trains, qu'on crée 900 trains et qu'on en enlève 880 de mémoire, il reste encore 300 ou 400 qui, globalement, existent déjà, mais on les a mis en robustesse aussi. C'est quand même important de le dire. Il y a aussi des conditions d'exercice de la manière d'organiser le travail qui évolue aussi en Picardie, même si les trains, pour la plupart, demeurent.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

On va dire en dessous d'Amiens Saint-Quentin. La partie de la Picardie au-dessus d'Amiens Saint-Quentin est dans le SA 2020 comme le reste de Nord-Pas-de-Calais. La partie en dessous est aussi impactée puisque, vous le savez, notamment chez les roulants, l'exercice d'alignement des équipes et de la rame a aussi été fait sur les trains qui descendaient vers Paris. On a constaté, quand on a fait les mesures, que c'était là où c'était le plus « désoptimisé » par rapport au reste du territoire. Il y avait donc un vrai besoin de le faire.

M. RABIER, Président

Je partage avec vous et je le dis tranquillement, plus les dossiers sont difficiles, et vraiment c'est un dossier difficile, on va au moins se rejoindre là-dessus, plus il faut les partager avec les équipes, le plus tôt possible et pas simplement entre des dirigeants que nous sommes et des représentants. Il faut aussi les partager avec les équipes parce que c'est vraiment la combinaison de toutes les remontées qui fait qu'à un moment donné vous serez plus à l'aise pour en parler devant nous, on sera plus à l'aise pour avoir les vraies remontées des dirigeants de proximité et des opérateurs. On va mettre en qualité la manière de traiter nos dossiers, surtout les plus délicats qui ont des impacts. Une fois que j'ai dit cela, il faut le mettre en œuvre, mais ce n'est pas du « y'a qu'à, faut qu'on ». Il existe des manières de faire qui ne sont pas complètement identiques dans un endroit ou dans un autre. C'est une question d'approche, de posture, il faut qu'on avance là-dessus, je le reconnais volontiers. De là à dire qu'on peut décaler le SA 2020 du 15 décembre, la réponse est non, de là à dire que... Il existe une différence entre ce qu'on envisage comme organisation et les débats avec le terrain avec des dates limites qui sont de toute façon prévues. Nous sommes le 17 octobre, nous ne sommes pas le 14 décembre. Nous avons encore quelques semaines devant nous et la commande qu'on a faite à l'établissement, pour être très franc avec vous, c'est de mettre les bouchées doubles maintenant pour partager comme on a pu le faire, en bonne intelligence et avec une contribution plutôt active des personnels, dans les autres gares, plutôt versant nord du TER Hauts-de-France, ni plus, ni moins. En ce qui concerne les autres points...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Simplement là-dessus, vous nous dites que ça fait deux fois que vous vous prenez l'annonce comme ça, que vous découvrez le truc, là-dessus on vous entend. J'entends aussi que vous souhaitez qu'il y ait d'abord un travail de terrain où on commence un peu à débrider le sujet avant d'arriver à des phénomènes d'annonce qui, quelque part, raccourcissent le temps et qui, après, obligent, quand il y a du traitement RH, à aller plus vite alors que, évidemment, quand les agents sont déjà secoués en se disant qu'il faut qu'il y ait un reclassement, ils voudraient avoir aussi le temps de réfléchir. Je crois que là-dessus on peut vous dire qu'on a bien entendu le message. Pour le coup, sur le même dossier, on voit qu'il y a eu deux manières de procéder. Nous allons faire un REX là-dessus. Je pense qu'on va réaligner la méthode en disant qu'il faut absolument donner le maximum d'anticipation aux gens. Après, vous nous direz que ce n'est jamais assez, mais on voit qu'il existe des solutions quasiment trouvées pour beaucoup d'agents sur une partie du territoire et sur l'autre le travail démarre. Effectivement, c'est un peu hétérogène. Là-dessus, nous ferons le REX entre nous. Il faut qu'on arrive à aligner les méthodes qui, in fine, vont dans le sens des agents, tout simplement. Ce n'est pas marrant de vivre une réorganisation donc, a minima, on le partage le plus vite possible. Ce que je dis est simple, mais il faut y arriver.

M. RABIER, Président

Madame DEBAST, mais je vous promets que je terminerai vos questions Monsieur GRANDÉ.

Mme DEBAST, RS UNSA

Effectivement, les sujets ont été appréhendés différemment avec Lille-Flandres. Ce n'est pas uniquement avec tout le Nord-Pas-de-Calais qu'il y a eu de l'anticipation. C'est surtout avec Lille. Excusez-moi de douter, mais ça a été anticipé parce que

Christelle, ici présente, nous avait alertés à l'époque sur des bruits de couloir de Gares & Connexions vis-à-vis d'agents. Si je m'en rappelle bien, il s'agissait de Gares & Connexions qui annonçait aux agents qu'il prendrait leur boulot, que ces agents n'en auraient plus. C'est à la suite de ces rumeurs que l'intervention de Véronique avait été demandée. Excusez-moi de douter, mais je me demande si nous aurions eu un dossier aussi anticipé s'il n'y avait pas eu ces rumeurs dans les couloirs de Lille-Flandre.

M. RABIER, Président

Oui, Madame DEBAST, nous n'avons pas le monopole des bonnes idées. Je reconnais volontiers que, sur cette affaire de Lille-Flandres, il y a eu les alertes, en particulier d'un certain nombre de représentants du personnel, dont Madame CORBIN, mais il y a eu aussi, on ne l'a pas oublié, un mouvement social, il y a eu aussi une présence du DET, de la DUO pour essayer de... Parce que le truc était mal emmanché au tout début, c'était mal parti. On a, j'ai envie de vous dire, rectifié le tir assez rapidement avec une vraie méthode de travail que je qualifie de participative avec la complexité de Gares & Connexions. Quand je dis qu'on n'a pas le monopole des bonnes idées, oui, vous avez contribué, vous, représentants du personnel, à amender la manière de faire et ça fonctionne. Aujourd'hui, tout le monde dit que c'est plutôt comme ça qu'il fallait faire. Non pas que vous dites que le résultat est bien, ce n'est pas ça, mais on parle de la méthode. Je ne dis pas que le dossier est super.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Pour le coup, comme on a dupliqué la méthode sur les autres gares, ce n'est pas qu'on y a été obligé. Sinon, nous nous serions repliés sur les autres en attendant que les alertes viennent, mais ce n'est pas comme ça que nous avons fait. Concernant les intentions que vous nous prêtez, je vous laisse évidemment libre de ce que vous pensez. Si je reprends la parole pour dire que, quelque part, on regrette de ne pas avoir pu davantage anticiper en Picardie, c'est qu'on est sincère sur cet aspect-là.

Mme DEBAST, RS UNSA

Je ne dis pas le contraire Monsieur MARTEL, je vous dis simplement que Lille a été anticipé par rapport au transfert des personnels chez Gares & Connexions. C'est dans ce sens-là. Quand j'entends le collègue de la Picardie... Je n'y suis pas en Picardie parce que nous ne pouvons pas être partout et nous avons des agendas plus que débordés ainsi que les dossiers. On a quand même, vous l'avez souligné plusieurs fois depuis ce matin, un droit d'alerte sur les RPS en cours, avec des études. Pour nous, la suppression d'un poste ou la suppression de vingt n'est pas un élément mineur même quand il s'agit d'un poste. Je peux comprendre que l'agent de Picardie, quand on lui dit « oui, mais l'évolution est amoindrie par rapport au Nord-Pas-de-Calais », c'est quelque chose qu'on ne peut pas entendre. Nous, rien qu'une modification d'horaires de l'agent n'est pas une modification mineure, c'est une modification de son cadre de vie.

M. RABIER, Président

Je suis très au clair avec ça, je n'ai pas dit que ce qu'il se passe en Picardie ce n'est rien du tout. J'ai même indiqué que, pour moi, on commence en retard le travail avec les opérateurs. Je suis très à l'aise avec ça et je le regrette. Il y a eu trois temps. Le temps Lille-Flandres, on a senti très rapidement que ce sujet partait mal et je pense que la méthodologie de travail qui a été proposée était la bonne et ça a généré une anticipation, notamment sur les conséquences pour les agents, sur ce qu'ils

deviennent en gros demain. Demain, ce n'est pas que le 15 décembre de cette année, c'est jusqu'à fin décembre 2020.

Mme DEBAST, RS UNSA

Même après.

M. RABIER, Président

Même après, mais déjà sur cette période-là qui n'est quand même pas rien. On a décidé, parce que c'est vrai que c'est le même DET..., de finalement élargir le champ dans les autres gares principalement impactées pour les escales, hors Lille-Flandres. On a pris la même décision pour la Picardie. Simplement, les gens ne sont pas partis au même moment et on est parti seulement très récemment sur la Picardie et c'est loin d'être fini dans ce que j'appelle moi la concertation locale sur les éléments de production, les GOV... ce qui était cité et l'organisation du travail. Dont acte, comme l'a dit Florent MARTEL, ça fait partie de notre retour d'expérience pour les dossiers futurs. En ce qui concerne les autres points évoqués par Monsieur GRANDÉ, il y avait le sujet de la polyvalence. Polyvalence, polycompétences, ce n'est pas un gros mot. Concernant la polyvalence, on évoquait ce matin des gens qui sont de la filière Transport Mouvement qui continuent même... je crois qu'il y a encore des gares dans l'Oise où on continue de vendre. Pour le coup, une personne de l'UC qui vend pour TER, on pourrait dire que c'est vraiment étonnant aujourd'hui. Cette polyvalence existe, elle a toujours existé dans l'entreprise, si ce n'est qu'aujourd'hui, que se passe-t-il ? Je ne reviens pas sur l'UTP où finalement la future manière de classer les gens sera nécessairement une manière beaucoup plus globale. Je reviens sur la façon dont on a construit le plan de transport. Vous l'avez remarqué, pour les personnels roulants, on a quand même globalement plus de trains lissés tout au long de la journée. C'était d'ailleurs un des soucis qu'on avait aussi sur les éléments variables de sol, les RHR... Un des soucis qu'on avait sincèrement au tout début d'année. On se disait qu'il ne fallait pas que ce truc-là aboutisse à « je travaille plus et je gagne moins ». Je vous le dis tel qu'on l'avait appréhendé. Là, ça va être compliqué à accepter, j'ai envie de dire. Je me mets deux minutes à la place d'un contrôleur ou d'un conducteur, tu vas trouver ça bizarre si tu travailles plus et que tu gagnes moins. Force est de constater, avec tous les travaux, en particulier les CAS... les G2T2R, finalement ce n'est pas ça qui se passe. On le dit depuis avant l'été, il n'y aura pas d'impacts RHR en particulier. Tant mieux, ça solde un sujet que nous, nous estimions potentiellement être un problème. Il s'est résolu par le travail et le plan de transport, tout simplement le plan de transport. Ce matin, il était rappelé que le plan de transport vient seulement d'être stabilisé, notamment le week-end. Depuis, il y a eu aussi des demandes supplémentaires... Tout cela pour dire qu'on a quelque part organisé finement le travail des roulants. Le conducteur, comme le contrôleur, sera quand même, soyons clairs, beaucoup plus à bord qu'au sol. On n'a pas prévu, dans l'organisation du travail, des plages de trois/quatre heures où il fait de 5 h 00 à 9 h 00 de l'accompagnement de trains normal, comme tout contrôleur, et de 9 h 00 à 13 h 00 il va être agent d'accueil. On n'a pas monté une organisation comme ça. Maintenant, il y a, dans nos organisations du travail, dans les journées de service des roulants, contrôleurs, des fois des traits pleins qui sont tirés, mais qui ne sont pas des coupures parce que c'est entre 9 h 30 et 10 h 45. Cela signifie que ce jour-là, si c'est le gros binz et qu'il y a une situation d'urgence, tout naturellement, comme ça se passe déjà aujourd'hui, il viendra prêter main-forte parce que cela reste un agent commercial et il aidera, s'il doit aider, l'agent d'escale sédentaire présent ce jour-là. Il n'existe pas de sujet là-dessus.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Nous ne l'avons pas mis dans l'organisation. Il n'y a pas, à l'intérieur de la journée de roulant, une tâche de sédentaire qui vient se balader. Par rapport au fond de votre question, il n'y a pas cela. On parlait des situations perturbées ce matin, évidemment que le jour où on a, comme c'est le cas à Lille-Flandres, beaucoup d'ASCT qui sont entre deux trains à attendre et qu'on est en difficulté, ils sont sollicités et aujourd'hui ils prêtent déjà main-forte. On n'en demande pas plus que ce qui est déjà fait aujourd'hui.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Je vais me permettre de répondre quand même. Concernant votre intervention de ce matin, Monsieur MARTEL, j'avais bien compris les intentions...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je parlais bien des agents au sol.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

J'avais bien compris vers quoi on s'orientait. Je pense bien qu'on n'a pas prévu, dans les journées des ASCT, des périodes où ils vont faire l'escale et éventuellement... C'était très clair pour nous. Nous avons aussi très bien compris dans votre intervention qu'on comptait sur eux pour intervenir en situation perturbée. Sauf qu'en situation perturbée, selon moi, ils ne seront pas disponibles en gare. En effet, soit ils seront sur un train perturbé, soit ils ne seront pas là en gare à se tourner les pouces... J'ai perdu mon fil et je ne vais pas le retrouver, je pense. Il y a quand même une orientation qui est prise dans la construction des sites de gares avec des sites où on va mettre les contrôleurs et agents d'escale avec le même local à disposition du superviseur. Quel est le rapport hiérarchique du superviseur par rapport aux ASCT ? Aucun.

M. RABIER, Président

On ne cherche pas à créer des rapports hiérarchiques, on cherche à créer des rapports de coopération, notamment dans les situations perturbées. Finalement, aujourd'hui, d'ailleurs on a eu le débat ce matin, comment allez-vous faire si vous avez moins de monde pour gérer les situations perturbées ? Le sujet ce n'est pas celui du nombre d'acteurs dans une gare, mais le sujet de l'information, de la manière dont ils la diffusent et de la qualité de cette information. En réalité, je préfère être tout seul dans une gare, avoir toutes les informations qui m'ont été données par un superviseur qui se trouve ailleurs ou un COP qui est Lille, mais je suis « armé » pour aller voir 100 clients, je l'ai déjà fait quand j'étais jeune, pour leur dire ce qu'il se passe et ce qu'il va se passer. Tu prends éventuellement ton haut-parleur si tu n'as pas le micro et tu expliques la situation plutôt que d'être trois à ne pas savoir quoi dire aux clients parce que tu sens que c'est un gros bordel et que tu es vraiment mal à l'aise. Ce n'est pas une question de nombre, mais une question de capacité collective avec tous les services, que tu sois à distance ou pas, à gérer la vraie, la bonne, l'information fiable. C'est ça l'enjeu pour nous.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

On revient au cœur du sujet qui est quand même bien sur l'organisation autour des thématiques de l'information voyageurs. Je vous l'ai dit la dernière fois, on a commencé le premier trimestre 2019 avec 19% de fiabilité de l'information voyageurs. 19% cela traduit : « est-ce que je donne la bonne information retard à plus ou moins

cinq minutes aux clients ». Premier trimestre 2019, nous sommes à 19%. Nous sommes actuellement à 55%. Le client, tant qu'on n'est pas entre 80% et 100%, à mon avis, il a encore l'occasion de voir que ça ne fonctionne pas. C'est la raison pour laquelle je vous disais tout à l'heure qu'ils ne nous renvoient pas encore des signaux positifs là-dessus. Pour arriver à 80% ou à 100%, il faut déjà des outils qui sont parfaitement alignés les uns avec les autres, des outils qui permettent aux agents d'avoir la bonne information voyageurs et aussi une organisation qui fonctionne. On a également parlé des gares pilotes et des gares pilotées. Il n'y a pas, dans cette approche-là, le chef de l'autre. Chaque gare a sa responsabilité sur sa zone. On demande simplement au superviseur d'avoir évidemment la main sur sa gare, mais aussi sur l'axe de circulation. Autrement dit, il récupère les informations de l'autre et éventuellement il y a un échange et il réoriente. Lui, il a la responsabilité de ce qu'il se passe sur l'axe. Il n'existe pas de lien hiérarchique dans le fonctionnement, mais ce qui sous-tend tout cela c'est bien qu'à la fin il y ait une information voyageurs dans le bon timing et en qualité. Je rejoins Raphaël RABIER, ce n'est pas le nombre d'agents que vous mettez en face, mais simplement la qualité de l'information que vous délivrez à la fin, c'est le plus important. Tous ceux qui ont vécu des situations perturbées le savent bien.

M. RABIER, Président

Petit exemple complètement personnel et je vous laisse la parole Monsieur LAMBERT. Je n'ai pas pu être parmi vous pour un CSE le 30 septembre, de mémoire. J'ai pris l'avion, compagnie Air France, ce n'est pas un petit low cost de rien du tout Air France, et mon avion était supprimé. J'ai eu en face de moi dix personnes d'Air France, fort sympathiques. Dix. On ne peut pas dire qu'il n'y avait personne à l'escale d'Air France. Néanmoins, pas un n'était capable de dire pourquoi je ne pouvais pas prendre l'avion alors que les trois quarts des autres pouvaient le prendre. Étonnant, parce qu'il était supprimé que pour moi et quelques dizaines d'autres. Typiquement, je repense à cela en vous écoutant sur les débats que nous avons. On peut avoir dix personnes devant soi, habillées avec un logo Air France, s'il n'y en a pas un qui sait te dire pourquoi tu attends et comment tu vas être pris en charge parce que tu n'as pas d'avion et qu'il est 23 h 00, ça ne sert à rien. Je préfère une seule personne qui m'explique comment je vais être pris en charge et quand est mon prochain avion. Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

J'ai deux remarques par rapport à ce que vous et Monsieur MARTEL avez dit. Si les roulants travaillent plus et ne perdent pas d'argent, c'est le cas pour les sédentaires, je tiens à vous le signaler. Vous demandez beaucoup plus aux sédentaires, pour certains, et ils y laissent pas mal d'EVS quand même dans pas mal d'endroits même si dans certains groupes de travail, comme je l'ai signalé, on a pu sauver ici ou là une ou deux heures de nuit dans certaines gares, mais qui font beaucoup à la fin. Entre des suppressions de nuit, entre un plan de transport très allégé le week-end où on fait commencer les agents plus tard le samedi ou le dimanche alors qu'il y a des trains, je vous dis que, aujourd'hui, bon nombre de sédentaires vont monter en compétence sur le dossier et vont gagner moins. Ce n'est pas aussi transparent dans la tête des agents, Monsieur MARTEL, concernant l'histoire des gares pilotes, gares pilotées. Je l'ai dit en CSSCT, je vous le redis ici, aujourd'hui, sur le terrain, les gars pensent que ceux qui auront la responsabilité de la gare pilotée cela va être les référents, ce sont eux qui vont donner les ordres, notamment en situation perturbée. Certains ont bien compris qu'on ne changeait rien en réalité. Quand c'est le bordel, chacun essaie d'y

aller de son intention, j'ai aussi entendu beaucoup d'agents qui sont dans des gares qui seront pilotées, dire « en situation perturbée on demandera soit à Douai, soit à Maubeuge, puisqu'Aulnoye sera piloté par Maubeuge, Cambrai sera piloté par Douai ». Ce que vous voulez faire sur l'histoire des gares pilotées et gares pilotes n'est pas si clair que cela dans la tête des agents.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

D'accord. Maintenant que les fiches horaires vont être disponibles... Le travail continue, nous sommes encore à deux mois. Actuellement, nous sommes en train de roder. Par exemple, on anime des groupes de travail opérationnels avec Réseau. Notamment pour dire que lorsque vous avez le Krono Lille-Amiens-Rouen qui arrive avec dix minutes de retard à Arras et qu'il vient frotter sur le Proxi qui fait Arras-Amiens, comment fait-on ? Si on est dans la logique garantie H00, le Proxi part à l'heure. Malheureusement, le Krono il est derrière et, quelque part, il augmente son retard puisqu'évidemment le Proxi a une politique d'arrêts beaucoup plus importante que le Krono. Typiquement, sur cette articulation-là, si on retient le Proxi en gare d'Arras, sachant qu'à cette heure-là il y a peut-être un GOV qui est quand même très saturé, est-ce que ça ne va pas planter tous les autres trains qui doivent partir autour ? En effet, à un moment, il faudra bien avoir de la place. Celui qui reste à quai, qui ne part pas en attendant que Krono arrive, il occupe une place qui aurait dû être prise par un autre. Autrement dit, il y a peut-être un train qui descend de Lens, qu'ils mettent en attente. Tous ces petits scénarios on peut les faire parce qu'on a simplifié le plan de transport. Cette question que vous vous posez à 7 h 00, vous vous posez la même à 8 h 00, à 9 h 00, à 10 h 00, à 11 h 00, à 12 h 00 et vous dupliquez ainsi toute la journée ce mode de petits scénarios. Pour tous ces petits exercices pratiques, vous prenez la fiche horaire, vous regardez tous les points d'articulation et vous vous posez la question : s'il y en a un qui n'est pas dans le bon ordre, que fait-on ? Exactement de la même manière que pour les exercices d'information voyageurs sur les gares pilotes et gares pilotées, on va prendre les fiches horaires, on va se donner les cas de figure les plus courants. En ce moment on n'arrête pas de taper des sangliers, c'est le tube du moment. Que se passe-t-il quand on tape le sanglier à tel endroit ? Que fait-on ? Comment travaille-t-on entre la gare de Douai et la gare de Cambrai ? On va faire ces petits exercices théoriques pour que les gens entrent dans le SA 2020 en ayant des petites fiches réflexes. Je suis convaincu que tous les réflexes sont en place dans les gares lorsque ça fait sept ans que vous avez la même offre en place. Ce qui va être compliqué c'est que vous allez avoir un truc tout neuf, donc il existe un temps de rodage. On fait ce travail dans les groupes de travail pour essayer d'anticiper cela. Ce sera du théorique, mais en voyant les horaires et l'articulation des trains, les gens sauront, dans les cas de figure les plus courants, tout de suite comment réagir. C'est encore du travail qui a lieu.

M. RABIER, Président

J'aimerais répondre aussi sur la partie fiches de poste qui a été évoquée tout à l'heure. Si on prend le sujet en grand, on a tous à un moment donné, on va dire, une filière. Il y a ceux qui sont de la filière Transport Mouvement, la filière Commerciale, la filière Administrative. Tout le monde connaît cela et c'est effectivement repéré comme tel dans le dictionnaire des filières. Ce truc-là va sans doute bouger prochainement, mais pour l'instant ça fonctionne ainsi et, effectivement, c'est comme ça qu'on note les gens, qu'on structure, c'est très important, notamment dans la mécanique RH dans l'entreprise, mais ce n'est pas avec une filière qu'on sait précisément ce qu'on fait. En

effet, le même agent en Transport Mouvement peut être dans un poste d'aiguillage, dans un poste escale, il peut même être vendeur s'il est dans une toute petite gare dans l'Oise à faire un peu tout. Ce n'est donc quand même pas très précis, mais ça donne les grandes lignes et ça donne surtout des fondamentaux en termes de prérequis, de formations... qu'on a pu avoir. Derrière la filière, vous avez ce qu'on appelle les emplois repères. On vous citait ce matin l'emploi repère agent d'escale qui, lui, donne déjà, par rapport à un autre emploi repère sans doute au service de la circulation dans un poste d'aiguillage, des choses beaucoup plus précises. Agent d'escale, tu peux faire ci, tu peux faire ça, tu peux faire une manœuvre. Tous les agents d'escale ne font pas de l'accueil, tous les agents d'escale ne sont pas chef de manœuvre, tous les agents d'escale ne sont pas responsable formation. Cela dépend, au fond, de la gare dans laquelle tu te trouves, du plan de transport et de ce qu'il y a à faire. Si tu es dans une gare de passage, tu vas avoir des missions un peu différentes. Derrière l'emploi repère, il y a ce qu'on appelle la fiche de poste. Là, pour le coup, précisément, une fiche de poste c'est plutôt sur un poste donné, un roulement donné. Tu es agent d'escale à Lille le matin, voilà ce que tu dois faire. C'est assez précis parce que c'est lié au plan de transport, mais si tu es ACM adjoint à telle ou telle équipe, tu fais plutôt cela ici parce que tu es à Lille. Peut-être qu'à Lille Europe, tu es ACM, mais comme c'est Voyages tu fais parfois des choses un peu différentes, à la marge. Néanmoins, fondamentalement, une fiche de poste vient préciser les missions et les tâches pour le poste à proprement parler dans lequel tu te trouves. La fiche de poste n'est que le degré plus précis de ce qu'on attend de toi de 8 h 00 à 18 h 00 si tu es commandé 8 h 00 – 18 h 00 avec une coupure le midi, ce qu'on attend de toi de 5 h 00 à 13 h 00 si tu es de matinée. La fiche de poste est reliée à un moment donné à un emploi repère et à une filière donnée. Ok, je prends la remarque, Monsieur GRANDÉ, on peut être plus précis dans nos fiches de poste et on peut harmoniser parce que certaines sont de meilleure qualité que d'autres, je vous l'avoue. Notamment avec toute cette traduction, à quoi on se réfère au niveau de l'emploi repère et de la filière, pourquoi pas, ce n'est pas un souci et j'en prends bonne note pour les futurs dossiers. Néanmoins, fondamentalement, ce qui intéresse les gens qui travaillent en gare d'Hazebrouck, de Douai, c'est quoi ma fiche de poste si je suis superviseur, si je suis agent d'escale ici ce n'est parfois pas complètement la même chose que dans une autre gare puisque c'est quand même lié au plan de transport et aux missions spécifiques qu'il peut y avoir sur tel ou tel site. Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Nous vous demandions justement ce matin d'avoir toutes les fiches de poste de toutes les gares. Là, par exemple, concernant la fiche de poste d'Hazebrouck, nous n'avons pas les autres fiches de poste. Ce qui m'intéresse au-delà de la fiche de poste, du travail qu'on a à faire dans ce poste, ce n'est pas la compétence, mais le travail à faire. La compétence c'est l'habilitation sécurité par exemple. Ça m'intéresse de savoir qui on met dans les gares. Là, je sais qu'à Hazebrouck c'est habilitation TES H + J + K et TSAE 5. En revanche, sur les autres gares, on n'a pas cette information alors que ça m'intéresse de savoir cela. Quand nous l'avons demandé, nous nous sommes un peu fait botter en touche. Les fiches de poste n'ont pas été distribuées. Ce n'était pas justifié de distribuer toutes les fiches de poste. Par ailleurs, concernant les organisations, dans le document, on n'a pas l'encadrement. On a besoin de connaître le CO global.

M. RABIER, Président

On peut préciser les DPx, l'encadrement, en disant que s'il y avait trois E, demain il y aura trois E. Ce sera neutre, ils sont dans le tableau avant et après, mais c'est vrai que nous avons focalisé sur ce qui changeait, sur les équipes en particulier, sur les opérateurs.

M. ROTOLO, RS CGT

Rien ne change ?

M. RABIER, Président

Un DPx continuera d'animer son équipe d'agents d'escale. Il reste dirigeant d'une équipe, il y a des missions dans l'équipe qui bougent, des choses nouvelles, des métiers nouveaux. Il va évidemment être là pour promouvoir tout cela et vérifier que les gens acquièrent les compétences. Cela fait partie de son rôle général de manager. À chaque évolution réglementaire ou d'organisation, on ne change pas la fiche de poste du manager.

M. WATTEBLED, Secrétaire

N'allez-vous pas donner une étendue géographique supplémentaire à l'encadrement pour également faire des économies ? Si nous n'avons pas cette vision, nous ne pouvons pas le savoir. Simplement, concernant la polycompétence ou la polyvalence, les mots ont une importance. Polycompétence, ça veut dire ce que ça veut dire et polyvalence ça veut dire ce que ça veut dire. Vous parliez d'une filière Transport Mouvement qui pouvait faire de la vente, du fret et de l'aiguillage dans les petites gares. Effectivement, c'est possible et il s'agit d'ailleurs d'une des revendications de la CGT. C'est de la polycompétence et ils sont formés pour faire cela. Ce que vous mettez en place c'est de la polyvalence malsaine. Vous donnez des tâches « qui ne sont plus sécurité », mais qui le sont encore à du personnel qui n'est pas formé pour et on multiplie les tâches comme ça. Il s'agit là de polyvalence malsaine.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il n'y a pas de polyvalence malsaine dans le dossier, sommes-nous bien d'accord Monsieur WATTEBLED ?

M. WATTEBLED, Secrétaire

Non, c'était dans le discours.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

D'accord, là vous êtes dans l'absolu, mais pas dans le dossier.

Mme VANDECANDELAERE, ERC NDPC TER

En ce qui concerne le cas de Lille, vous avez l'encadrement dans le dossier. Nous avons bien mis les postes de DPx et le seul poste impacté sera celui du DPx accueil qui sera impacté à la fin de la réorganisation, en décembre 2020. En effet, nous sommes partis du principe que nous avons besoin de garder un encadrement important le temps de réorganiser et d'accompagner les agents. Concernant mes collègues des autres gares du Nord-Pas-de-Calais, aucune réorganisation du management n'est prévue pour 2020.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

En ce qui concerne les fiches de poste, vous souhaitez donc toutes les avoir. Un certain nombre sont déjà prêtes. Nous pensons qu'elles seront toutes finalisées et complètement discutées pour mi-novembre. Il y aurait donc le paquet complet à ce moment-là. Sachant qu'aujourd'hui le travail est déjà en plein détournement. Que fait-on ? Le donne-t-on à tous les élus CSE ou passons-nous par la CSSCT ?

M. RABIER, Président

Autrement dit, on les remet au dossier de vote.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Dans le dossier de vote, d'accord.

M. RABIER, Président

On vérifie, mais on s'engage et on va travailler dans ce sens-là pour mi-novembre et pour que ça soit dans le dossier pour la phase vote. Vous aviez critiqué le délai et nous avons fait amende honorable sur le fait qu'effectivement le compte rendu... je ne reviens pas là-dessus. Pour le coup, entre le 17 octobre et le 28 novembre, on peut encore améliorer, compléter et enrichir le dossier par rapport à un certain nombre de remarques. Le travail n'est pas terminé aujourd'hui sur ce dossier-là, tant s'en faut, avec l'instance j'entends et y compris sur le terrain comme je l'ai dit tout à l'heure, en particulier concernant la Picardie. Pour terminer, Monsieur GRANDÉ, parce que vous avez posé la question sur la boucle de rattrapage. Nous avons organisé deux CSE sur l'AUM. Nous n'allons pas refaire les débats aujourd'hui, ils ont été compliqués, je connais les positions de chacun. L'entreprise, pas uniquement chez nous en Hauts-de-France, met en œuvre un nouveau processus d'expédition des trains. On rentre dedans, la machine formations est en route, notamment chez les conducteurs. Il y a encore des questions, là aussi nous sommes à deux mois d'une échéance cruciale sur ce nouveau processus qui questionne encore un certain nombre d'acteurs sécurité et pas que des conducteurs. Je sais, pour avoir discuté dernièrement avec Jean-Marie PETRIAUX, que ça travaille dur sur le sujet pour être prêt. Il n'est pas question de bâcler le sujet sécurité. Il n'y a même pas de débat là-dessus. Il faudra forcément qu'on soit prêt et accompagné, comme on l'a dit ce matin, par le nombre d'encadrants nécessaires pour que les choses se passent du mieux possible.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Depuis ce matin, nous discutons beaucoup d'information voyageurs et en fait je me rends compte que dans les plénières habituelles du CSE, on ne donne pas de chiffres concernant la performance de l'information voyageurs. On le donne pour la régularité, les trains supprimés, mais on ne le donne pas sur l'IV. Je vous propose qu'à partir de la prochaine fois, on vous donne le tableau de bord de l'information voyageurs parce qu'on le met au même niveau que l'ambition sur la régularité. Il faut qu'on mesure des progrès là-dessus donc je vous propose qu'on mette l'item « information voyageurs » dans les informations du président du CSE. Raphaël ?

M. RABIER, Président

Je souscris, il s'agit d'un vrai sujet de débats. Sommes-nous capables de le faire pour jeudi prochain ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Oui, nous donnerons la page du Power BI et nous le ferons pour jeudi prochain.

M. RABIER, Président

Monsieur MAGNIER.

M. MAGNIER, SUD-Rail

En ce qui concerne les formations des conducteurs, elles sont bâclées, c'est une catastrophe. Ça change tous les jours. Certaines personnes ont été formées, mais on peut les reformer demain. Oui, ça a été bâclé.

M. RABIER, Président

Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Avant de certainement reparler des gares côté Amiens... c'est vrai que mon camarade Éric avait justement demandé ce matin à parler de ces gares-là. Il y a quand même sur les AUM un souci sur les formations de conducteurs. Je ne sais pas si c'est bâclé ou pas, je ne vais pas employer ces mots-là, mais selon les premières remontées que nous avons de ces formations conducteurs, elles ne sont pas appréhendées de la meilleure des manières. Il existe de grosses problématiques de compréhension par rapport à ce qui devra être fait après le 14 décembre, c'est inquiétant en termes de sécurité et en termes de compréhension. J'espère que tout le monde a bien pris la mesure du niveau élevé de cette problématique départs. Il ne s'agit pas uniquement d'un coup de raquette, je le répète. C'est bien plus qu'un coup de raquette. Il s'agit d'un lien entre le sol et le bord et là, le lien n'existe plus. J'ai lu une CLE et une CLO, il existe des incompréhensions techniques entre le poste d'aiguillage et ce qui est annoncé en termes de mise en place. Nous avons des camarades compétents qui sont encore amoureux de leur travail dans les postes d'aiguillage et qui font remonter tout de suite ça, mais si c'est validé comme ça, cela pose d'énormes soucis. J'ose espérer que la boucle sera faite pour que ça s'améliore, mais c'est très mal engagé.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Par rapport à ce que dit Xavier, je veux rajouter une chose, une petite anecdote qui, pour moi, n'en n'est pas une. Quand vous êtes en formation AUM et que tous les chefs reçoivent du même dépôt un mail qui explique que le lendemain matin il y aura une téléconférence parce que des choses ont encore changé et qu'à la fin on valide quand même la formation, effectivement il y a un souci. Ça, c'est sur le terrain, je ne l'invente pas.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

J'ai des contacts réguliers avec Rémi PANNIER pour suivre le déroulement de l'avancement des formations. Effectivement, c'est un peu compliqué si la nature du cahier des charges évolue en cours de route. Néanmoins, je ne pense pas que cela remette en cause l'intégralité de ce qui a été raconté dans la journée. À la rigueur, je ne le sais pas. Par rapport à la modification dont vous parlez Monsieur MAGNIER, je ne sais pas donc je préfère ne pas me prononcer. Nous allons en discuter avec lui. Je peux vous dire que c'est la première fois, depuis que j'ai quitté la Traction, que je m'occupe autant du contenu d'une JF.

M. RABIER, Président

Monsieur TAILLEZ.

M. TAILLEZ, CFDT

Puisque nous étions justement sur la polyvalence et la polycompétence, quelque chose nous a fait un petit peu tiquer sur le nouveau métier de la production voyageurs qu'on a décelée à Lille-Flandres et pas dans les autres gares. En plus, ce n'est pas repris dans les fiches de poste que vous nous avez données en annexe. Au niveau de la définition des missions, pour les agents de la production voyageurs, il est écrit à la fin : « *Il interviendra également en relai du matériel pour réaliser des prédiagnostics permettant de mieux orienter les remontées garage voire de réaliser des petites opérations de maintenance ou logistique en gare.* ». Nous voulions savoir ce que vous entendez par là. De mémoire, il me semble qu'il y a un agent matériel en gare de Lille qui appartient au matériel. Je voulais simplement avoir des explications et un détournement par rapport à cela.

Mme VANDECANDELAERE, ERC NDPC TER

Comme vous l'avez vu dans le dossier, et nous l'avons évoqué plusieurs fois, nous avons fait sur Lille des groupes de travail assez tôt. Nous l'avons fait avant de connaître les impacts effectifs, avant d'avoir les consolidations de Gares & Connexions. Néanmoins, on a eu quatre groupes de travail au printemps. Il s'agit d'une proposition qui est remontée des groupes de travail puisqu'on avait travaillé avec les agents sur les missions à plus forte valeur ajoutée et sur ce qui pouvait aussi être apporté pour répondre aux besoins les plus importants des clients. Évidemment, concernant les besoins les plus importants des clients, nous sommes vite tombés d'accord sur la régularité, la ponctualité, l'information voyageurs. Cette proposition est venue des agents eux-mêmes, de dire qu'on pourrait certainement réaliser des opérations simples. Bien sûr, on ne va pas devenir agent matériel, mais des opérations simples en gare qui peuvent permettre de gagner du temps et parfois de faire repartir le train plutôt que de le faire remonter à l'atelier. Ils vivent au quotidien le fait que remonter en atelier cela crée des croisements et des problèmes qui vont venir se surajouter. Effectivement, nous avons un agent matériel qui est détaché en gare régulièrement. L'idée n'est pas de remplacer l'agent matériel, mais de venir compléter et apporter... On n'est pas dans la polyvalence sauvage. Cette remontée est venue des agents, on a commencé à avoir les premiers échanges avec le DU matériel récemment, on les a en ce moment. L'idée est bien de venir monter en compétence et donc apporter des formations pour que les agents connaissent le minimum de gestes métier nécessaire. On ne sera pas sur des réalisations d'opérations lourdes. Ça a été repris dans le document pour que justement ce soit partagé et transparent avec vous. C'est repris dans la fiche de poste de l'opérateur production. On a bien une mission intervention matériel. Au moment où on a créé les fiches de poste, on n'est pas encore précis et, à date, on n'est pas encore précis sur quelles opérations on va faire. Les premiers échanges avec le matériel nous confirment qu'on sera effectivement plutôt sur ce prédiagnostic donc venir améliorer les remontées d'informations. Ainsi, quand une rame doit remonter dans les garages à la suite d'un incident constaté, elle peut remonter avec une information qui a été donnée au préalable aux ateliers de manière à ce qu'elle aille tout de suite au bon endroit et que, du côté matériel, ils aient préparé aussi les bons agents. Aujourd'hui, on a un certain nombre de rames capables d'envoyer directement cette information avec les dernières technologies, mais pour les autres rames ce n'est pas le cas et parfois cela recrée des mouvements à l'intérieur

de l'atelier. Nous perdons donc tous, collectivement, du temps. Ces opérations de prédiagnostic pourraient permettre de gagner une heure à deux heures pour les équipes matériel. On voit bien que ça fait globalement gagner le système.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

À titre personnel, j'accueille ce truc-là avec la larme à l'œil. En plus, il s'agit manifestement d'une remontée des agents. D'après les dernières rencontres que j'ai faites avec les producteurs, c'est incroyable le nombre de personnes qui viennent me parler du matériel, première constatation. Deuxième constatation, vous avez 50% des signalements des rames, il se passe quelque chose en ligne sur une rame, une panne, un train en retard, un supprimé, et la moitié des retours vers le matériel ne se font pas ou sont tellement imprécis ou peu qualitatifs que le matériel ne peut rien en faire en termes d'application de ses procédures de dépannage ou d'application de maintenance préventive. En fait, il existe une espèce de bruit de fond sur ce qui touche au matériel quand il est exploité et on n'arrive pas encore à le mettre en qualité. Ce type d'initiatives qui vise finalement à repréciser ce qu'il se passe sur la rame, je trouve ça formidable. Ça va améliorer la fluidité du fond de gare de Lille et c'est quand même un élément essentiel de la régularité sur la région. En plus, ça répond vraiment à un vrai problème. La moitié des rames à qui il arrive quelque chose en ligne, sur lesquelles il y a un impact sur la qualité client, sur lesquelles le matériel n'a pas de signalement ou un signalement tellement imprécis qu'il ne peut rien en faire. C'est quand même un point essentiel et ça contribue tout à fait à ce genre de remontées.

M. TAILLEZ, CFDT

Je n'ai pas de souci avec ça.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est ce qu'on appelle les FEM (Fiches Événement Matériel).

M. TAILLEZ, CFDT

Vous avez parlé des prédiagnostics, en revanche il est quand même écrit « *réaliser des petites opérations de maintenance* ».

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Typiquement, ça peut être, à la demande, réenclencher un interrupteur, ça ne peut pas aller au-delà. Pour moi, le seul qui peut être amené à intervenir sur ce qu'on appelle le fonctionnel de la rame ça ne peut être que le dépanneur du fond de gare. Lui, il a les habilitations nécessaires. Vous n'allez pas toucher un KVB si vous n'avez pas l'habilitation qui va bien au niveau du Technicentre, ce n'est pas possible. C'est donc parfaitement cadré. D'ailleurs, dans les groupes de travail, le chef d'atelier de Lille est présent et il connaît parfaitement. Lire un carnet de bord, faire un scan et l'envoyer directement à la personne du moment qui réoriente la rame quand elle arrive, soit au garage soit à l'atelier, ça ne demande rien. Pour autant, on gagne peut-être une demi-heure de mouvement à l'atelier en faisant cela.

Mme VANDECANDELAERE, ERC NDPC TER

En ce qui concerne les petites opérations, ça a été évoqué lors de notre premier échange avec le matériel, mais au moment où c'était rédigé ce n'était pas précis. Ce serait plutôt sur des opérations confort, mais pas sur le dur de la rame. On continue le travail, on a des rendez-vous prévus avec les ateliers et les agents.

M. TAILLEZ, CFDT

Au niveau gare de Lille, vous savez très bien qu'il y a toujours eu un débat au matériel avec pour ou contre laisser un agent matériel en gare... Là-dessus, je vous rejoins, que ce soit pour les conducteurs, les contrôleurs ou même les agents d'escale, ce n'est pas déconnant de laisser des agents matériel en gare. S'il existe un moyen de pérenniser cela, nous ne nous y opposons pas. S'il y a des petites opérations de maintenance à faire ou des choses comme ça, effectivement on rentre dans le cadre de la polyvalence, la polycompétence, avec les formations nécessaires... les habilitations et tout ce qui suit. C'était aussi pour vous demander si, effectivement, on parlait là-dessus, s'il y avait un cadrage... C'est bon, j'ai eu ma réponse.

Mme CORNET WIART, UNSA

En parlant de polyvalence, j'aimerais savoir ce que deviennent les agents d'escale de Saint-Pol. C'est présenté demain aux agents en gare, mais ça n'a pas été présenté ni en CSSCT ni en CSE. On m'a dit que ce n'était pas nos affaires et qu'il fallait que ce soit présenté aux agents avant que ça nous soit présenté.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Vous voulez dire par rapport aux fermetures de lignes pour travaux.

Mme CORNET WIART, UNSA

Par rapport à ce qu'ils vont devenir et ce qu'ils vont faire en gare de Saint-Pol.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Saint-Pol est un cas particulier puisqu'on va entrer dans la phase de fermeture des deux autres branches de l'étoile de Saint-Pol avec des réouvertures successives. Normalement, au SA 2022, tout rouvre. Il va y avoir là la fermeture de la branche Béthune donc il ne restera que la branche Arras, puis la branche Arras va fermer au moment où la branche Étaples rouvre, puis il va y avoir d'abord Béthune puis Arras qui rouvrent. Il y a trois réouvertures en six mois.

Mme CORNET WIART, UNSA

Que font les agents ? Que deviennent-ils ?

M. DELATTRE, TER

Sur Saint-Pol c'est justement en cours d'instruction. Un groupe de travail est mené, comme vous l'avez dit et d'après ce que m'a dit la DUO, demain matin.

Mme CORNET WIART, UNSA

Non, demain il s'agit d'une présentation. Le groupe de travail est terminé. Demain, il s'agit d'une présentation aux agents sur ce qu'ils vont leur proposer pour pouvoir garder leur poste sur Saint-Pol.

M. DELATTRE, TER

J'avais compris qu'il s'agissait d'un groupe de travail.

Mme CORNET WIART, UNSA

Non, le groupe de travail est terminé. Il a eu lieu il y a quinze jours et demain c'est une présentation de ce qui va arriver.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Nous sommes en train de parler des services au sol donc évidemment on est dans le sujet. Ceci dit, c'est particulier puisqu'il y a des fermetures et des réouvertures de lignes.

Mme CORNET WIART, UNSA

C'est pour vous amener sur la polyvalence.

Mme DEBAST, RS UNSA

En réalité, en CSSCT, si je peux me permettre, il avait été demandé si on pouvait avoir le compte rendu de la réunion du 4 octobre 2019. On nous avait répondu qu'on était le 8 et qu'on ne pouvait pas nous fournir ce compte rendu en quatre jours, ce que je peux comprendre. Dans le dossier que vous nous avez remis pour la CSSCT et pour les non-membres de CSSCT, il est écrit « *Le CO reste identique...* » et nous en sommes satisfaits, « *... cependant, l'UO étudie une nouvelle organisation de travail pour Saint-Pol. En effet, les travaux réduisent considérablement la charge de travail escale sur cette gare* ». Nous nous demandons simplement ce que vont devenir ces agents durant la période des travaux parce qu'on a bien compris qu'après les travaux, logiquement, vu que le CO n'est pas modifié, ils devraient réintégrer leur poste. Qu'est-ce qui va leur être proposé ? Vont-ils être mis en attendant sur une autre gare avec d'autres missions ? Des frais de déplacement sont-ils pris en charge ? Qu'avez-vous prévu pour ces agents ? Une présentation est faite aux agents demain. Aujourd'hui, nous avons ce document et il aurait été bien d'annexer, en amont, aux élus, ce qui va être proposé à ces agents demain.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je pense que la solution finale n'est pas complètement arrêtée. Nous sommes à la fois dans le dossier, mais on n'y est pas. À Saint-Pol, du fait que les lignes vont fermer, il va y avoir une phase de figeage de postes. Que va-t-on demander aux agents de faire pendant cette phase de figeage ? Il faudra le préciser. Avouez que nous sommes là dans un cas très particulier à Saint-Pol. Si nous, on fait l'affiche et que le CO reste identique, ça veut dire qu'on a l'ambition, à terme, que ce soit nous qui exploitons l'étoile de Saint-Pol et avec une organisation qu'on a déjà arrêtée aujourd'hui. Je rappelle d'ailleurs que j'avais fait un appel du pied sur la manière qu'on aurait d'aller exploiter le TER. Là, on est au cœur du TER Proxi sur l'étoile de Saint-Pol. Je pense que là-dessus, à l'occasion de la réouverture, je vous le dis, je pense que l'étoile de Saint-Pol est vraisemblablement un des endroits où on risque d'être attaqué en termes d'ouverture à la concurrence. C'est la raison pour laquelle j'ai envie qu'on arrive avec une proposition qui étonne et qui montre qu'on est bien positionné sur le TER dans les territoires ruraux du TER Proxi. Je ne le dis pas que pour faire le buzz en CSE. Je pense qu'on a enjeu collectif à se positionner pour montrer tout de suite que sur Saint-Pol on est en train d'envisager de faire un service un peu différent parce que ce truc-là risque de basculer à la concurrence, je vous le dis.

Mme DEBAST, RS UNSA

Je l'entends bien. En revanche, je vais vous faire une demande aujourd'hui. Serait-il possible qu'on reçoive ce qui sera proposé à ces agents ? Si ces agents refusent, qu'allez-vous leur proposer d'autre ? Serait-il possible d'avoir une CSSCT traitant de ce dossier ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

On fait une annexe Saint-Pol au prochain dossier.

Mme DEBAST, RS UNSA

Oui ou une annexe Saint-Pol. On parle quand même de cinq agents.

M. RABIER, Président

C'est ok Madame DEBAST. De la même manière qu'on a répondu favorablement pour l'exhaustivité des fiches de poste pour la mi-novembre, donc pour le dossier de la phase vote, on précisera... Vous avez raison, on parle de postes, mais il y a un aspect humain derrière. Ce n'est pas tant l'aspect humain, que fait-on pendant que le poste est figé en gros. C'est un autre sujet, mais qui est quand même important parce que ce n'est pas deux mois. Oui, nous allons préciser cela, mais si les travaux sont complètement en cours. En revanche, ce qu'a dit Florent MARTEL est très important. Je réitère aujourd'hui la proposition qui a été déjà faite par mon collègue à plusieurs reprises. On a tous un sentiment de frustration que vous exprimez régulièrement sur le fonctionnement de l'instance et de ses commissions, CSSCT en particulier. J'ai eu l'occasion de le redire hier à l'expert sur les RPS. Je ne suis pas non plus complètement, à titre personnel, satisfait du fonctionnement. Je pense qu'on peut faire mieux. On avait proposé l'exemple d'Hazebrouck. Vous nous dites souvent qu'on vient, mais que les dossiers sont ficelés et qu'en fait on est des chambres d'enregistrement. Nous, on vous dit qu'il y a des dossiers sur lesquels on n'a pas encore fait notre « délibération », on ne sait pas. En ce qui concerne Saint-Pol, on pense qu'il y a un terrain de jeu où on pourrait étonner. Quand je dis « étonner », c'est du style, on bosse ensemble, on imagine quelque chose que même la direction n'avait pas imaginé et qui peut servir le système. Sans dit qu'on va faire n'importe quoi. L'exemple de Lille-Flandres est quand même très intéressant par rapport à cela. Je pense que sur Saint-Pol il y a de la science, de l'expérience cheminote à mettre là-dedans avec les opérateurs et la hiérarchie locale. Je pense que les représentants peuvent y participer. Moi, je souhaiterais qu'on arrive en 2020 à s'imaginer une petite quote-part de gens bien intentionnés qui ont envie de travailler les dossiers très en amont quand ils ne sont pas décidés. Saint-Pol, est-ce qu'on attend le cahier des charges potentiel, parce que nous aussi on a du flair, ou est-ce qu'on s'imaginer une petite commission entre nous en dehors de l'instance très en amont, les sujets sur lesquels, nous, on n'a pas notre religion. Comment peut-on faire ? Il s'agit de débats qu'on a déjà eus. Je vous le dis, je sème une graine, c'est l'hiver donc ça ne va pas pousser tout de suite. Néanmoins, j'aimerais que l'année prochaine on arrive à se monter un petit truc, mais pas à 37, on ne bosse pas à 37. Un petit truc à quelques-uns pour se demander ce qu'on peut imaginer sur tel truc. Je ferme ma parenthèse.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

De toute façon, on ne va pas vus lâcher tant que vous n'aurez pas répondu à l'invitation, vous en avez conscience quand même.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Monsieur Raphaël LUTHER KING, I have a dream... Pouvez-vous nous dire s'il y a eu des soucis sur la ligne Saint-Pol – Étaples, des vols, des dégradations qui empêcheraient...? J'ai cru entendre ça.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Sur le chantier ?

M. WATTEBLED, Secrétaire

Oui.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je ne sais pas, je ne suis pas au courant.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Si ça ne rouvre pas, ça va être un peu compliqué.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Sur la partie Étaples, vous voulez dire alors, sur les travaux.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Oui, c'est une rumeur. Il y aurait eu des soucis de vols de câbles, de dégradations.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il y en a toujours un peu sur les chantiers, mais bon...

M. WATTEBLED, Secrétaire

J'avais une question quand même. Vous dites que rien n'est ficelé et tant mieux, même si on en doute. Sur Boulogne, Étaples, Rang-du-Fliers, c'est là où vous annoncez beaucoup de suppressions de postes à l'escale. De 15 on passe à 9 et de 8 on passe à 3. Si, par bonheur, il y avait des évolutions positives sur le site de Boulogne, par exemple, avec un peu plus d'arrêts, de travail, allez-vous revoir votre copie en termes d'effectif escale ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Boulogne, j'ai compté...

M. WATTEBLED, Secrétaire

Je vous parle des arrêts supplémentaires qui auraient lieu en termes de dessertes. Il y a eu des manifestations d'élus, de représentants syndicaux, et en tension certaine sur ce site. On entend tout et son contraire aussi.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est un peu compliqué de rouvrir le dossier Boulogne à 15 h 30, mais j'ai donné des éléments de réponse ce matin. Les principales revendications qui tournaient autour des dessertes de la gare de Marquise, vous le verrez dans les fiches de dessertes de demain, nous étions SA 2019 avec 17 arrêts dans un sens, 17 arrêts dans l'autre sur la gare de Marquise. On était descendu à 9 dans chaque sens dans les premières moutures du SA 2020. Elles remontent à 18 dans chaque sens. Je les ai vérifiées pas plus tard que ce matin au petit déjeuner, les 18 y sont. Vous allez le constater.

M. MAGNIER, SUD-Rail

En ce qui concerne les week-ends, excusez-moi je vous coupe, ça se sont les chiffres...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Sur le week-end, il y a encore un trou d'offre qui a été identifié entre 9 h 30 et 15 h 00 sur cette partie-là du territoire. On le retravaille aussi. Ce n'est pas dans les fiches de ligne puisque cela fait partie des travaux qui continuent. En revanche, on est aussi en train de l'instruire à la demande de l'AO.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Parce qu'il y a quand même des jeunes qui ont cours.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Monsieur MAGNIER, là-dessus, j'ai fait téléphoner à l'ensemble des établissements scolaires de la zone. Il faut nous dire de quel établissement vous parlez parce qu'on n'a pas identifié de flux scolaires sur ces zones-là le matin.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Mariette, les lycées de Boulogne travaillent le samedi matin.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il n'y avait pas de flux identifiés sur les scolaires...

Mme MIET, SUD-Rail

Vous parlez de vos enquêtes et vos comptages.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non, on a des RDL qui ont pris leur téléphone et qui ont appelé les établissements scolaires de la zone pour essayer de comprendre de quel flux on était en train de parler. Des jeunes qui partent d'un endroit A pour aller dans un collège ou dans un lycée, on ne les a pas trouvés donc dites-nous qui ils sont, ça va nous aider.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Je vais vous faire remonter cela.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Oui. Je ne le dis pas en plus pour noyer le poisson, on a essayé de trouver, mais on n'a pas trouvé. Tous les établissements qu'on a appelés sont tous fermés le samedi en fait. On ne l'a pas fait exprès.

Mme MIET, SUD-Rail

Avez-vous appelé également l'université de la Côte d'Opale ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Bien sûr. Écoutez, on ne va pas jouer au chat et à la souris, vous nous remontez les trucs et on va les regarder. De toute façon comme on retravaille l'offre du samedi matin, en plus ça va nous aider à caler les trains sur les bons horaires.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Nous allons faire le nécessaire.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

En tout cas pour la semaine, par rapport à la demande principale qui était la desserte de la gare de Marquise, je vous dis juste un mot là-dessus. En termes de fréquentation

sur la ligne Calais-Boulogne, vous avez les gares de Calais et Boulogne, je ne parle pas de Calais-Fréthun parce qu'évidemment avec le TERGV ça a un effet grossissant énorme en termes de fréquentation, mais on va dire sur le TER classique, gare de Calais, gare de Boulogne, on est sur plus de 1000 personnes par jour. Ensuite, sur la ligne, vous avez en fréquentation la gare de Boulogne-Tintelleries qui est aussi une gare avec énormément de monde avec, environ, entre 650 et 700 personnes par jour. La dernière fois, je reconnais mon erreur, je vous ai donné un chiffre qui était faux sur Marquise puisque la fréquentation quotidienne de Marquise est davantage aux alentours de 250. Je pense que je vous avais dit 80, mais je me suis trompé de gare. En l'occurrence, on était plutôt sur Wimille qui était entre 80 et 100. Sur Marquise, quand vous regardez l'offre telle qu'elle avait été construite, il y avait une posture sur Tintelleries qui n'était pas la même que celle de Marquise. En effet, il y avait eu une espèce de limite qui avait été fixée sur un seuil de 500. Ça vaut ce que ça vaut, ça avait été travaillé avec l'AO avant. Marquise tombait donc dans les gares peu fréquentées de la ligne. C'est la raison pour laquelle vous avez tous les Krono. Les Krono qui venaient de Paris faisaient Boulogne-Calais, les Krono au départ d'Amiens faisaient Boulogne – Boulogne-Tintelleries-Calais et après ce sont seulement les Proxi qui s'arrêtaient à Boulogne. C'est comme ça qu'on n'avait que les neuf missions. La décision qui a été prise c'est que les Krono Amiens-Calais font Boulogne – Boulogne-Tintelleries – Marquise – Calais. En plus il y a un positionnement géographique intermédiaire de la gare de Marquise qui était à regarder. C'est vrai qu'en termes de flux, la logique aurait voulu qu'on ne le garde pas, mais il faut reconnaître qu'une desserte qui fait Boulogne – Boulogne-Tintelleries – Calais, ça pouvait laisser de la place pour un autre arrêt au milieu. D'autant que le réticulaire nous l'a permis. On n'a pas fait le choix de calmer le mécontentement en rajoutant un ou deux, mais on a mis des arrêts sur toute la desserte. Aujourd'hui, il y a plus d'arrêts à Marquise au SA 2020 qu'il y en avait au SA 2019. Nous sommes restés dans une logique de robustesse. En fait on a transformé le moule. Le moule ne prévoyait pas d'arrêts à Marquise, si on dit qu'on le fait, on transforme tout le moule. Autrement dit, tous les trains s'arrêtent. C'est ainsi que nous avons travaillé. Je le dis en termes de méthode, c'est important. Je voulais quand même le préciser puisque, comme on avait eu le débat la dernière fois, je pense que c'était important à dire.

M. RABIER, Président

Madame DEBAST, Monsieur WATTEBLED.

Mme DEBAST, RS UNSA

Je vais réitérer ma demande parce que ça avait été effectué en CSSCT, il avait été demandé de recevoir les GOV. Sur le coup, on m'a dit « mais attendez Madame DEBAST, on ne va pas vous envoyer tous les GOV de la région », j'ai dit qu'à l'époque on les avait en CHSCT. J'aimerais donc avoir les GOV de toute la région. Ce n'est pas juste pour embêter mon monde, c'est simplement parce que sur certaines gares on voit des modifications d'horaires de fin de service des agents. Là, j'ai la gare de Douai par exemple, avant c'était une fin de service à 23 h 05 alors que maintenant la personne qui terminera le plus tard du lundi au vendredi c'est 21 h 40. Je voudrais donc savoir ce qui justifie ce décalage de deux heures. Certainement qu'il n'y a plus de trains qui arriveront en gare de Douai après 21 h 40. Sauf qu'on est soumis à des horaires d'ouverture et de fermeture de gares par le Conseil régional. En plus d'avoir les GOV, je voudrais avoir les horaires d'ouverture et de fermeture des gares demandés par le Conseil régional. En effet, si l'agent termine à 21 h 40, je suppose

qu'il ne pourra pas fermer la gare à 23 h 00 comme à l'époque. Cela se passe sur la gare de Douai, d'Hazebrouck, je n'ai pas fait le point sur toutes les gares. C'est fort possible qu'il y ait une société privée extérieure avec un appel d'offres qui a été effectué pour l'ouverture et la fermeture de ces gares, je ne sais pas. N'ayant pas les GOV, je n'ai pas la possibilité de vérifier s'il y a une personne autre que l'agent d'escale prévue pour la fermeture de cette gare. Merci.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Simplement sur les gares, on le dit souvent et à mon avis on confond parfois le schéma de distribution et les ouvertures de gares. Je ne dis pas que vous, vous faites la confusion. Je dis simplement que dans l'esprit du grand public, on confond l'ouverture du guichet et l'ouverture de la gare.

Mme DEBAST, RS UNSA

Je parle de la fiche qui est à l'extérieur de nos gares avec horaires d'ouverture, horaires de fermeture. Hazebrouck, c'est écrit 23 h 00 aujourd'hui, demain l'agent d'escale terminera plus tôt que 23 h 00.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Sur les GOV, qu'à la rigueur on les donne à lire en CSSCT, je pense que c'est sa place. En revanche, on ne va pas vous envoyer tous les mois l'annuaire.

Mme DEBAST, RS UNSA

Je n'ai pas demandé tous les mois, Monsieur MARTEL. Je vous ai demandé au moins celui sur lequel on se base pour les modifications d'horaires de prises et de fins de service des agents au 15 décembre.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

En CSSCT.

Mme DEBAST, RS UNSA

En CSSCT on m'a promis de me les envoyer au plus tard lundi. On est jeudi aujourd'hui et je ne l'ai pas eu.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

A-t-on utilisé le verbe « promettre » ?

Mme DEBAST, RS UNSA

On ne m'a pas dit « promis », mais on m'a dit « je vous les enverrai au plus tard lundi ».

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Vous allez les avoir.

Mme DEBAST, RS UNSA

Je peux demander à cette personne qui représentait tous les DUO à cette réunion de CSSCT de me les envoyer, mais il m'a dit « je ne pense pas que ça posera problème vu qu'on les a présentés lors des groupes de travail ».

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'est la raison pour laquelle je vous dis qu'on va les mettre dans les CSSCT.

M. RABIER, Président

Ce n'est pas un sujet de problème ou pas de problème. Il s'agit d'un document de travail complètement utile, effectivement, aux échanges qui ont eu lieu gare par gare, comme on l'a évoqué tout au long de cette journée. En revanche, est-ce que ça a sa place dans un dossier d'instance ? La réponse est non. Nous sommes sur des documents techniques. Si on ne met pas les fiches horaires dans un dossier d'instance, on ne met pas les GOV. En revanche, on met des OTS, on met des choses. Vous avez raison, qu'on puisse regarder après pour voir s'il n'y a pas eu d'erreurs, de loupés, bien sûr. Vous pouvez être détenteurs de ces informations-là, mais ce n'est pas une annexe au dossier. C'est simplement cela que je dis.

Mme DEBAST, RS UNSA

Ici, dans cette instance, peut-être, mais en CSSCT... On a vu dans d'autres instances précédentes, qui malheureusement n'existent plus, que l'agent d'escale doit effectuer une visite de train, je dis un horaire au hasard, à 21 h 02 en arrivée et une fin de service à 21 h 10. Il n'a pas le temps d'effectuer sa visite de train, fermer la gare et rentrer chez lui en 8 minutes. Ce sont des choses sur lesquelles nous étions attentifs en amont, dans d'autres instances, je suis d'accord. Néanmoins, ce n'est pas parce qu'elles n'existent plus qu'aujourd'hui on ne doit plus avoir ce regard sur ces roulements et sur ces modifications d'horaires en CSSCT ou, si ce n'est pas possible, en CSE.

M. RABIER, Président

Il n'y a pas de problème, bien sûr que vous devez avoir les moyens d'être attentifs. Encore une fois, nous ne sommes pas opposés et il pourrait y avoir une petite erreur ici ou là vu la masse de modifications. Vous êtes complètement dans votre rôle et il n'y a pas de sujet. Monsieur WATTEBLED et Monsieur LAMBERT.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Sur Marquise, les arrêts supplémentaires, on voit que le rapport de force fonctionne. Il n'y a que ça qui fonctionne. Les manifestations où des élus, des usagers et des syndicalistes se sont retrouvés pour revendiquer un peu plus, on voit que c'est ce qui fait plier un peu les choses. Il s'agit simplement d'un constat. Concernant Étaples, le Rang-du-Fliers, j'aimerais avoir le nombre de PMR, PSH ou Assistance dans cette gare. Là, on passe de huit à trois. Étaples, le Rang-du-Fliers, c'est beaucoup les hôpitaux, notamment Calot, Berck et il y avait beaucoup d'assistance aux personnes en difficulté quelle qu'elles soient, handicapés temporaires, plus permanents, lourds ou pas lourds, accompagnement de personnes âgées. Là, on réduit à trois le nombre de personnels là-dedans. Je ne sais pas comment ça va se traduire derrière. Là aussi, va-t-il y avoir une externalisation de la tâche PMR ? Avez-vous quantifié cela au moins ?

M. DELATTRE, TER

Effectivement, Rang-du-Fliers est une gare accès plus, ce qu'on appelle une gare SDNA où on est tenu de prendre en charge les PSH PMR du premier au dernier train. Là-dessus, je ne veux pas me mettre à la place du DUO et des DPx qui ont fait le groupe de travail, mais ils ont pris en compte le nombre de PMR qu'on peut retrouver dans ce cas. Nous pouvons vous transmettre cette donnée. Côté Étaples, c'est une gare qui est devenue accès TER depuis le 1<sup>er</sup> juillet. Il s'agit d'une zone qui fonctionne en réserve sur la partie réserve personnels qui fonctionne avec Boulogne. C'est la

raison pour laquelle la réserve qui est affectée à Boulogne... On a trois titulaires à Étaples, mais avec une réserve qui fonctionne avec Boulogne donc c'est plus que trois pour tenir un 2 x 8.

M. WATTEBLED, Secrétaire

De 23 en organisation on va passer à 12 pour les trois gares. Est-ce bien cela ?

M. DELATTRE, TER

Oui c'est ça.

M. WATTEBLED, Secrétaire

La question est claire, ne va-t-il pas y avoir des difficultés à gérer les PSH, les PMR ou toute autre assistance ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Attention, dans l'écart il y a un 2 x 8 complet qui est uniquement lié au fait qu'il y a changement de matériel. Vous aviez auparavant le Corail avec les 67 400 qu'il fallait décrocher... Maintenant, avec le Régiolis, ces tâches-là disparaissent automatiquement. La moitié de l'écart est justifié non pas par le fond de dossier qu'on a là sur la transformation du métier d'escale, mais simplement par l'arrivée d'un nouveau matériel.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Ils ne faisaient pas que cela, ils ne faisaient pas que de la manœuvre, ils faisaient autre chose.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Le 2 x 8 était construit dessus. Il y avait un 2 x 8 départs et un 2 x 8 manœuvres. Le 2 x 8 manœuvres était lié à l'architecture des trains.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Il n'y aura donc pas de soucis avec les PMR et les PSH.

M. RABIER, Président

Nous avons bien pris la question et on va le repointer. Normalement, si le travail a été fait finement, ce qu'on espère puisqu'il a été fait avec la ligne hiérarchique de proximité et une partie des agents, c'est une donnée très importante. Cela fait partie de la donnée d'entrée et de la charge de travail à assurer.

M. DELATTRE, TER

Les agents du terrain ont bien connaissance de ces problématiques.

M. RABIER, Président

Pour le coup, la boucle de rattrapage, avec cette méthode de travail, est aussi terrain. Effectivement, vous le soulignez, vous avez raison et si le terrain l'avait oublié, ce qui m'étonnerait... En l'occurrence, le terrain l'a souligné. En revanche, comme vous le re-soulignez, je me demande si on a bien visé juste, si on est bien d'accord ou s'il y a un « loup » sur la configuration de l'organisation, c'est tout. On prend le point et on va le vérifier. Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Que ce soit en CSSCT ou ici, nous avons beaucoup parlé du fond du dossier et très peu des roulements. La priorité a été donnée aux dossiers, aux reclassements d'agents, il y a eu beaucoup de débats en CSSCT là-dessus. On a eu l'information sur les roulements, notre délégation voulait savoir où aura lieu la consultation et si vous la mettez à fin novembre. Concernant les roulements, avant nous étions consultés dans les CHSCT. Le format CSSCT ayant changé, on a eu une information sur les roulements, émettrons-nous un avis sur chaque roulement lors de la consultation ? Comment voyez-vous les choses ? Par ailleurs, vous n'avez pas répondu à la demande de mon camarade Stéphane concernant le document unique à fournir avec l'ensemble des restructurations qui ont eu lieu depuis début janvier. Nous aimerions l'avoir pour chaque établissement et pour le CSE. Je ne suis ni président ni secrétaire, mais je pense que le CSE touche à sa fin. Je pense que, aujourd'hui, un virage a été pris. Je l'ai dit ce matin, je ne vais pas revenir sur tout ce que j'ai pu dire. Chacun est à sa place, vous êtes payés pour mettre en place des politiques de l'entreprise. Nous, nous sommes élus pour essayer de représenter au mieux les salariés. Aujourd'hui, nous n'avons même pas trouvé d'accord pour améliorer les choses, notamment pour la sécurité des agents et des usagers. J'en veux pour preuve que dans vos organisations du travail les agents vont se retrouver seuls dans beaucoup de gares, notamment en situations perturbées. Nous n'avons pas de réponses sur la boucle de rattrapage qui était faite par l'agent d'escale. Par ailleurs, le KVB n'est pas remis en cause uniquement par les élus de cette instance, mais également par des cadres Traction. Je vais dire regretter parce que j'ai des mots moins courtois qui me viennent en tête, je suis vraiment déçu de la façon dont ça se passe et de la manière dont ce sujet-là est traité. J'espère très sincèrement que je n'aurai pas à revenir sur toutes les alertes qui vous auront été faites par notre délégation, par d'autres délégations et que nous n'aurons pas de sujets dans l'avenir suite à la fin des autorisations de départ. Je m'arrête là-dessus.

M. RABIER, Président

Madame BASSEZ, Monsieur SOUIN.

Mme BASSEZ, CGT

Je voulais déjà vous dire que ça faisait plaisir de voir des agents SNCF avoir la satisfaction du travail bien fait parce que ça devient très rare aujourd'hui. En général, les cheminots sont plutôt empêchés d'avoir cette satisfaction en raison du manque de moyens. Je vous remercie tous les deux. Par ailleurs, Monsieur MARTEL, vous n'avez pas répondu pour les trains de la Thiérache, reste-t-il des trains directs ? De vrais directs ? Par rapport à la polyvalence, se réfugier derrière le fait que ce sont des groupes de travail qui amènent à la polyvalence c'est nier quelque part les mécanismes de ce genre de restructurations. Bien sûr que quand vous créez des groupes de travail avec des salariés dont les postes sont supprimés, ils vont tout faire pour maintenir leur poste quitte à amener des choses, à proposer des choses pour lesquelles, à la base, ils ne sont pas d'accord. C'est observé, ce sont des méthodes utilisées et prouvées. Cela fonctionne toujours. La polyvalence, en général, elle n'est pas réclamée par les agents. Monsieur MARTEL, je voudrais vraiment avoir ma réponse s'il vous plaît.

M. SOUIN, SUD-Rail

Nous avons reçu récemment tous les roulements des agents. Il n'y a pas une UO qui calcule de la même façon. Quand il faut calculer les besoins, il n'y a pas une UO qui a la même méthode. Une va considérer qu'il y a 182 jours de travail par agent, une autre va considérer qu'il y a 243 jours de travail par agent. En tout cas, quand on prend la grille des besoins et qu'on la divise par l'un ou par l'autre, forcément on ne tombe pas sur les mêmes résultats que vous, vous obtenez. Xavier a raison. Pour Étaples, par exemple, vous indiquez qu'il y a un 2 x 8. Un 2 x 8 ça fait donc 14 besoins par semaine. 14 fois 52, pour l'année, plus deux séances parce que ça fait 365 jours, ça fait donc 730. Mais vous, vous le divisez par 243. 243 c'est 365 moins 122. 122 c'est 114 repos et 8 RU. Il en manque. Que faites-vous des congés, des jours fériés, de la maladie, de la formation ? D'autres UO prennent en compte tout cela. Effectivement, vous, vous arrivez au trait. Pour vous, il fallait trois personnes. Non, si on prend un autre chiffre il en faut quatre. Comment expliquez-vous que dans certaines UO ils prennent en compte le temps d'absence de formation et ainsi de suite et que dans certains chantiers on en fait abstraction ? Forcément, on n'arrive pas aux mêmes besoins finalement.

M. RABIER, Président

Je vais tout de suite répondre. Il faut faire la différence entre ce qu'on appelle des postes, des emplois fixes, des emplois de roulements et des emplois de réserve. En réalité, on se fout de tout cela. C'est le nombre de séances de travail, on dit JS quand il s'agit de roulants, qui comptent. Si vous dites qu'il y a 730 JS, ce n'est pas compliqué. Vous faites 730 divisés par 185, 190, c'est en moyenne ce qu'un agent sédentaire travaille sur son poste de travail. Derrière, il y a les congés, les formations, une moyenne de maladie qui peut exister sur l'ensemble du collectif et on prend les trois dernières années... Les calculs de réserve, je peux vous dire que ça fait des décennies que ça existe, on n'a rien inventé cette année. Après, il s'agit effectivement d'une manière de présenter les choses. Si on parle des emplois de roulements en omettant la réserve, il en manque un bout et je comprends dans ce cas que vous soyez sur votre faim et on parle de 243 parce qu'on a pris en compte que les repos. Une grille de roulements, pour les sédentaires, ne fait que les repos. Il faut donc regarder le besoin en agents nécessaires pour assurer l'ensemble des journées de service et ensuite ce n'est que de l'articulation réserve, roulements...

M. SOUIN, SUD-Rail

Non, c'est faux. Sinon on devrait obtenir le même nombre de temps pleins, que ce soit des réserves ou des agents titulaires. À partir du moment où on a une disparité en nombre d'agents, je ne parle pas de titulaires ou de réserve, je parle du nombre d'agents pour faire fonctionner le service correctement en prenant bien en compte la bonne moyenne d'utilisation annuelle d'un agent. On devrait finalement tomber au même résultat que vous. Autrement dit, on devrait tomber à trois temps pleins par exemple. Avec 243, effectivement, je tombe à trois temps pleins, mais à condition qu'ils ne prennent jamais de congés et qu'ils ne prennent jamais rien ces trois temps pleins.

M. RABIER, Président

Ce n'est pas possible ce que vous me dites. Les gens auront leurs congés l'année prochaine et on calcule les besoins d'effectifs en prenant en compte les congés. S'il y a des erreurs dans le dossier, c'est possible, je ne dis pas qu'il n'y a pas une erreur ici ou là, je les prends et on rectifie. On n'a pas considéré l'année prochaine, je vais être

très clair là-dessus, qu'il n'y avait plus de congés à prendre dans telle ou telle gare parce qu'on a voulu, exprès, ne pas prendre en compte ces besoins-là, congés, repos, congés supplémentaires, congés paternités, toutes les moyennes qui font qu'il n'y a pas que 122 ou 132 repos pour un agent en plus.

M. SOUIN, SUD-Rail

Comment expliquez-vous que dans certaines UO c'est appliqué correctement alors que dans d'autres ça ne l'est pas ?

M. RABIER, Président

Je ne sais pas l'expliquer aujourd'hui. Je ne vais pas défendre quelque chose sur lequel je suis d'accord avec vous.

M. SOUIN, SUD-Rail

60 jours de travail par agent, faites 3 fois 60, ça fait un agent. On fait donc le vide de la productivité dans ce sens-là.

M. RABIER, Président

Monsieur SOUIN je suis d'accord avec vous, il faut que les calculs d'effectifs intègrent tout. Je ne peux pas le dire autrement, je ne vais pas le dire en anglais.

M. SOUIN, SUD-Rail

Il faut qu'il y ait la même méthode partout.

M. RABIER, Président

Je suis d'accord avec vous, il n'est pas question de mettre dans le calcul du besoin... c'est pareil chez les roulants sinon on fait n'importe quoi. Nous allons repointer tout cela et donnez-moi l'exemple précis après la réunion. Ainsi, nous allons pouvoir avancer.

M. SOUIN, SUD-Rail

Prenez Étaples, vous verrez, ça va fonctionner.

M. RABIER, Président

On l'a dit tout à l'heure, Étaples, la réserve est dans une autre gare, c'est normal. On a répondu tout à l'heure à cela.

M. SOUIN, SUD-Rail

Alors, prenez l'autre gare avec.

M. RABIER, Président

On vérifiera, c'est Boulogne.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je vais répondre sur les trains de La Thiérache. Je pourrais d'ailleurs vous montrer en avant-première, Madame BASSEZ, la fiche train Charleville – Hirson – Lille. Vous avez le matin la commande qui était de faire un accéléré qui arrive avant 8 h 00 du matin à Lille au départ de La Thiérache. Vous avez donc un accéléré, c'est le TER K61 qui part à 6 h 33 de Hirson et qui fait Fourmies 6 h 43, Avesnes 6 h 54, qui ne se retournent pas à Aulnoye tel que c'était demandé et qui ensuite arrive à Lille à 7 h 55. Cela met un temps de passage à 1 h 01 pour Avesnes et à 1 h 12 pour Fourmies donc on gagne

20 minutes à peu près par rapport au trajet qui avait été bâti sur les autres Krono. Ça, c'est le train du matin et il y a un retour le soir également qui est à 18 h 05, c'est le K61 de 18 h 05 qui fait 19 h 07 à Avesnes et 19 h 18 à Fourmies. Il y a donc un accéléré dans un sens et un accéléré dans l'autre. Je tiens quand même à dire que cette création occasionne un trou d'offre au Poirier Université, au Quesnoy et également à Aulnoye. On a répondu à la demande, mais ça va sans doute créer d'autres problèmes. Il y a bien un aller-retour accéléré pour La Thiérache.

Mme BASSEZ, CGT

Que fait-il comme arrêts après Avesnes ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il fait direct Valenciennes et après St-Amand, Orchies, Lille.

Mme BASSEZ, CGT

D'accord. Donc il y a quand même une augmentation du temps de trajet par rapport à ce qu'il y a actuellement. Par rapport à l'offre actuelle, vous n'en avez plus qu'un sur les deux, un aller-retour par rapport à deux aujourd'hui. Vous avez quand même un allongement du temps de trajet puisqu'avant il ne s'arrêtait pas à St-Amand.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Le truc c'est que vous avez des centaines de clients à St-Amand et Orchies et là il faut qu'on préserve les capacités d'emport. Si vous faites un trou d'offre d'une heure à 7 h 30 le matin à St-Amand ou à Orchies, vers Lille, je vous le dis, votre accéléré va s'arrêter.

Mme BASSEZ, CGT

On a bien compris qu'il allait s'arrêter.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Il va s'arrêter par ce que vous aurez un tel problème en gare...

Mme BASSEZ, CGT

Effectivement, vous avez quand même bien déshabillé La Thiérache. Il y a effectivement une demande au niveau de Fourmies, d'Avesnes, un peu moins de Hirson, je vous l'accorde, et aujourd'hui ça va coïncider.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Madame BASSEZ, dans chaque gare vous allez avoir des clients qui veulent leur train direct pour Lille. Dans chaque gare du territoire, vous en avez.

Mme BASSEZ, CGT

Il n'y en a pas à Valenciennes, il n'y a pas Orchies ?

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non, il n'y a pas de directs Valenciennes – Lille.

Mme BASSEZ, CGT

Non, mais vous avez plus d'offres. Les gens qui vont plus loin vont forcément avoir potentiellement plus de ruptures de charges.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Oui mais il y a aussi plus de clients.

Mme BASSEZ, CGT

On ne va pas refaire le débat sur le SA 2020.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je suis allé à Avesnes et j'ai eu en face de moi les 25 clients de l'accélééré.

Mme BASSEZ, CGT

Je sais, j'étais là Monsieur MARTEL.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Donc le dialogue a eu lieu et j'y retournerai, il n'y a pas de problème. Je parle avec tout le monde. Là-dessus, une réponse a été faite. Là, vous êtes en train de faire de la politique avec du train, je suis désolé de vous le dire. Sincèrement, ce n'est pas le sujet de l'instance.

Mme BASSEZ, CGT

L'aménagement du territoire c'est de la politique Monsieur MARTEL, tout à fait.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Donc on ne fait pas d'aménagement du territoire ? 31% de nos trains c'est du TER Proxi qui s'adresse aux territoires en zones rurales et en zones peu denses. Ne venez pas nous expliquer, parce qu'il y a un accélééré de moins de Fourmies, qu'on a complètement délaissé les territoires. Que vous disiez cela dans une logique politique par ce qu'il y a l'ambiance gilets jaunes, je veux bien, sauf que ce n'est pas la vérité. Je ne peux pas être d'accord avec vous et là-dessus, je suis désolé, on va mettre les fiches trains sur la table et on va discuter train par train, vous allez voir.

Mme BASSEZ, CGT

Non, on va voir le 15 décembre comme ça se passe.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Pourquoi vouloir opposer les clients d'Avesnes et les clients de St-Amand et d'Orchies ? Quand vous occupez un sillon aussi stratégique que celui qui passe à 7 h 30 à Orchies et à St-Amand, de fait, vous opposez les clients. Des centaines de gens attendent sur les quais. On ne peut pas faire tous les trains pour que chacun, politiquement il y a une expression, puisse avoir son accès direct à Lille. Ce n'est pas comme ça qu'on fabrique le ferroviaire, ce n'est pas possible.

Mme BASSEZ, CGT

C'est l'égalité sur le territoire Monsieur, l'égalité sur le territoire. Plus on est loin de Lille et moins il y a d'égalité, c'est tout.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Monsieur MARTEL, il est certes un peu tard, mais ce n'est pas une raison pour s'énerver comme ça. Madame BASSEZ n'a pas de gilet jaune, qu'est-ce que ça vient faire là-dedans ? Elle vous parle d'aménagement du territoire et de service public. Elle ne parle de rien d'autre. Si vous considérez que c'est de la politique ou que c'est être

gilet de jaune que de parler de ça, vous vous trompez. Je vais mettre ça sur le compte de l'heure tardive et du débat enflammé parce qu'on est cheminot.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Écoutez, j'y suis depuis l'histoire du CORETER du mois de mai. Il n'y a pas une semaine où on ne me parle pas des accélérés donc je peux vous dire que toute l'équipe de conception y travaille depuis des semaines et des mois. On n'a évidemment pas oublié, on a fait que ça. Ce sujet-là on l'a travaillé, retravaillé, retravaillé encore. Effectivement, il y a un moment où ça commence à faire beaucoup, j'en conviens. Je ne peux pas accepter que, derrière, on prenne un train pour dire « vous voyez bien, vous avez oublié les territoires... ». Ce n'est pas possible, je ne peux pas l'accepter parce qu'en plus, sincèrement, ce n'est pas ça qu'on a mis dans notre offre sur le SA 2020.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Monsieur MARTEL, laissez-nous penser ce que nous avons envie de penser. On ne le dit pas comme ça, on ne crache pas en l'air juste pour emmerder le monde. On a fait une analyse quand même des choses. Dites-moi, y a-t-il plus de trains ou moins de trains qu'avant le week-end ? C'est factuel.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Cela dépend des endroits du territoire.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Ça dépend des endroits du territoire, nous sommes bien d'accord. Nous avons le droit de revendiquer plus de trains dans les territoires. C'est aussi notre boulot. On fait remonter l'aspect cheminots et l'aspect usagers.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Sur le week-end, pour moi le débat reste ouvert. En effet, il y a eu beaucoup de travail et quelque part on a été focalisé sur le travail du lundi au vendredi puisqu'il y a eu des demandes complémentaires donc on n'a pas pu bien affiner l'offre de week-end. Je pense qu'il reste de la place. Derrière, quand il y a de la charge en plus, il y a un avenant avec un chèque en plus. Les gens qui travaillent le week-end il faut les payer, nous sommes d'accord.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur MARTEL, vous ne pourrez pas nier que la métropole vampirise tous les services publics. On met tout sur la métropole lilloise. Plus on s'éloigne de Lille moins on a accès aux services publics, que ce soit ferroviaire ou autres.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je ne suis pas un observateur suffisamment avisé des choses publiques pour répondre à cela. Je vous dis simplement que dans le décompte des trains, il y a 31% de trains qui sont des TER Proxi et il y a 30% des trains qui sont des TER CITI. Effectivement, les deux ne se mélangent pas, mais en volume on n'a pas 50 et 10, vous voyez ce que je veux dire. Quand on offre une desserte, certes qu'on a revu récemment, mais une desserte à 18 allers-retours sur une gare comme Marquise où il y a 250 clients/jour, comptez le nombre de clients qui montent par train en moyenne versus ce que vous allez avoir en zone métropolitaine. Je ne suis pas en train de les opposer, mais, objectivement, il y a des endroits où on offre un service qui est cadencé tout au long

de la journée sur des gares où on a moins de dix montées et descentes par jour. Ça, cela montre bien que nous restons présents sur les coins reculés du territoire. Quand on vous dit que nous on veut travailler l'étoile de Saint-Pol, on dit qu'on veut travailler l'étoile de Saint-Pol sous l'angle de la proximité. Autrement dit, on a bien compris que les gens veulent qu'on leur donne du service public. Ils veulent le toucher du doigt, ils veulent être au contact des gens. C'est la raison pour laquelle, dire que nous, on aurait voulu supprimer le contrôleur à bord de tous les trains ce n'est pas possible. Dans notre projet, il y avait évidemment le renforcement de la proximité, notamment dans les TER PROXI. Évidemment, l'ASCT faisait partie du projet. Je dirais même en premier. On y va, on ouvre le débat sur l'étoile de Saint-Pol et on discute de jusqu'où va le contrôleur dans la proximité. On nous dit que la SNCF c'est une grosse machine que ne comprend pas, qui ne sait pas s'adapter. Montrons que sur les enjeux du territoire lié à l'étoile de Saint-Pol... S'il faut mettre des polos à l'effigie du Ternois, on met des polos à l'effigie du Ternois, il y a SNCF écrit quelque part et il y a « Je suis du Ternois et je fais mes trains du Ternois et j'en suis fier ». Je n'en sais rien, on fait des trucs un peu originaux, qui marquent, on y va.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Vous voyez Monsieur MARTEL, vous avez mis un peu de temps, il est 16 h 03 et vous répondez enfin à Xavier BERTRAND, c'est bien...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Madame BASSEZ, pour enterrer la hache de guerre, je vous invite à venir auprès moi consulter la fiche train puisque je l'ai là donc je vous la montre.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je ne voudrais pas empêcher le débat entre Delphine et Monsieur MARTEL, mais pourrait-on avoir des réponses à nos questions s'il vous plaît ? Sur la validation des roulements, le document unique et après il y a une expression personnelle.

M. RABIER, Président

En ce qui concerne le sujet des roulements, nous n'avons pas, comme sur l'organisation roulants, d'organisation autre spécifique du style G2T2R. On va faire un travail où il faut bien évidemment que les agents soient d'accord sur l'organisation de leur succession de journées de service. Sur la phase instances, le vote que nous programmons fin novembre concerne l'ensemble du projet. On ne dit pas qu'on vote un roulement, pour un autre... Même avant en CHSCT c'était un dossier. Ensuite, il y avait des débats roulement par roulement. Il n'y a donc pas d'avis au sens juridique du terme, il n'y a pas d'avis pour un roulement, un autre roulement et un autre roulement sur toutes les gares intéressées. En revanche, nous sommes forcément preneurs, de par les retours des gares, des DPx, des retours que vous pouvez nous faire dans vos tournées et ce qui est déjà remonté, si oui c'est vrai que tout le monde a plutôt choisi la version 1 que la version 3. Certaines options qui existent chez les sédentaires sont moins aisées à trouver chez les roulants. Je n'ai pas de problème avec ça. Quel est votre sujet de fond là-dessus ? La méthode ?

M. LAMBERT, SUD-Rail

Non, simplement, avant, concernant les roulements, un avis motivé était émis dans les CHSCT. Là, je ne vais pas vous faire l'affront de dire qu'on a perdu beaucoup de nos prérogatives dans les CSSCT. J'ai reconnu, aussi bien dans la CSSCT, qu'aujourd'hui en sein de cette instance, qu'on a passé du temps, à juste titre, sur le fond, sur les

agents... Il semblerait, compte tenu des interventions de Xavier ou de mon camarade Loïc, qu'il peut y avoir débats sur certains roulements. Je vous demandais simplement comment vous comptiez faire. J'ai compris que c'était une validation globale du dossier et des roulements. En revanche, il y a beaucoup de changements là. Effectivement, on n'est pas habitué, au niveau sédentaire, à avoir un impact aussi important chez les roulements. Je pense que dans de futurs dossiers, parce que malheureusement il y en aura d'autres, la mise en place de groupes de travail roulements, tel que ça se fait chez les roulants, sera peut-être une piste intéressante.

M. RABIER, Président

C'est plutôt une bonne idée. Nous n'y avons pas pensé. Ce n'est pas que nous n'avons pas voulu le faire. Quand il y a des modifications aussi fortes, en nombre, et qui touchent beaucoup de gares, finalement, avoir un petit groupe d'experts, une espèce de G2T2R, mais one shot, pour un cas considéré pas un truc permanent, ce n'est pas déconnant. Ce sera pour l'année prochaine. Il faudrait le faire avant le vote ce truc-là, après la CSSCT, après la phase d'échanges et avant le vote. Ça peut être ça le bon créneau. Concernant cette évolution-là, on a encore quatre à cinq semaines devant nous. J'ai bien entendu ce que vous avez dit, Monsieur SOUIN, concernant les calculs d'effectifs. Je vais repointer le truc parce que, pour moi, il n'y a pas de loup, mais je vais revérifier parce que si vous doutez, je doute un peu, donc je vais vérifier. J'ai aussi fait beaucoup d'organisation dans ma vie professionnelle. Nous allons repointer tout cela. J'ai davantage besoin des choses qui bloquent. En effet, dans une gare où les gens sont d'accord, on ne va pas s'exciter ici à dissenter sur un truc qui va bien. C'est plutôt les choses qui bloquent où ça ne va vraiment pas. Sans doute qu'il s'agit davantage d'exceptions. En tout cas, j'espère que le nombre est limité. Nous allons essayer d'envoyer des dossiers mi-novembre, une dizaine de jours avant la phase vote, avec un certain nombre de choses qu'on a noté. J'ai entendu les fiches de poste, il y a des sujets DU qui remontent... Nous allons essayer d'être complets. En ce qui concerne les roulements qui poseraient problème, j'aimerais que les représentants que vous êtes, notamment surtout ceux en CSSCT, nous disent « là, il y a blocage » afin que nous n'arrivions pas à la phase vote en disant « on vote contre à cause de cela ». À la limite, que vous votiez contre en général parce qu'il y a quand même des évolutions d'emplois, mais ne votez pas contre sur un sujet spécifique qu'on doit être capable de résoudre en amont. Comprenez-vous mon propos ?

M. SERHANI, Relations sociales

Surtout que là il n'y a qu'une seule CSSCT concernée donc on peut voir assez rapidement.

Mme DEBAST, RS UNSA

Il avait d'ailleurs été demandé, via Marc, un groupe de travail supplémentaire pour Arras. Je devais y être conviée, mais je ne sais pas si Marc l'a été. Il paraît que ce groupe de travail a eu lieu lundi. Je voulais simplement faire remonter et justement vérifier les modifications d'horaires avec les roulements, avec les agents qui n'avaient pas eu ce groupe de travail. Je viens de le savoir par Sandrine WIARD qui travaille sur Arras que la réunion a eu lieu lundi. La demande avait été faite en CSSCT et Marc avait renvoyé un e-mail pour demander la mise en place d'un groupe de travail supplémentaire à la suite de la modification des métiers.

M. RABIER, Président

Le principe consiste à travailler les sujets en amont avec les agents, notamment les DPx, et avec les documents techniques, mais vous n'avez pas forcément la possibilité ni le temps, vous l'avez rappelé, d'être dans tous les groupes de travail. Vous n'êtes pas exclus, mais...

Mme DEBAST, RS UNSA

Il faut déjà être invité pour pouvoir y être. Si nous ne sommes pas invités, effectivement nous ne pouvons pas y être.

M. RABIER, Président

Je pense, comme sur Lille-Flandres, que vous pouvez, à un moment donné, avoir votre place, mais c'est surtout l'expression des opérateurs qui compte. Vous êtes aussi des opérateurs, à un moment donné, dans les gares.

Mme DEBAST, RS UNSA

Si je me permets de le dire maintenant c'est parce que cette demande des agents avait été formulée suite à ma présence en CSSCT et, de ce fait, cette demande avait été envoyée par Marc au président de la CSSCT, mais dans ce sens-là. Il s'agissait d'une attente des agents qu'ils soient accompagnés dans ce groupe de travail. Je ne voulais pas m'inviter, j'avais déjà assez de boulot comme ça, Monsieur RABIER.

M. RABIER, Président

Je ne peux pas vous dire pourquoi vous n'avez pas été invitée, je ne sais pas ce qu'il s'est passé avec l'ERC Nord-Pas-de-Calais et je ne pense pas que Véronique le sache non plus. Je vous redonnerai la réponse, j'espère que ce n'est pas fait exprès, c'est tout ce que je peux vous dire, mais je ne pense pas que ça soit le cas, sinon c'est nul.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Le document unique s'il vous plaît.

M. RABIER, Président

Si j'ai bien compris, vous voulez la mise à jour du document unique pour cette organisation-là.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Hormis si on se trompe, il semblerait que dans aucun établissement ni dans le CSE, le document unique n'ait été transmis. Depuis l'ensemble des réorganisations, aucun document unique, s'il existe, ce dont on doute, n'a été mis à jour. Nous aimerions donc bien savoir où on en est.

M. RABIER, Président

Je vais répondre comme un livre. Le document unique est accessible, par principe, à tout salarié de l'entreprise. Normalement, dans les différents tableaux d'affichage et autres, il y a le lien permettant à n'importe quel salarié, via l'Intranet, d'aller consulter, quand il se pose des questions par rapport à son poste ou un autre, ce qui est prévu, ce qui a été imaginé. Ce n'est pas du papier puisque ce serait ingérable. Il y a ensuite, je parle toujours comme un livre, une obligation pour l'établissement, l'UO concernée, de revisiter cela a minima une fois par an et/ou à chaque réorganisation notoire. On en est là en ce moment avec notre dossier. Évidemment, ce que vous dites est complètement vrai. Que sollicitez-vous ? Parce que la version papier d'un document

unique pour tous les chantiers de la région, je peux vous dire que c'est imbuvable. Je ne sais pas si vous voyez à quoi peut ressembler un document unique global. En revanche, effectivement nous sommes obligés, à chaque réorganisation importante, de nous poser les bonnes questions, d'analyser les risques et de mettre en place les mesures de prévention. J'ai en tête deux sujets sur lesquels on va accélérer, en tout cas j'espère, être un peu meilleurs dans le document unique, c'est un sujet complexe qui s'appelle les RPS. Aujourd'hui, force est de constater, ce n'est pas que moi qui le dis, que ce document unique n'est quand même pas un super outil de prévention pour lutter contre les RPS, ça se saurait. On n'est quand même pas top sur ce type de risques. J'espère que nous ferons converger les travaux que nous menons régionalement côté direction et les travaux menés par le cabinet Émergence et que nous aboutirons à des mesures RPS qui s'étaleront courant 2020. Nous avons commencé à les mettre en œuvre sur certains principes, mais elles seront plus précises et plus connues courant 2020. Cela amènera à modifier sérieusement le DU par rapport à ce plan régional RPS sur lequel on bosse. Concernant les autres risques nouveaux qui seraient générés par des modifications réglementaires ou autres. Effectivement, si dans une gare vous n'avez pas de manœuvres et que d'un seul coup il y a des manœuvres, des agents qui font de nouvelles opérations alors qu'ils sont dans leurs compétences par principe, mais qui, quelque part, génèrent des risques qu'ils n'avaient pas, il faut traverser les voies... Il faut que cela soit repris, il faut qu'on imagine des choses... Si ce cas existe, il faut le traiter avant le 15 décembre. En revanche, quand vous enlevez une tâche de manœuvre, si je prends le cas de Boulogne qu'on évoquait tout à l'heure, on a évoqué le 2 x 8, vous perdez une tâche et le document unique précise toujours que cette tâche existe, qu'il existe des risques en face et qu'il faut les... C'est moins grave dans ce sens-là. En tout cas, c'est moins grave dans la mise à jour. Ce qui m'intéresse, hors RPS, c'est quand même qu'on repointe les gares pour lesquelles de nouvelles opérations généreraient de nouveaux risques qui n'existent pas du tout dans le DU. Pour le coup, nous devons quand même réagir en amont du 15 décembre et pas simplement en mettant à jour le document unique parce que ça, c'est de l'obligation légale. Si c'est nécessaire, il faut informer les gens afin qu'ils soient bien avisés pour ne pas tomber dans certains risques. Avons-nous des cas comme ça ? Je ne sais pas y répondre. Je ne sais pas si je me fais bien comprendre. On va repointer le truc.

#### M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Depuis la mise en place de l'instance, il semblerait qu'aucun élu, en tout cas chez nous, n'ait été informé des documents uniques existant sur le périmètre du CSE ou dans les établissements ni de la façon d'y accéder. Depuis l'ensemble des dossiers de restructuration, aucune modification n'a été apportée à ces documents uniques s'ils existent. On aimerait donc bien savoir ce qui est mis en place.

#### M. RABIER, Président

J'ai pris note. Il y a un sujet DU, comment y avez-vous accès ? Comment ça vit ? comment êtes-vous au courant ? Et c'est dans vos fonctions, je n'ai pas de problème avec ça. La semaine prochaine, en CSE régulier, il y a le point CSSCT trimestriel et le point emploi. Ce sont des points réguliers, il y aura Christian PERCEBOIS et je vais l'alerter dès demain afin qu'on trouve une méthode. Nous avons prévu, si vous vous souvenez, une journée de formation, c'est même dans le règlement intérieur, sur la nouvelle démarche SST que la boîte met en place depuis cette année. En effet, nous ne sommes pas dans les clous de la prévention sur la sécurité au travail. Je ne parle

pas des RPS, de manière générale nous avons beaucoup trop d'accidents du travail dans l'entreprise et nous sommes dans l'entreprise, à TER Hauts-de-France, confrontés, comme les autres secteurs, à ce constat qui révèle qu'on progresse en sécurité d'une façon générale, mais pas suffisamment sur l'accidentologie du travail et donc sur la prévention. On a donc un sujet là-dessus, moi j'ai en tête que vous devez « jouer » avec nous, direction, là-dessus. En effet, il y a des choses à faire et vous avez un rôle de contrôle, mais pas uniquement, vous avez aussi un rôle de préventeurs par des propositions de solutions. Cela passe aussi par un accompagnement, une formation. Il y a donc le sujet du document unique et le sujet plus général de comment vous actionnez votre rôle de prévention qui, de mon point de vue, n'est pas assez puissamment mis en œuvre aujourd'hui sur cette thématique accidentologie du travail, risques et prévention qu'on peut faire. J'imagine encore qu'il y a des choses à faire. Christian PERCEBOIS sera présent la semaine prochaine, je regarde avec lui, rien que déjà sur le sujet du DU, comment on avance. Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Concernant ce D.U.E.R, on vous l'a déjà dit sur d'autres dossiers, à chaque réorganisation il y a une évaluation, a priori, des risques. Une nouvelle organisation ne doit pas générer plus de risques qu'avant. C'est le Code du travail. À chaque réorganisation, vous devez faire une évaluation a priori des risques et l'inclure dans le document unique d'évaluation des risques qui doit être à jour continuellement. Il ne doit pas être à jour tous les ans, il doit être à jour tous les jours. Dès lors qu'il y a une réorganisation avec un nouveau risque, on le met à jour. On n'attend pas de mettre à jour en fin d'année. Vous faisiez référence à une journée de formation ou une journée de pédagogie sur la méthode du Pont de Nemours, j'imagine, justement pour faire baisser les accidents du travail. Cela fait quelques années, vous n'étiez pas encore à cette table, qu'on évoque ces sujets-là. On a des solutions, des préconisations, sur la manière de faire baisser les accidents du travail. Jamais vous ne les avez mis en œuvre, jamais vous n'avez écouté ce qu'on avait à vous dire là-dessus. On voit bien que ce sujet est prégnant. Dans le cadre d'un appel d'offres, il faut avoir des éléments à faire valoir et cet item « accidents du travail » en fait partie. C'est la raison pour laquelle vous allez mettre le paquet avec du Pont de Nemours. Je rappelle quand même que du Pont de Nemours c'est une entreprise chimique américaine qui n'a rien à voir avec le ferroviaire. Ils installent une méthode, ça fait trois ou quatre ans que la boîte travaille avec eux, mais ça n'a rien à voir avec nous, nos préconisations. Le bien-être au travail ne se décide pas comme ça, autour d'un baby-foot.

M. RABIER, Président

Vous avez raison, je l'ai peut-être mal dit tout à l'heure, il y a une évaluation des risques a minima revisitée tous les ans, quand bien même on n'a rien changé sur l'organisation, et il y a une évaluation des risques a priori à chaque réorganisation majeure. Là, nous sommes sur un dossier majeur, on se pose la question et on n'attend pas la visite annuelle qu'on fait, je dis n'importe quoi, en février. On la fait en octobre s'il faut la faire en octobre, tout en refaisant en février la visite annuelle. C'est à chaque grosse réorganisation et au minimum une fois par an. Je pense qu'on dit la même chose. En ce qui concerne le point sur la méthode du Pont de Nemours, la motivation de l'entreprise n'est pas de répondre à l'appel d'offres en ayant un bon taux d'accidents du travail. Vous avez pointé ce sujet-là, je n'y pensais plus, ça sera sans doute un des critères possibles qui sera mis dans les appels d'offres, vous avez raison de le souligner. Il s'agit d'une des raisons supplémentaires, mais pas la raison

majeure, pour laquelle on doit progresser. La raison majeure c'est qu'on vient au boulot pour gagner sa vie et surtout pas pour la perdre ou être blessé. C'est simplement cela la raison majeure de l'évaluation des risques. Ce n'est pas un jour avoir un bon indicateur pour pouvoir participer à un appel d'offres. Je vous le dis quand même, il s'agit d'une raison supplémentaire parce qu'une entreprise sérieuse ne doit pas avoir un taux d'accidents du travail trop important. Sur ce plan-là, on n'y est pas encore sur la SST en accidentologie du travail.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Effectivement, cela fait partie des critères dans les appels d'offres. Au-dessus d'un certain niveau d'accidentologie, vous n'êtes pas en capacité de candidater. En réalité, le client qui lance l'appel d'offres considère que si vous êtes au-dessus de ce taux d'accidents, il prend un risque à travailler avec vous. Ce risque peut être médiatique, juridique... Quand vous faites la commande avec une entreprise dont vous savez que, quelque part, elle risque de blesser, ou pire, ses propres salariés, vous pourriez être emmenés dans le tourbillon judiciaire d'une affaire donc vous n'y allez pas parce que vous ne prenez pas le risque. C'est très vrai ce que vous dites, ça fait partie des critères d'appels d'offres.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Monsieur MARTEL, excusez-moi, mais ça n'a quand même pas un lien avec le fait qu'aujourd'hui on pousse à la roue les agents des trains à ne plus déposer d'accidents du travail en cas d'agression.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non. On n'est pas encore soumis à appels d'offres. On dit simplement que quand on sera en compétition avec d'autres, on ne pourra pas se présenter avec des taux d'accidents du travail qui sont élevés. La méthode du Pont de Nemours c'est une démarche d'une entreprise qui, effectivement, travaille dans la chimie et qui, du coup, est habituée aux risques industriels forts. Le fait qu'elle soit américaine, dont acte. On parle bien de méthode. Il s'agit d'une entreprise qui est allée travailler très loin dans les méthodes. Ce n'est pas que de l'habillement avec de l'AQVT où on paye un baby-foot ou une soirée au Splendide. Ce n'est pas ça le truc. On est dans le domaine industriel avec des méthodes de travail qui consistent à ce que chacun se surveille et soit en interaction avec l'autre et qui mettent au cœur le facteur humain. Le respect des procédures c'est une chose, mais dans tous les accidents du travail il y a le facteur humain.

M. RABIER, Président

Pour être très précis Monsieur GRANDÉ, non, ça n'a pas de rapport. On a déjà eu des débats. Un sujet m'est remonté sur l'ERC Nord-Pas-de-Calais qu'on est en train de regarder. C'est remonté en CSSCT. Notre vision à nous, notre ambition, ce n'est pas le nombre d'accidents du travail qu'on veut faire baisser, mais le nombre d'accidents du travail avec arrêt. Le sujet des outrages, des agressions, est assez symptomatique. On a eu une discussion avec certains sur des méthodes qui permettent, quand on est agressé, choqué et qu'on est relation clientèle. Ça arrive malheureusement, l'environnement et la société ne sont pas toujours aidantes. Que se passe-t-il ? Soit l'agent va voir son médecin qui constate qu'il ne peut pas reprendre le boulot le lendemain et donc il est arrêté. Ça peut parfois durer un certain nombre de jours. Il est chez lui tout seul, il rumine, ça ne va pas... L'autre méthode que nous proposons, qui est en test depuis plusieurs mois et qui, de mon point de vue, apporte quelques

solutions, c'est de dire, bien sûr qu'on fait une déclaration d'accident du travail, mais, le lendemain, on lui propose autre chose, plusieurs jours. On appelle cela missions « prod ». On a déjà évoqué le sujet, je pense, en CSSCT. Pendant ce temps-là, il s'agit d'une sorte de stage qui lui permet de rester dans un collectif. C'est même utile d'ailleurs pour son travail quand il le reprendra. On se rend compte d'une chose, c'est que c'est plutôt favorable à une reprise rapide. On le propose, on n'oblige pas bien sûr. Personne n'est obligé de suivre cette formule. Nous sommes en train d'étudier les effets. Mon idée, nous avons travaillé ce sujet-là dernièrement au Comité de direction, c'est même d'aller plus loin encore. Je l'ai déjà évoqué avec Monsieur le référent, il le sait. On pense que ça peut faire sens. Encore une fois, nous ne sommes pas tout seuls à réfléchir. Nous ne sommes pas tout seuls à avoir les bonnes idées sur des sujets complexes comme cela. En tout état de cause, ce n'est pas arrêter de faire des Cerfa que nous voulons, mais arrêter d'avoir des agents qui sont en arrêt de travail longtemps parce qu'il s'est passé quelque chose et qu'on n'a pas su faire la prévention qui allait bien ou une prise en charge immédiate qui fait qu'on ne l'oublie pas, il n'est pas tout seul chez lui avec ses flashs et son mal-être. Ça, en réalité, vous vous apercevez que c'est difficile à vivre si vous discutez avec des gens qui ont vécu cela. On essaye de trouver des parades, ça a un double-effet, l'agent va mieux, il n'est pas en arrêt de travail et il reprend plus rapidement son poste par la suite. Je dirais que c'est plutôt bénéfique, mais c'est un peu tôt pour en tirer des conclusions complètes. On est encore en phase de réflexion là-dessus. En tout cas, on voudrait se donner, a minima, l'année 2020 pour élargir le champ de ces expérimentations et pour voir comment on peut agir. Je serais preneur, pour le coup, de vos avis là-dessus.

#### M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Je vais vous répondre rapidement sur ce point parce qu'après je pense qu'il serait peut-être temps de clôturer ce CSE. J'espère quand même que cette prise de conscience du bien-être mental des agents qui se font agresser ce n'est pas les prémices pour justement inciter les agents à ne plus déposer d'accidents du travail reconnus comme tels. Le fait de faire revenir l'agent au travail sans arrêt de travail ça veut dire que s'il n'est pas consolidé et qu'un an, deux ans, dix ans plus tard, il retrouve une souffrance par rapport à l'expérience qu'il a vécue, il ne sera pas reconnu. Là, vous êtes en train d'engager un système assez dangereux dans la reconnaissance psychologique des agents. C'est marrant parce qu'on n'a pas la même démarche sur un agent qui se casse la jambe au travail. Pourtant, lui aussi peut se sentir très mal.

#### M. RABIER, Président

Je ne vous suis pas, excusez-moi Monsieur GRANDÉ. Je ne veux pas qu'on soit en ambiguïté là-dessus. Pour moi, je vais le faire vérifier, l'agent qui est outragé, choqué... il fait sa déclaration d'accident du travail. Simplement, il n'est pas le lendemain en arrêt maladie. Le lendemain, il est en stage missions prod, c'est simplement cela que je dis. Je parle sous le contrôle de ceux qui ont testé cela, mais je ne suis pas en train de dire qu'il n'y a pas de déclaration, je dis tout l'inverse. Je dis simplement qu'il n'est pas en maladie le lendemain et les jours qui suivent.

#### M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Il faudra demander aux médecins d'être formés à la réglementation SNCF. Le médecin va mettre la personne non consolidée, comme quoi elle est en ITT, c'est le médecin qui décide, ce n'est pas l'agent. Quand il a un accident du travail, le médecin le met en ITT, point.

Mme VANDECANDELAERE, ERC NDPC TER

L'agent ne va pas forcément voir le médecin quand il a un accident du travail, c'est ça qu'on veut dire. Il peut être en accident parce qu'il a eu un incident, le management fait le travail et remplit effectivement le document d'accident du travail. Après s'il ne va pas voir le médecin, le médecin ne va pas le mettre en arrêt. C'est effectivement déjà l'agent qui évalue si, lui, il se sent en capacité de continuer ou pas. Après c'est le médecin qui voit avec lui et effectivement on n'a pas d'avis là-dessus, sur est-ce qu'il va être capable de continuer ou pas. On dit qu'on lui propose, s'il le souhaite et s'il se sent en capacité, de faire une autre mission que sa mission quotidienne pour justement sortir un peu de son quotidien et prendre du recul.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Je crois qu'on est en train de mettre le doigt dans quelque chose de très dangereux sur la santé mentale des agents.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Je rajouterai une chose, qui est-ce qui décide s'il se met en accident du travail ou non ?

M. RABIER, Président

Forcément que c'est lui qui vient trouver la hiérarchie, l'astreinte, en disant voilà ce qui m'est arrivé. En général, c'est factuel. Il existe une définition d'un accident du travail. L'histoire du choc psychologique qu'on évoque, il n'y a pas de débat.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Monsieur RABIER, vous me ferez plaisir de demander à certains DPx de certaines activités comme à l'ECT d'arrêter de harceler les agents quand ils ont subi une agression et d'arrêter de leur dire de ne surtout pas se mettre en accident du travail. Il ne s'agit pas d'un cas, nous sommes déjà à quatre ou cinq cas en un mois et demi. C'est notifié, on est bien d'accord, c'est lui qui décide et non les DPx qui vont les obliger à ne pas le faire.

M. RABIER, Président

C'est lui qui décide. C'est lui qui dit qu'il vient de subir quelque chose pendant son travail... et on est d'accord, nous hiérarchie, puisque c'est factuel. Ce n'est pas un truc virtuel un accident du travail, on est d'accord, ce sont des faits. Après, ces faits se traduisent par un acte administratif, un Cerfa, on acte des choses. Nous, ce qu'on est en train de dire depuis tout à l'heure... Ce n'est pas là-dessus que je suis. Je suis sur la suite et la suite c'est là que, potentiellement, on peut agir. C'est tout ce que je dis. La suite ce n'est pas nécessairement chez le médecin. C'est là qu'on répond à Monsieur GRANDÉ, on n'est pas forcément chez le médecin à se faire arrêter. C'est simplement cela qu'on dit. Il peut y avoir une parade offerte à l'agent qui lui permet, s'il le souhaite, on ne lui impose pas, de faire autre chose quelques jours. Il est sorti de la production de son poste, mais il n'est pas en arrêt maladie.

M. MAGNIER, SUD-Rail

C'est lui qui décide si oui ou non il va voir le médecin pour se mettre en arrêt ou non. Oui peut-être après il peut y avoir une autre discussion avec des personnes concernées, mais ça, c'est autre chose. Moi je vous dis que juste après l'agression, il y a des suites normales et j'aimerais bien que certains dirigeants laissent faire les

suites et n'aillent pas voir les agents pour un peu les influencer, voire beaucoup les influencer.

M. WATTEBLED, Secrétaire

On anticipe peut-être le débat prochain. Après c'est parce que vous avez lancé le truc et il s'agit d'un sujet compliqué et prégnant. Ce n'est pas un sujet nouveau. Cette façon de faire ne fera qu'aggraver les items accidents du travail. En cachant la poussière sous le tapis, on ne fait qu'aggraver les choses. Il vaut mieux être en arrêt ou aller voir un médecin pour une simple coupure que de ne pas y aller et de ne pas régler le problème. Pourquoi l'agent s'est-il coupé ? Il y a une enquête derrière, parce que le bureau est mal placé... Vous voyez, il y a toute cette philosophie. Simplement pour préciser, ce n'est pas l'agent qui se met en arrêt, mais le médecin qui le met en arrêt. C'est d'une importance quand même assez capitale. C'est le médecin qui met en arrêt et non l'agent qui se met en arrêt. Il ne s'agit pas d'un congé, mais d'un arrêt maladie. Là, la façon de faire c'est de mettre la poussière sous le tapis et je ne pense pas que ce soit la meilleure méthode. Ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on vous le dit.

M. RABIER, Président

Ce n'est pas le lieu aujourd'hui. Il y a un sujet de fond sur les accidents du travail, on veut le travailler, c'est tout. Je pense qu'on s'est largement exprimé là-dessus. Avez-vous une dernière intervention avant de clore ce CSE ? Monsieur LAMBERT et Monsieur DECLERCQ.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Ce débat aurait pu durer longtemps entre vous et mes camarades Stéphane et Ludo. Encore une fois, je vous l'ai dit moi-même, il y a un grand écart entre ce que vous nous dites et l'application dans les établissements. D'ailleurs, une rencontre est prévue mardi 22 avec Pascal GREBAUT, avec des camarades de la CGT également, pour discuter de ce problème. Il existe encore un gros écart entre ce que vous dites et l'application dans les établissements. Autre chose, vous aurez beau mettre en place n'importe quelle formation, tant qu'il n'y aura pas la volonté collective de bosser ensemble, notamment sur les accidents du travail, en mettant les moyens humains, financiers, mais aussi que tout le monde ait envie de travailler, et ne voit pas le mandaté CSSCT comme un adversaire, quand on voit les difficultés qu'on a, aujourd'hui, pour être informé sur les accidents du travail... De vous à moi, quand on voit le travail qui a dû être fait pour ne serait-ce que maintenir missions prod pendant plus d'un an, il y a du boulot. Tant qu'il n'y aura pas cette volonté-là d'avancer, vous aurez beau mettre en place n'importe quelle formation, Monsieur RABIER, franchement on n'y arrivera pas. C'est un constat d'échec de se dire qu'aujourd'hui on a besoin d'une nouvelle formation pour progresser sur les accidents du travail. Cela fait des années que nous sommes confrontés aux accidents du travail, il n'y a peut-être pas la volonté collective de bosser ensemble et encore moins, vous savez pourquoi, depuis la mise en place des CSSCT. On y reviendra la semaine prochaine dans le point prévu à cet effet.

M. RABIER, Président

Monsieur DECLERCQ pour terminer.

M. DECLERCQ, CGT

Simplement une intervention au regard de ce qu'il se passe dans l'actualité. On se dit depuis des mois voir depuis des années, au niveau de la sécurité, des interventions

faites par toutes les organisations syndicales, à chaque fois vous répondez que ça fait partie des priorités de l'entreprise. Pourtant, depuis ce matin on est dans un contexte sur Champagne-Ardenne où on a une direction qui prend l'aspect sécurité par-dessus la jambe. Hier, il y a eu un accident sur un train qui était EAS. L'ADC est parti à la protection, blessé. Il a de justesse fait la protection. Il y avait 70 personnes dans sa rame et on ne sait pas combien dans celle qui arrivait en face. Depuis ce matin, sur Champagne-Ardenne, la direction prend ça par-dessus la jambe. La direction nationale ne répond pas. Elle ne prend pas la mesure de la gravité de ce qu'il s'est passé. La délégation CGT du CSE apporte tout son soutien aux agents qui ont aujourd'hui cessé le travail. Une CSSCT est en cours, là aussi la direction ne répond pas. Nous, la délégation CGT, on vous demande, dès la clôture de ce CSE, d'intervenir et d'aller dans le même sens que vous nous prenez, vous, depuis des mois. À un moment donné, ce n'est pas que des paroles, on n'arrête pas de vous le dire à chaque fois sur la sécurité. Il faut qu'il y ait des actes derrière. Vous l'avez encore dit tout à l'heure, on ne peut pas laisser passer certaines choses. On a parlé des accidents du travail, à un moment donné c'est ça aussi. Là, l'ADC il a risqué quelque chose. On ne va pas jouer sur le risque calculé, nous. Nous vous demandons d'intervenir auprès de la direction nationale pour que les choses bougent sur Champagne-Ardenne.

M. RABIER, Président

Nous ferons remonter votre interpellation au niveau de la direction nationale, mais je ne connais pas le dossier sur Champagne-Ardenne.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

En gros, il est demandé qu'il y ait un contrôleur à bord de tous les trains.

M. RABIER, Président

D'accord.

M. DECLERCQ, CGT

Parce que le train était EAS.

M. RABIER, Président

J'ai entendu. Donc la revendication c'est ça. Ok. Je vous remercie pour l'intensité de nos échanges et je vous souhaite une bonne soirée.

*La séance est levée à 16 h 40.*