

Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

SÉANCE PLÉNIÈRE DU 30 JUILLET 2020

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. MARTEL, Directeur production	
Mme FABBRONI, Responsable Dpt Emploi et Compétences	
Dr. VASSEUR, Médecin de Région	
Mme LAMBERT, RS	
Mme BULTHE, RS	
Mme THIEBAUT, RS	

ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc/Présent	SUPPLÉANTS	<u>OS</u>	Exc./Vote
M. KIKOS	CGT	E	Mme CORBIN	CGT	
Mme DERAÏN	CGT	E	M. WATTEBLÉD	CGT	V
M. DECLERCQ	CGT	E	M. PIETTON	CGT	
M. FOURNIER	CGT		M. WILLAEYS	CGT	V
Mme BASSEZ	CGT		Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT		M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT	E	M. WARTELE	CGT	V
M. ESPINOUSE	CGT	E	M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT		Mme KOURKOUZ	CGT	
M. HOUEL	CGT		M. PARJOUET	CGT	V
M. LAMBERT	Sud Rail		M. MALANSKA	Sud Rail	V
M. MAGNIER	Sud Rail	E	M. FRANCOIS	Sud Rail	V
Mme MIET	Sud Rail		Mme RICHON	Sud Rail	V
M. SOUÏN	Sud Rail		M. HIAUX	Sud Rail	
M. LENFANT	Sud Rail	E	Mme PARENTY	Sud Rail	

M. EUDELINÉ	Sud Rail	E	M. PLATEAUX	Sud Rail	V
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail		Mme PLESSY	Sud Rail	
Mme LE SAINT	UNSA Ferroviaire		M. LEVENT	UNSA Ferroviaire	V
Mme COQUERIAUX	UNSA Ferroviaire		M. MASSE	UNSA Ferroviaire	
M. HONVAULT	UNSA Ferroviaire		M. GAUDEAU	UNSA Ferroviaire	
M. MIENS	UNSA Ferroviaire	E	Mme DUPRE	UNSA Ferroviaire	
Mme CORNET WIART	UNSA Ferroviaire		M. LEMOINE	UNSA Ferroviaire	V
M. TOURNAY	UNSA Ferroviaire		Mme DE SOUSSA	UNSA Ferroviaire	
M. DELECOEULLERIE	FO		Mme ALEXANDRE	FO	
Mme DEDISSE	FO		M. FERTÉ	FO	
M. TAILLEZ	CFDT		Mme MARTIN	CFDT	
Mme MANIER	CFDT		M. FOSSIER	CFDT	

REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

M. ROTOLO	CGT	Fédération Nationale des Travailleurs, Cadres et Techniciens des chemins de fer
	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. HAVET	FO	FO
M. VEZARD	CFDT	Fédération des cheminots CFDT

Ordre du jour de la réunion du Comité Social et Économique
du jeudi 30 juillet 2020

1) Informations de Monsieur le Secrétaire	41
2) Informations de Monsieur le Trésorier	42
3) Informations de Monsieur le Président	42
- Point d'actualités	42
- Information sécurité	42
- Informations commerciales (si disponibilité)	43
- Point d'étape Eter (documents remis le 28 juillet)	44
- Informations sur la régularité et la production	59
4) Désignation des membres de la CSSCT mutualisée prévue le 10 septembre dans le cadre du projet de création des Directions de lignes Lille Artois, Lille Avesnois, Lille Littoral et intégration de la traction	69
5) Informations trimestrielles sur la situation de l'emploi (3^{ème} trimestre) et perspectives GPEC à moyens termes	71
6) Information sur le schéma directeur de la flotte TER HDF	93
7) Questions/Réponses	105

La séance est ouverte à 9h.

M. RABIER, Président

Bien, écoutez, il est 9h00, je redis bonjour à ceux qui viennent de se connecter. Je vous propose que nous ouvrons cette séance du CSE du mois de juillet et nous allons commencer par l'appel en commençant, comme d'habitude, par la délégation CGT.

M. ROTOLO, RS CGT

Bonjour Monsieur le Président. Pour la délégation CGT, Pierre WILLAEYS remplace Jérôme DECLERCQ, David WARTELE remplace Daisy DERAÏN, Xavier WATTEBLÉ remplace Alexandre KIKOS et Didier PARJOUET remplace Éric ESPINOUSE.

M. RABIER, Président

Merci. SUD-Rail ?

Mme. BULTHE, Relations Sociales

Marc LAMBERT vient de m'appeler, il a des soucis de connexion donc il va se connecter dès que possible. Je pense qu'il est là.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Bonjour à toutes et à tous. Pour la délégation SUD-Rail, Mickaël MALANSKA remplace Maxime LENFANT, Laurence RICHON remplace Vincent EUDELIN et Anthony FRANÇOIS remplace Ludovic MAGNIER. Les autres membres sont présents.

M. RABIER, Président

Merci. Pour la délégation UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Bonjour à toutes et à tous. Monsieur LEMOINE Jacky remplace Monsieur MIENS Stéphane et le reste de la délégation est présent donc au complet, merci.

M. RABIER, Président

Pour la délégation FO ?

Mme DEDISSE, FO

Bonjour Monsieur RABIER. Je ne sais pas si Monsieur HAVET est connecté.

M. RABIER, Président

Je ne le vois pas pour l'instant.

Mme DEDISSE, FO

La délégation FO sera composée de Monsieur DELECOEULLERIE et de moi-même.

Mme. BULTHE, Relations Sociales

Je lui retransfère le lien au cas où.

M. RABIER, Président

Merci Madame DEDISSE. Pour la CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Bonjour à tous. La délégation CFDT est composée de Madame MANIER, de Monsieur TAILLEZ et de moi-même, Monsieur VÉZARD.

M. RABIER, Président

Merci beaucoup. Avant qu'on ne commence nos travaux et qu'on aborde l'ordre du jour, je voudrais porter à votre connaissance un accident extrêmement tragique qui est intervenu mardi au niveau de Laon sur la route. Je pense que beaucoup de collègues de la Picardie sont informés. Un poids lourd a perdu le contrôle de son véhicule et a percuté un automobiliste qui arrivait en face, en sens inverse. Le bilan est dramatique : quatre enfants décédés, la conductrice est à l'Hôpital à Amiens, grièvement blessée. Pourquoi est-ce que j'évoque cet accident dramatique ? Parce qu'il s'agit de trois enfants d'un collègue qui s'appelle Christophe CHENOT qui est responsable logistique au Technicentre industriel de Tergnier. Vous imaginez bien évidemment la situation, la douleur dans laquelle il est. Donc, en accord avec Monsieur le Secrétaire, j'ai pensé qu'il serait bien qu'on ait un moment de recueillement et de soutien à la douleur de Christophe CHENOT et je vous demande d'observer une minute de silence, merci.

Le CSE TER HDF observe une minute de silence.

Je vous remercie et je ferai part de ce moment de recueillement au responsable du Technicentre industriel de Tergnier. Je redonne la parole aux délégations pour les déclarations liminaires. Monsieur ROTOLO.

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

« Monsieur le Président,

L'accord de branche signé par certaines organisations syndicales sur la classification et la rémunération des cheminots n'aurait pas apporté de nouveaux droits. Remise en cause du dictionnaire des filières SNCF, absence de reconnaissance des diplômes, garanties salariales inférieures à l'entreprise historique et autres entreprises ferroviaires, ce texte n'apportait rien de positif aux cheminots. Il favorisait la mise en concurrence des salariés en leur imposant des normes moins protectrices que celles en vigueur dans les entreprises. La Fédération CGT des cheminots a donc pris la décision de s'opposer à la mise en œuvre de cet accord historiquement régressif pour les cheminots. La CGT exige désormais la réouverture de négociations fondées sur la reconnaissance des qualifications par le salaire. Le patronat et les organisations minoritaires signataires s'y refusent ! Par courrier du 26 juin 2020, le Secrétaire d'État aux transports apportait la vision du Gouvernement quant au devenir du régime spécial des cheminots, la classification de nos métiers et la rémunération des cheminots de la branche, ou encore l'adhésion forcée des cheminots du cadre permanent à une assurance complémentaire santé. Contrairement à d'autres, la CGT fait le choix de ne pas faire passer des reculs pour des victoires ! Pour contourner l'absence d'accord collectif, le patronat a édicté une recommandation patronale reprenant, à quelques détails près, ses propres propositions. Les recommandations patronales ne font en principe pas loi. Les recommandations patronales s'imposent

aux entreprises adhérentes de l'organisation patronale. Cependant, ces recommandations ne peuvent s'imposer aux salariés que dans le cas où elles sont plus favorables que les droits existants. La loi ou le règlement définit les protections. Les accords collectifs doivent les améliorer à partir des réalités vécues par les salariés dans les entreprises et de leurs aspirations sociales. L'État est garant de l'intérêt général et doit œuvrer à réduire les inégalités. Foulant au pied le principe de l'accord majoritaire, le Gouvernement envisage de sanctuariser la position patronale en légiférant par voie d'ordonnances, en lieu et place du Parlement, sur un domaine qui relève habituellement du droit négocié, le tout pour soutenir le patronat. Dans une vision du dialogue social limitée au monologue patronal, le Secrétaire d'État aux transports semble considérer qu'une recommandation patronale fait Loi de la République. Parlons maintenant de l'autorisation de mise en mouvement. Malgré les protestations de la CGT, elle est aujourd'hui appliquée et généralisée. La direction SNCF s'est empressée d'entériner cette profonde modification dans la procédure du départ des trains. Depuis, force est de constater que les incidents se sont multipliés. Malgré la promesse de report de la mise en place de plusieurs mois de l'autorisation de mise en mouvement faite après les droits d'alerte déposés suite à l'accident en Champagne-Ardenne en octobre 2019 et malgré les manquements en sécurité révélés par le rapport préventif de la Fédération CGT des cheminots, la direction s'est obstinée à maintenir son calendrier. Malheureusement, les récents accidents graves de deux voyageurs à Colmar et à Montauban mettent en exergue ce que dénonçait et craignait la Fédération CGT des cheminots. Pour la CGT, la sécurité est fondamentale du chemin de fer et de notre histoire. Les ASCT, au même titre que les agents circulation, les aiguilleurs ou les ADC sont essentiels au bon fonctionnement du système ferroviaire. Nous affirmons que d'autres choix sont possibles en renforçant le service public ferroviaire SNCF. Cela suppose d'autres organisations et orientations. La Fédération CGT des cheminots revendique le développement d'une politique publique des transports respectueuse de l'environnement et un aménagement du territoire répondant aux besoins des populations. Cette démarche nécessite le maintien et l'exploitation du réseau ferroviaire de proximité. Le financement des lignes UIC 7 à 9 doit donc être assumé et garanti par l'État. Elles doivent être entretenues et desservies afin de satisfaire aux exigences inhérentes à un Service public ferroviaire de qualité. La Fédération CGT des cheminots a des propositions, issues de son projet « Ensemble pour le fer », pour maintenir et développer les lignes fines du territoire :

- Sortir du financement par les seuls péages qui font porter sur le mode ferroviaire l'ensemble des charges ;
- Travailler les infrastructures sous les aspects fonctionnels incluant le Fret et les voyageurs pour les trajets du quotidien, courtes et longues distances ;
- Réorienter l'utilisation des produits de la fiscalité ;
- Conditionner les aides publiques aux entreprises industrielles et de service à l'usage d'un mode de transport vertueux. La transparence et le contrôle doivent être de mise sur les aides, exonérations et défiscalisations dont bénéficient les transporteurs et faire l'objet de conditions sociales et environnementales.

Monsieur le Président, je tiens à présent à vous interpeller au nom de toute la CGT. Le 26 juin dernier, notre camarade, secrétaire général du syndicat CGT des cheminots de Dunkerque, a eu la grande surprise de voir frapper à sa porte un officier

de police judiciaire du commissariat de Grande-Synthe lui demandant de le suivre afin d'être entendu suite à une plainte déposée par la SNCF pour entrave concertée et menaces à l'exercice de la liberté de travail. Imaginez le choc pour notre camarade, pour sa femme et ses enfants. La plainte déposée par la chef de gare de Dunkerque à l'encontre du secrétaire général du syndicat CGT des cheminots de Dunkerque ne peut nous laisser sans réaction. Nous pensions à tort que l'action syndicale était une méthode d'un autre temps. Cette façon de faire par délégation hiérarchique n'augure rien de bon pour l'avenir et les relations sociales. Quand des dirigeants locaux, sans relation directe avec la CGT locale, se permettent de telles choses, admettez que dans une entreprise qui prône le dialogue social à longueur de temps, cette façon de faire est plutôt très brutale. Même pas une petite annonce en aval pour informer du dépôt d'une plainte, rien. Comment une plainte déposée contre x dans le cadre d'une action concertée peut-elle aboutir à l'interpellation de notre camarade ? Plainte contre x, permettez-nous d'en douter et de nous laisser penser qu'il s'agit bien là d'une volonté manifeste de faire de notre camarade un exemple et de dissuader les nombreux cheminots qui aujourd'hui résistent avec la CGT face aux attaques incessantes du gouvernement contre notre entreprise publique, contre notre système de retraite, contre notre modèle social. En déposant plainte contre, et seulement contre notre camarade, premier représentant du syndicat CGT des cheminots de Dunkerque, vous déposez plainte contre toute la CGT et c'est toute la CGT qui est aujourd'hui attaquée. Aujourd'hui, deux choix s'offrent à vous. Vous retirez votre plainte et vous faites le choix du dialogue social ou vous maintenez votre plainte et faites le choix de la confrontation. La balle est dans votre camp. Autre sujet, sur la démarche du COSEC de l'établissement Traction Hauts-de-France, les membres de la CSSCT ont été destinataires d'un mail du COSEC relayé par le référent CSSCT dans lequel celui-ci donne les conditions de traitement des correspondances avec les membres de la CSSCT. Nous sommes très étonnés de cette initiative qui démontre une fois de plus qu'il n'y a plus de capitaine à bord. En effet, comment un COSEC peut-il, de sa propre initiative et en son propre nom, imposer une procédure qui consiste à ne traiter les correspondances des membres de la CSSCT qu'à condition que le secrétaire de la CSSCT soit en copie et, cerise sur le gâteau, que les correspondances ne mentionnent pas l'appartenance syndicale. Nous rappelons que, malheureusement, il n'existe pas de secrétaire de la CSSCT, mais un référent qui, pour notre CSE, est un mandaté SUD-Rail. C'est regrettable. Je précise que nous regrettons qu'il n'y ait pas de secrétaire et non que ce soit un mandaté SUD-Rail, bien sûr. Tout aussi regrettable, il n'existe pas non plus, aujourd'hui, de PV de la CSSCT, mais un simple compte rendu rédigé par la direction qui ne retranscrit pas l'intégralité des échanges et qui ne fait pas apparaître l'appartenance syndicale de ses membres. Pourtant, cela permettrait à chacun d'assumer ses propos et la position de son OS, car n'en déplaise à la direction et à ceux qui les accompagnent, la CSSCT est une commission dont les membres ont été désignés à l'issue d'un processus démocratique : les élections professionnelles. Ils représentent, dans cette commission, la position et les revendications de leur organisation syndicale. Nous ne sommes, en aucun cas, responsables de la disparition des CE, DP et CHSCT. Plus inquiétant, celui-ci nous alerte et dit que l'établissement Traction ne peut parfois pas tout faire et que l'éclatement de l'entreprise y est pour beaucoup. Ce mail a fortement interpellé la CGT et nous vous demandons de mettre en place une organisation du travail qui permettra à chaque établissement de répondre à ses obligations en termes

de sécurité et conditions de travail. Il y a quelques semaines, la région Hauts-de-France a annoncé, par la voix de son président, un dispositif de versement de chèques vacances d'une valeur de 200 euros pour remercier celles et ceux qui ont continué à se rendre sur leur lieu de travail pendant la période de confinement et qui ne recevront pas de prime de leur entreprise. Nombreux sont les cheminots qui ont voulu en faire la demande. Cependant, l'entreprise a décidé de son propre chef de ne pas délivrer l'attestation indispensable au traitement du dossier. Les cheminots ont pourtant été présents sur leur lieu de travail. Ils n'ont obtenu aucune prime liée à la COVID-19, mais ils ont cependant contribué au maintien du service public voyageurs et marchandises. La décision de ne pas établir d'attestation patronale est totalement discriminatoire vis-à-vis du GPU. Les cheminots sont des salariés et des citoyens de la région comme les autres, mais qui se voient écartés de ce dispositif sans raison valable. Nous vous demandons de revoir votre position et de fournir l'attestation patronale à tous les cheminots éligibles à ce dispositif qui en feraient la demande. Enfin, nous aimerions revenir sur un point lié à la décontamination des rames. Comme vous en avez eu connaissance, un agent de conduite de l'UP de Dunkerque a appris en cours de journée qu'un des membres de sa famille était positif à la COVID-19. Après en avoir informé le CUP, il lui a été demandé de finir sa journée à Dunkerque où la rame serait garée pour décontamination. L'histoire aurait pu se terminer là, mais tel n'est pas le cas. Comme vous l'avez compris, si l'agent est bien rentré chez lui pour consulter le médecin, la rame, elle, n'a pas eu le même traitement. En effet, celle-ci a été acheminée le lendemain matin aux ateliers de Lille sans qu'aucune décontamination n'ait été effectuée. L'agent chargé du nettoyage ayant refusé, à juste titre, d'intervenir dans une cabine contaminée sans moyens de protection appropriés. Pourquoi et comment un agent de conduite a-t-il pu être commandé pour acheminer une rame contaminée de Dunkerque à Lille ? Pourquoi l'agent de conduite n'a-t-il pas été avisé de la contamination de la cabine de conduite ? Pourquoi l'établissement Traction nous a-t-il affirmé que la cabine de conduite avait été désinfectée alors que cela était faux ? Nous aimerions connaître les cas dans lesquels il est prévu une décontamination. Après vous avoir alerté à plusieurs reprises dans cette instance sur le manque de fiabilité dans le suivi et la périodicité de la décontamination des rames, après que l'Inspection du travail ait, dans un courrier à votre adresse, renouvelé les mêmes inquiétudes et qu'en tout état de cause apparaît une défaillance majeure dans le suivi de la décontamination des rames et un danger grave et imminent pour la santé des cheminots, nous vous demandons d'agir afin de faire cesser ce danger.

Je vous remercie. »

M. RABIER, Président

Merci, pour la délégation SUD-Rail, avez-vous une déclaration ?

M. LAMBERT, SUD-Rail

Avant de faire une déclaration, je voudrais, vous, vous remercier ainsi que Monsieur le Secrétaire d'avoir eu une pensée pour notre collègue et, bien évidemment, l'ensemble des élus SUD-Rail et du syndicat se joint à la douleur de notre collègue.

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

« Monsieur le Président,

Suite à la loi mal nommée dite du « Pacte Ferroviaire », plus aucune embauche au statut n'est réalisée depuis le 1er janvier 2020.

Nous apprenons maintenant que la direction SNCF, après avoir maintenu une austérité salariale continue depuis maintenant 10 ans, propose à des cheminot-es statutaires d'abandonner le statut en échange d'une augmentation de salaire.

Pour la Fédération SUD-Rail, c'est avant tout l'aveu que les compétences cheminotes au sein du groupe public SNCF sont sous-payées.

C'est une réalité que nous dénonçons depuis de nombreuses années, la SNCF ne suscite plus de vocations, résultat d'une politique de précarisation tant salariale que sociale, pratiquée de manière assumée et délibérée par la direction.

Le statut cheminot, créé pour fidéliser les salarié-es de la SNCF, n'empêche plus les démissions notamment dans certains métiers à forte pénibilité et/ou technicité. Il y a une raison simple : la SNCF refuse de payer ces compétences.

Cela fait 6 ans qu'il n'y a pas eu de revalorisation globale des salaires et les années précédentes les augmentations étaient loin de suivre l'inflation.

C'est pour cette raison qu'il est plus qu'urgent d'ouvrir de véritables négociations sur les salaires, plutôt que de monnayer la perte d'acquis sociaux.

La monétisation individuelle de l'abandon du statut conduira inéluctablement au moins-disant social à la SNCF !

Quand ce droit statutaire aura été marginalisé pour ne plus constituer la norme, ce sera l'appauvrissement des droits salariaux et sociaux de tous et toutes. Quand la négociation de gré à gré, c'est-à-dire en réalité l'absence de négociation et l'imposition des décisions patronales, aura remplacé la défense des droits collectifs des éléments constitutifs du corps social cheminot, alors tout le monde aura perdu. Les précédents d'EDF, Orange ou La Poste le démontrent.

Classification Rémunération/Le gouvernement valide la position patronale... Et renvoie la négociation aux calendes grecques !!

Après l'échec de la négociation concernant la classification et la rémunération des salarié(e)s du ferroviaire dans la convention collective, la fédération SUD-Rail a exigé la réouverture des négociations sur la base du contrat social cheminot pour l'ensemble des travailleur(euse)s du rail.

Sous prétexte de « sécuriser » les conditions de transfert des travailleurs du rail, le gouvernement a décidé, plutôt que de rouvrir les négociations, de valider la position patronale. Pourtant le calendrier prévisionnel de l'ouverture à la concurrence et les premiers transferts auraient largement permis au gouvernement de remettre le patronat autour de la table, non, il a préféré choisir le moins-disant social proposé par les patrons du ferroviaire et renvoyer « à plus tard » la réouverture de cette négociation sur la rémunération et les métiers dans la branche.

Dans les préconisations patronales validées par le gouvernement, aucune évolution par rapport au texte au rabais qui n'avait pu faire l'objet d'un accord. Si certains vont se réjouir de ce passage en force patronal, ce n'est pas le cas de SUD-Rail! D'une part, sur le fond, c'est un recul social. D'autre part, c'est un parfait exemple de l'hypocrisie du concept de « dialogue social » : on se réunit, on négocie, on discute, on se réunit encore et encore...

Et à la fin ce qui s'applique, c'est la position patronale rejetée par une majorité syndicale représentant une majorité de travailleurs et travailleuses concernées.

Les nouveaux embauché(e)s, les contractuel(le)s de la SNCF et les salarié(e)s des Entreprises Ferroviaires privées n'ont rien à gagner dans l'application de ce diktat patronal, qui, sur chacun de ces aspects, reste bien inférieur à nos revendications ou à ce qui constitue aujourd'hui la norme. Même si les salariés au statut n'étaient pas concernés par le dispositif de rémunération pour conserver celui lié au statut, comment croire que la situation pourrait évoluer positivement alors même qu'un accord tirerait vers le bas l'ensemble des rémunérations.

Dans le texte initialement proposé à la signature, tout était a minima. Il était donc difficilement possible de faire moins, mais les patrons ont quand même réussi, en limitant l'ancienneté à 20 ans et en la supprimant tout bonnement pour l'encadrement. Ce coup de rabot sur l'ancienneté s'ajoute à la disparition de la mise en place d'une indemnité de nuit et de week-end de « branche » renvoyée à la négociation en entreprise...

Quand le gouvernement découvre le ferroviaire.

Après l'annonce du président Macron, qui pense que le ferroviaire se relance d'un coup de baguette magique, c'est au tour du secrétaire d'État à faire des effets d'annonce.

L'État va aider « à hauteur de plusieurs milliards d'euros » la SNCF, confrontée à un lourd manque à gagner en raison notamment de la crise sanitaire, a-t-il affirmé.

« Plusieurs options sont sur la table : la recapitalisation du groupe ou la reprise d'une part complémentaire de la dette, par exemple »,

« Les arbitrages ne sont pas encore rendus. À ce stade, nous travaillons des pistes et en discutons avec la SNCF. Mais, si l'État investit des sommes considérables, il attend en retour que la SNCF ait une performance économique, environnementale et sociale de haut niveau », a enchaîné le jeune ministre. “Nous souhaitons que d'ici dix ans, le réseau ferroviaire soit modernisé ; de telle sorte que l'on puisse faire circuler sans accroc des trains de voyageurs, de jour comme de nuit, ainsi que des trains de marchandises. Pour cela, il faut « maintenir le cap de la réforme de 2018 », a précisé Djebbari.

Il a clarifié la position gouvernementale. Continuer sur la voie d'“un investissement de plusieurs milliards d'euros par an jusqu'en 2022 pour régénérer le réseau ferré”, a précisé le ministre délégué. “En même temps, une aide suffisamment forte pourrait permettre à la SNCF de revenir à l'équilibre dans les meilleurs délais. En clair, il s'agit de ne pas se remettre à fabriquer de la dette”.

Qu'entend-il par là ? Il attend en retour que la SNCF ait une performance économique, environnementale et sociale de haut niveau.

C'est toujours marrant d'entendre tous ces politiques la main sur le cœur parler de leur amour pour le développement du service public, eux qui ont toutes et tous participé à la casse de notre entreprise.

Auraient-ils oublié être à l'origine de la dernière réforme du ferroviaire cassant encore plus notre entreprise et privatisant le FRET ? Oublient-ils être de ceux qui ouvrent le marché à la concurrence et encouragent les régions à lancer des expérimentations ?

Quelle sera la réponse de la SNCF ?

La continuité des projets de réorganisation qui ont mis notre entreprise dans un état lamentable ? Ou enfin des moyens humains matériels vont-ils être remis ?

Nous pensons connaître la réponse, mais peut-être allez-vous nous surprendre.

Nous pouvons craindre clairement que ces milliards promis, alors qu'ils n'étaient pas disponibles avant la réforme du ferroviaire... serviront non pas à améliorer les conditions de travail, de sécurité et de rémunération des cheminots ni même améliorer le service rendu aux usagers par la réouverture de gares, l'entretien plus régulier du matériel et des installations, l'abaissement des tarifs, mais seront investis pour encore mieux préparer la concurrence.

Et cet effet d'annonce pourrait se compléter d'une crainte du refus de Bruxelles, qui pourrait clairement critiquer la France et donc refuser cette aide.

Qui plus est, nous sommes fortement inquiets des négociations de notre président... Le gouvernement lui demande des contreparties et les premières sont une modification des conditions de travail, l'abaissement des coûts, la rentabilité. Il est sûr que ce ne seront pas les revendications SUD-Rail qui seront portées dans la négociation entre gouvernement et direction. Les Syndicats ne seront sans doute pas invités à ces échanges, pas entendus, et la politique néo-libérale se poursuivra sous prétexte d'un chantage aux milliards d'euros. Nous n'osons même pas imaginer la diatribe médiatique et politique qui pourrait être menée envers les cheminots si un mouvement social voyait le jour. Mais ce dernier risque ne nous empêchera pas de lutter contre tous les autres.

Sanction en cours... discrimination... circulez, il n'y a rien à voir...

Depuis sa prise de fonction, le nouveau président de la SNCF n'a de cesse d'en appeler au dialogue social et aux échanges avec les organisations syndicales.

Après plus de six mois de mandat, la Fédération SUD-Rail dresse le constat que le discours n'est pas suivi des actes, bien au contraire.

Nous ne comptons plus les procédures disciplinaires antisyndicales ainsi que les signalements de discrimination à l'encontre de nos militants, adhérents ou sympathisants. Force est de constater qu'aujourd'hui, les tenants d'un certain management se permettent d'instruire des procédures disciplinaires qui ne sont basées sur aucune base sérieuse, dans le seul but de "mettre au pas" ou de se débarrasser des salarié(e)s qui font part de leur mal-être, contestent la violence du management à l'œuvre dans certains établissements ou y dénoncent des discriminations récurrentes.

Pire, en comparaison du résultat des procédures disciplinaires enclenchées à l'encontre d'autres cheminots ou de militants d'autres organisations syndicales, il

devient banalisé qu'être militant ou sympathisant SUD-Rail est une circonstance aggravante.

Les signalements de cas de discriminations à l'encontre de nos militants sont légion. Cependant, à l'inverse des procédures disciplinaires expéditives menées et validées par la direction, preuves à l'appui, la Fédération SUD-Rail ou ses mandaté(e)s, peinent à faire reconnaître ces cas, notamment par la direction de l'éthique dont nous avons peine à identifier un début d'indépendance.

Nous tenons ici à apporter notre soutien à tous les militants licenciés injustement, juste parce qu'ils rejettent la casse de notre entreprise nous citerons pour nous Linda, Éric, Yannick.

Nous apportons tout notre soutien à notre camarade Willy DANS, élu CSE au FRET, victime de discrimination et d'insultes de la part de dirigeants FRET.

D'ailleurs l'un d'entre eux arrive à la tête de la direction de l'ERC puis de l'entité de lignes LILLE Artois. Nous vous avons alerté sur les comportements de ce dirigeant vis-à-vis des militants SUD dans l'activité FRET.

Nous sommes prévenus, mais vous aussi. Il ne nous fera pas subir ce qu'il a fait à nos camarades du FRET.

Nous condamnons sans hésitation les tags inscrits sur les portes de perspectives qu'on a découverts le 23/07, mais nous condamnons tout aussi fermement toutes celles et ceux qui parce qu'ils ont un peu de pouvoir se permettent de briser des carrières et des vies familiales.

Honte à eux et jamais au grand jamais nous ne courberons l'échine devant ces fossoyeurs.

Des faits similaires ont fait l'objet d'un dépôt de droit d'alerte par le référent CSSCT sur le technicentre d'Amiens.

Ces faits sont en cours de traitement et tout ça avance certes, mais difficilement, cependant une chose très claire apparaît dès qu'il s'agit d'un dirigeant mis en cause, le traitement est beaucoup plus difficile, des excuses sont trouvées alors que dans le sens inverse... mais il est vrai que les loups ne se mangent pas entre eux.

Ce n'est pas parce que nous avons appuyé la mise en place de groupes de travail que nous fermerons les yeux sur toutes les problématiques que les agents nous remontent.

Les deux gros sujets que nous traitons actuellement sont l'ouverture à la concurrence et le transfert de 130 agents de l'axe nord sur Ter.

Sur la concurrence, suite à la table ronde qui s'est tenue le 16 juillet, nous résumerons notre vision en deux mots : inquiétudes et détermination.

Inquiétudes devant l'ego surdimensionné du président de région qui dogmatiquement veut imposer la concurrence pour satisfaire son électorat, gagner les régionales et se propulser sur 2022.

Son peu d'amour pour notre SNCF et ses dirigeants, que l'on a pu constater pendant les négociations sur la convention, nous laisse à penser avec quasi-certitude que le TER ne remportera pas les marchés.

Et quand bien même nous gagnerions l'ensemble des lots, vous nous avez annoncé qu'il faut s'attendre à beaucoup de productivité, et que vous ne seriez pas transparent vis-à-vis des cheminots sur comment vous vous préparez à gagner les trois lots.

Détermination, car dans l'unité et par différents leviers, nous nous opposerons à cette arrivée de la concurrence.

À SUD-Rail nous sommes loin d'avoir renoncé et nous répondrons présents sur ce sujet.

Sur le dossier du transfert des agents de l'axe nord vers TER, le CSE du 21 juillet a mis en exergue les inquiétudes des agents de l'axe nord et le fait que ce transfert annoncé comme une formalité en CSSCT est loin d'être si simple.

De plus l'attitude suffisante des dirigeants de l'axe nord de ne pas vouloir travailler avec les élus du TER ne simplifie pas les choses.

Nous activerons tous les leviers nécessaires pour avoir les informations qui nous sont dues et répondre aux inquiétudes des agents.

Autres sujets de mécontentement des agents du ter, le refus de l'obtention de leurs primes de 200 euros proposés par le conseil régional.

Nous vous avons interpellé verbalement avant la table ronde ouverture à la concurrence en tant que responsable de la commission territoriale, car cette demande concerne l'ensemble des cheminots Hauts-de-France.

Votre réponse au nom de toutes les activités de ne pas délivrer les attestations est totalement incompréhensible

Des cheminots notamment du TER ont assuré la production pendant tout le COVID, ils se sont vu retirer les 6 jours comme l'ensemble des cheminots et là on les empêche de bénéficier de cette aide. Quel remerciement pour ces collègues !!!

Il n'est pas trop tard cependant pour faire machine arrière et enfin récompenser tous ces collègues qui ont assuré la production.

Enfin nous terminerons la déclaration en revenant sur les divers envois concernant les CSSCT, ou les propos sur nos membres CASI.

Nous tenons à rappeler qu'à SUD Rail nous travaillons pour les cheminots, nous bossons dans les intersyndicales, dans le CASI, et que les problèmes d'ego de certains commencent sérieusement à nous agacer fortement, pour rester polis !

Certes le RI n'est sûrement pas parfait, mais il a été signé par l'ensemble des OS.

Le fonctionnement sur la forme a été décrété collectivement pour preuve il est appliqué par tous sauf l'organisation majoritaire.

Nous savions qu'il fallait être très procédurier avec la direction, nous savons maintenant qu'il faut l'être y compris avec plusieurs représentants de cette organisation.

Cette attitude digne d'une cour d'école a assez duré, certains pensent être les meilleurs, avoir raison sur tout et avoir une légitimité au-dessus de tout, grand bien leur fasse...

Dans toutes les instances nous resterons avec notre ligne de conduite, nos décisions seront prises dans l'intérêt des cheminots, et sur les questions de fonctionnement nous assumerons notre validation du RI.

Nous dénonçons aussi l'attitude de la direction qui laisse perdurer cela depuis des mois, bien contente de voir les OS se quereller.

Dans les instances paritaires, il est bien loin aussi le monde d'après."

M. RABIER, Président

Merci. La parole est à la délégation UNSA.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Avant de commencer la déclaration, la délégation UNSA Ferroviaire voudrait avoir une pensée pour notre collègue Christophe CHENOT dans cette épreuve et nous lui apportons tout notre soutien.

Mme DEBAST, pour l'UNSA Ferroviaire, procède à la lecture de la déclaration liminaire suivante :

« Monsieur le Président,

Après neuf mois de travaux, répartis en sept sessions de trois jours, la "Convention citoyenne pour le climat" regroupant 150 citoyens tirés au sort et constitués en assemblée de citoyens a abouti le 21 juin à un rapport de 600 pages regroupant 149 propositions.

Le Président de la République a dévoilé, ce lundi 29 juin, ses premiers arbitrages plutôt encourageants quant à l'évolution des propositions.

En reprenant 146 propositions sur 149, l'exécutif portera donc implicitement les mesures en faveur du ferroviaire, du moins faut-il le comprendre comme tel.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, les propositions de la Convention citoyenne relatives aux mobilités nous paraissent être les véritables solutions en termes d'environnement.

Concernant le ferroviaire, c'est très clair : pour inciter les citoyens à prendre le train plutôt que la voiture, il faut un "retour fort" du train, grâce à :

- Une Politique de report modal route/ferroviaire pour le Fret ;*
- Renforcement des trains du quotidien, autres que TGV ;*
- Un Investissement massif sur le ferroviaire en général ;*
- La Baisse de la TVA au taux réduit à 5,5 % sur les billets de train ;*
- L'organisation progressive de la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative "bas carbone" satisfaisante en prix et en temps (trajet de moins de 4h).*

L'UNSA-Ferroviaire ne peut être que favorable à ces mesures de bon sens. Elles sont le reflet de ce que demande la société depuis longtemps en termes de transport et de développement durable. Tant que nous ne mettrons pas le paquet sur le ferroviaire, élément clé d'une société écoresponsable et engageante vis-à-vis de tous les citoyens, les autres mesures dites "écologiques" ne seront que vaines.

La situation d'après- Confinement COVID que nous vivons est très complexe au niveau économique et toutes les activités sont affectées.

Pour le transport longue distance, la situation économique est inquiétante avec, par exemple, 50 % du chiffre d'affaires en moins pour le mois de mai 2020. Les prévisions de trafic restent faibles et les incertitudes sont importantes. Les voyageurs craintifs peinent à revenir.

L'activité dite "Voyages" a déjà lancé un plan d'économies basé sur :

- La réduction des investissements, notamment sur l'achat de nouvelles rames,*
- De la productivité,*
- Des modifications du plan de transport, avec 5 % des trains supprimés.*

Les trafics internationaux ne sont pas en reste, d'autant que les frontières n'ont été rouvertes que récemment. Des contraintes supplémentaires qui ne vont pas améliorer la situation économique de certaines relations viennent s'ajouter comme, par exemple, les quarantaines pour les voyages vers et depuis le Royaume-Uni.

La situation économique sur le marché du transport ferroviaire conventionné est également complexe.

D'ailleurs, tous les réseaux de transport public du pays connaissent une situation potentiellement explosive !

Au niveau national, les trains du quotidien ont du mal à retrouver le niveau de trafic d'auparavant. TER ne transporte aujourd'hui que 30 % de voyageurs par rapport à une situation normale.

L'UTP évalue l'impact financier de la crise sanitaire autour de 4 milliards. Elle estime à au moins deux milliards les pertes de recettes et entre 1 et 2 milliards la baisse du Versement Mobilité pour lequel l'UNSA-Ferroviaire s'est toujours prononcé favorablement en réclamant un Versement Transport Interstitiel (pour les communes).

À l'UNSA-Ferroviaire, nous le réaffirmons ! Il ne peut y avoir d'offre de transport sans un engagement fort de l'État et sans un financement dédié aux mobilités vertes !

La pandémie, lourde de conséquences pour le Transport ferroviaire de proximité devrait faire réfléchir les Autorités organisatrices désireuses de se lancer dans l'ouverture du marché de certaines lignes à la concurrence et qui réclament sans cesse une baisse des factures ! (Ne revenons pas sur la concurrence entre gestionnaires d'infrastructure qui est un non-sens économique absolu !).

La SNCF est (pour l'instant !) un acteur solide, capable, par sa taille, sa situation monopolistique et la diversité des marchés où elle se situe, d'absorber les chocs conjoncturels tels que la période de COVID-19. En tant qu'acteur public d'aménagement du territoire et par ses valeurs, elle assure avec l'ensemble des cheminots sa mission de continuité de service public et est actrice de toutes les mobilités.

Cap TER 2020 avait porté ses fruits et nous avons à maintes reprises salué la reconquête des clients depuis 2017. Nous avons toujours demandé à la Direction de mettre le paquet sur le trafic de voyageurs avant de penser à réduire les charges qui conduisent à moins de service pour l'utilisateur du service public et moins de qualité de service !

Ces recettes avaient payé avec une hausse de la fréquentation de 10 % au niveau national depuis 2017 jusqu'à la période d'avant COVID. L'objectif d'amélioration du trafic a permis de faire baisser mécaniquement la contribution financière régionale.

Espérons que l'opération TER de France, qui permet aux 130 000 abonnés annuels des TER de toute la France de voyager partout sur le territoire pendant la période estivale, porte ses fruits. La clé est d'attirer la clientèle occasionnelle qui, rappelons-le, est le principal relais de croissance du TER.

Les Régions ont travaillé avec la SNCF afin de mettre en place des politiques tarifaires mieux ciblées, la qualité de service s'est améliorée avec un taux de régularité de 95,2 % en 2019.

Ce succès provient d'un partenariat de qualité entre les exécutifs régionaux et la SNCF. Quand l'exploitant et l'Autorité Organisatrice se parlent et ont un objectif commun, cela donne d'excellents résultats qui sont un argument de poids face à la volonté d'ouvrir le marché des TER à la concurrence.

Nous n'avons pas besoin de concurrence et d'une multiplicité d'acteurs sur un réseau fermé.

L'UNSA-Ferroviaire le redit, elle est contre la concurrence ! Celle-ci ne fera que complexifier un réseau déjà complexe. De plus, nous sommes convaincus que cette concurrence ne se fera pas en faveur des usagers.

C'est ainsi qu'après des mois d'attente sur le destin du chapitre "Classifications et rémunérations", le couperet est tombé !

Alors que cet accord avait recueilli la signature de deux Organisations Syndicales Représentatives (OSR) de la Branche, dont l'UNSA-Ferroviaire, trois OSR ont fait valoir leur droit d'opposition empêchant ainsi l'accord de voir le jour.

Après des mois de réflexion, l'Union des Transports Publics (UTP) a réalisé une note de recommandation. Le Gouvernement a décidé de transformer cette dernière en ordonnance. Cela signifie que cette note sera applicable à toutes les Entreprises Ferroviaires relevant du champ d'application de la CCN de la Branche ferroviaire.

À la lecture du contenu, nous sommes loin du compte et de ce qui avait été obtenu dans l'accord. De nombreuses avancées obtenues par la négociation ont disparu comme :

- La transposition de l'accord de Branche dans l'Entreprise par l'obligation pour l'employeur de se mettre autour de la table avec les partenaires sociaux,*
- La notion d'ancienneté de branche applicable à partir de mai 2015,*
- L'indemnisation du travail de nuit,*
- L'indemnisation du travail le dimanche et les jours fériés,*
- Le cadrage et la reconnaissance de la polyvalence et de la polyvalence,*
- Les négociations annuelles sur la rémunération de branche.*

Les salariés (non statutaires) de la Branche auront également une progression plus lente et moins étendue sur la durée puisque l'évolution des salaires minimums

garantis et celle de la Prime d'ancienneté d'entreprise se feront tous les 4 ans sur 20 ans (au lieu des 3 ans sur 24 ans prévus dans l'accord).

À savoir également que, désormais, les salariés hors statutaires du 3ème collège sont exclus du dispositif de prime d'ancienneté de Branche.

À la veille de l'arrivée de la concurrence, et avec l'opposition de certaines OSR à l'accord négocié sur les "Classifications et les Rémunérations", ce sont bel et bien tous les salariés du ferroviaire qui seront les grands perdants !

Pour conclure, après de nombreuses années de lobbying, l'UNSA-Ferroviaire se félicite avoir été entendue par le gouvernement sur une revendication importante d'évolution de la Caisse de Prévoyance et de Retraite du Personnel de la SNCF (CPRP SNCF) en caisse de branche. Dans un contexte d'ouverture à la concurrence ferroviaire mettant fin au monopole de l'opérateur historique SNCF, de création d'une Branche ferroviaire, de l'arrivée de nouvelles Entreprises Ferroviaires sur le marché français, la CPRP SNCF devient la caisse de branche et sera donc l'interlocuteur unique de tous les salariés de la Branche, qu'ils relèvent du régime spécial de la SNCF ou qu'ils soient affiliés au régime général de l'assurance maladie.

Cette décision gouvernementale que salue l'UNSA-Ferroviaire pérennise l'attractivité de notre secteur en offrant aux salariés un véritable marqueur d'appartenance nécessaire dans un monde concurrentiel. La caisse de "branche" marquera un lien fort du monde ferroviaire, indépendamment de l'Entreprise Ferroviaire et du salarié.

Je vous remercie de votre attention. »

M. RABIER, Président

Merci. Est-ce que la délégation FO a une déclaration ?

Mme DEDISSE, FO

Non, pas de déclaration pour FO.

M. RABIER, Président

Merci. Pour la CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Oui, Monsieur le Président. Avant tout, nous souhaitons apporter tout notre soutien au collègue Christophe CHENOT pour ce drame qui le touche actuellement.

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

« Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, les élus et représentants syndicaux, Crise sanitaire passée et potentiellement en revenir, crise sociale redoutable, crise économique, nécessité de changements, espoir de l'après, d'inquiétantes confirmations de l'avant, promesses de relance et nécessité de sauvegarde. Voilà en quelques mots le descriptif d'un contexte singulier, contexte singulier qui est le nôtre aujourd'hui. L'actualité impose les thèmes. Le tout premier, évidemment, porte sur la crise sanitaire et sociale. La CFDT Cheminots adresse de nouveau tous les remerciements possibles aux cheminotes et cheminots qui se sont mobilisés et ont porté le service public ferroviaire sur le terrain, dans les trains ou en télétravail. L'engagement n'a pas été un vain mot. Ceux qui se repaissaient d'un cheminots

bashing quasi pavlovien ont redécouvert les vertus de l'opérateur public et de celles et ceux qui le font et le portent. Il serait justice que cette reconnaissance portée au rang d'évidence par la réalité ne connaisse pas un revers d'opinion aussi soudain qu'inique. Alors que la priorité est à l'emploi et à la solidarité, les démons d'un monde qui devait impérativement se réinterroger reviennent sur le devant de la scène. La reprise passée, les sujets sociaux et de production demeurent. Les effets de la crise ne sont pas connus dans leur entièreté. En revanche, les conséquences pratiques sont palpables. La reprise n'est pas acquise, la production se retrouve donc impactée. Or, si la production diminue, une part très importante des cheminots se verra impactée. Nous sommes donc face à un véritable paradoxe. Bien que toutes les Pythies de l'économie présentent des scénarios en V, en U, en Y ou en patte d'oie du capitole, pour ne pas rater l'alerte de la reprise, rien n'y change. Le ferroviaire est une pièce essentielle de la transition écologique et énergétique. Or, pour construire demain, ce sont les compétences et les emplois qu'il faut préserver aujourd'hui. Sur notre périmètre CSE TER Hauts-de-France, l'actualité n'en demeure pas moins l'ouverture à la concurrence. Nous tenons à saluer les mesures d'information engagées par la direction sur ce sujet si délicat pour les agents. Délicat, car pour une fois ni la direction ni les organisations syndicales n'ont le monopole du savoir et nous y plongeons en même temps et au même niveau d'information. La loi "nouveau pacte ferroviaire" a mis fin au recrutement au Statut et a transformé les trois EPIC en SA. Elle a également et surtout défini le calendrier et les modalités d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. La CFDT a combattu cette mauvaise loi sans hésitation en s'inscrivant au printemps 2018, comme les autres organisations syndicales, dans l'un des conflits les plus longs de l'histoire sociale de la SNCF. Pour la CFDT Cheminots, l'action passe par la mobilisation et les propositions. C'est grâce à cela que la CFDT Cheminots est parvenue à faire inscrire au sein de la loi NPF plusieurs garanties sociales majeures, permettant ainsi de faire évoluer le contenu d'une loi qui n'en comportait aucune à l'origine. Pour les agents au Statut, la garantie pérenne de l'emploi, le maintien pérenne de l'affiliation au régime spécial de retraite, pour tous les agents la garantie pérenne d'un niveau de rémunération qui ne peut être inférieur au montant annuel de l'ensemble des éléments de la rémunération versés lors des douze mois qui ont précédé la date du transfert. Ceux-ci comprennent : la rémunération fixe, les primes, les indemnités et gratifications ainsi que les allocations. Concernant plus particulièrement les allocations prises en compte dans le calcul de la rémunération minimale garantie, le contentieux porté par la CFDT Cheminots devant le Conseil d'État a permis de réintégrer l'allocation familiale supplémentaire qui avait été exclue par l'État du champ du décret du 26 décembre 2018. Ajoutons à cela, le maintien pour une durée de 15 mois des différents accords en vigueur. Concernant les autres droits transférables qui doivent être négociés dans la branche, la CFDT revendique l'intégration à un sac à dos social de nombreux autres droits constitutifs du contrat social cheminots. La loi prévoyait une négociation spécifique sur le contenu du sac à dos social dans la branche ferroviaire. Cette négociation devait avoir lieu dans les 18 mois suivant la promulgation de la loi. C'est-à-dire, en décembre 2019. Au regard du contexte sanitaire et social, le début de la négociation a pris du retard et devrait avoir lieu à la rentrée. Il ne vous aura pas échappé que l'État maintient son calendrier coûte que coûte. Après avoir reçu le 27 juillet l'appel d'offres de mise en concurrence des lignes de trains d'équilibre du territoire Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon, après l'attente des

cahiers des charges des quatre régions, PACA, Grand Est, Pays de la Loire et la nôtre, Hauts-de-France, le champ de négociations du volet social est extrêmement contraint. La doctrine de l'ouverture à la concurrence ne doit pas être réinterrogée et coûte que coûte et vaille que vaille, l'État et les régions politiques resserrent l'étau sur le Groupe public. Pourtant, il y a beaucoup de sujets à étudier, des sujets comme la prévoyance, les facilités de circulation, le logement, la médecine de soin, les nouvelles bonifications Traction, l'action sociale, le compte épargne temps, la cessation progressive d'activité et le temps partiel de fin de carrière, le travail à temps partiel, les ex-apprentis, les distinctions et les médailles, les titres restaurant, cette liste est non exhaustive. Dans le cadre de la concurrence que nous avons combattue, mais que la SNCF et les cheminots doivent désormais affronter, il est nécessaire de poser le cadre d'une régulation interdisant une course aux plus bas coûts salariaux et humains. Autre sujet, et pas des moindres, un sujet de sécurité. La sécurité est le fondamental de notre activité dans notre culture ferroviaire. Au cœur de l'été et face à l'augmentation des événements de sécurité remarquables constatés, ESR, la CFDT se mobilise pour la sécurité et dépose une demande d'audience auprès de la Direction générale de la sécurité afin de les interpeller. Les accidents de Poix-Terron et Ingenheim sont des accidents particulièrement graves qui interrogent au fond la sécurité ferroviaire. La CFDT Cheminots a pris toute sa part dans l'analyse de ces accidents et a poussé pour que des mesures préventives et correctives soient immédiatement mises en place. En début de semaine dernière, un nouvel événement contraire à la sécurité intervient sur la ligne Puyoô-Pau-Tarbes. Le dysfonctionnement du système de comptage d'essieux sur la ligne équipée en BAPR aurait pu provoquer un rattrapage entre deux circulations. Pour la CFDT Cheminots qui agit régionalement, le sujet doit être porté au niveau national. À la suite de cet événement sécurité, des mesures conservatoires ont été mises en place dans un premier temps sur la région Nouvelle-Aquitaine puis étendues à l'ensemble des lignes du réseau dont le cantonnement est assuré par du BAPR à comptage d'essieux. Mise en place d'un processus spécifique, diffusion à l'attention des conducteurs d'un avis urgent. Nous souhaiterions savoir où en sont ces mesures sur notre périmètre TER Hauts-de-France. Nous devons aborder ensemble ces sujets de sécurité essentiels et préoccupants auxquels les cheminots sont confrontés dans leur quotidien. Pour conclure cette déclaration sur une note plus terre à terre, nous souhaiterions, Monsieur le Président, que vous nous confirmiez l'application du courrier de Monsieur NOULIER en date du 15 juillet 2020 concernant les facilités accordées aux agents pour la rentrée scolaire de 2020 au sein de notre périmètre CSE TER Hauts-de-France.

Merci pour votre écoute. »

M. RABIER, Président

Merci. Je vais revenir sur un certain nombre de points évoqués dans vos différentes déclarations et j'aimerais en premier lieu faire deux mises au point. La première concerne ce qui a été indiqué dans la déclaration CGT à propos d'un événement début janvier. Je rappelle les faits : pendant la grève sur les retraites, en gare de Dunkerque, à un moment donné, il y a des agents qui ne peuvent complètement prendre leur service en temps et en heure et la conséquence c'est un train supprimé le matin. Deuxième fait, la même journée, en soirée : plusieurs trains ont entre 30 minutes et 1 heure de retard suite à des manifestations de plusieurs personnes, y

compris externes. Quelle est l'attitude normale, habituelle, des représentants de la direction quand il y a entrave à la circulation des trains, quand il y a non-application du droit, du droit au travail qui est aussi important que le droit de grève ? Nous déposons plainte contre x. Je veux, ici, très clairement indiquer à la délégation CGT que je condamne et je conteste complètement ce qui a été dit. Nous n'avons pas déposé plainte contre la CGT ni contre la personne que vous avez évoquée, mais contre x. Je l'ai d'ailleurs moi-même indiqué au secrétaire régional de la CGT pas plus tard que cette semaine. Je lui ai lu le dépôt de plainte que j'avais sous les yeux. Je n'ai pas à lui donner, mais je lui ai lu pour lui dire ce qui était marqué et ce que nous avons fait. Nous avons entériné le fait qu'il y a eu un obstacle à la circulation normale des trains et à la liberté de travailler. J'ai donc du mal, je le dis fermement à la délégation CGT, à comprendre comment on peut mettre en cause mon intégrité en me traitant de menteur. Je n'apprécie pas du tout, de la même manière que je n'apprécie pas du tout le tract que je viens d'obtenir ce matin qui met en cause, en gros, la responsable locale qui ne fait qu'appliquer les directives qu'on lui donne et je lis le début du tract : « *c'était sans compter sur les chiens et chiennes de garde du gouvernement présents...* ». Honnêtement, si vous considérez comme cela l'encadrement local, nous allons avoir du mal à nous entendre au niveau des relations sociales. Je vous demande donc, officiellement, de retirer ce tract diffamatoire à l'égard de l'encadrement local qui prend d'ailleurs assez mal ces insinuations. Je le redis, arrêtons les mensonges, arrêtons de dire n'importe quoi, nous avons déposé plainte contre x. Ensuite, que se passe-t-il ? Je vous rappelle qu'on est dans un état de droit en République française, que la justice, que la police, fait ce qu'elle veut une fois qu'une plainte est déposée voire quand il n'y a pas de plainte déposée. Nous n'avons donc rien fait de plus. J'ai d'ailleurs appris par vous, par le Secrétaire régional, qu'il y avait eu une interpellation, en tout cas que la police faisait une enquête plusieurs mois après, mais nous n'avons rien fait de spécial et je rappelle que nous avons déposé plainte contre x. Pour moi, ça suffit ces insinuations. Je ne tolérerai pas qu'on me traite encore une fois de menteur et je conteste fermement ce premier point. Le deuxième, c'est une deuxième mise au point que je veux faire. J'en ai également un peu marre des insinuations selon lesquelles on fait tout pour que les CSSCT ne fonctionnent pas... Nous avons tous signé un règlement intérieur, toutes les OS et la direction il y a maintenant 18 mois. Il n'y a plus de CHSCT, il n'y a plus de délégués du personnel, il n'y a plus de CE. La loi est passée par là, maintenant on fonctionne en CSE avec des commissions. Ce n'est ni vous ni moi qui avons choisi cette évolution-là, on doit l'appliquer. Nous avons concerté un mode de fonctionnement et nous le faisons fonctionner. La loi prévoit que c'est un représentant de la direction qui pilote les CSSCT, c'est ce que nous faisons. La loi prévoit qu'il y ait, à un moment donné, des synthèses de tout cela, des comptes rendus. Il ne s'agit plus de PV, il n'y a plus de secrétaire. Nous avons décidé, ça a d'ailleurs fait l'objet d'un accord inter-OS au niveau national, qu'il y ait des référents parce qu'il y a quand même du travail à faire pour faire fonctionner ces trois CSSCT, pour que tout cela avance. Nous avons décidé qu'effectivement il y avait un mode de fonctionnement et qu'à un moment donné il y avait un point d'entrée sur un certain nombre de situations et le référent a été désigné par l'ensemble des délégations suite d'ailleurs à notre accord national dans le partage des rôles de chacun en fonction des votes. Nous en sommes là. Je vous le dis tout de suite, je le redis fermement à la délégation CGT, les histoires de si c'est un membre de la CGT... tout cela n'a aucune importance. Ce qui compte, et on

ne le fera pas, vous le savez très bien, ce qui compte c'est le fond, c'est le travail. D'ailleurs, depuis un an et demi, on fait systématiquement ce compte rendu, on le propose au référent et à l'ensemble des membres des CSSCT et chacun a loisir, et ça se fait occasionnellement, de compléter, de rajouter des points importants qui n'auraient pas été complètement retranscrits. En tout cas, il n'y aura pas de PV, d'enregistrement, c'est une Commission, c'est souple et on ne peut pas se permettre d'avoir une organisation aussi lourde qu'au CSE. Je le redis, on va s'attacher au fond, on va arrêter de se chamailler sur des bêtises, il y a trop de sujets importants. D'ailleurs, la direction ne cherche aucunement à diviser Pierre ou Paul dans cette affaire. Nous, nous cherchons à ce que cela fonctionne. Maintenant, je vais revenir sur les autres sujets qui ont été évoqués par les différentes délégations. L'accord de branche, on l'a déjà dit il y a plusieurs CSE, vous connaissez toute l'histoire, elle a été récapitulée par plusieurs des délégations, il y a eu un accord, il a été dénoncé et ensuite le gouvernement prend ses responsabilités et on attend effectivement potentiellement une ordonnance. Ce n'est pas la première que fois que cela arrive. Lorsque quelque chose ne fonctionne pas au niveau d'une branche et que le gouvernement, finalement, décide de définir par la loi, par un décret, autrement les choses. On en est là. Moi, je n'ai pas de commentaires à faire plus que cela. Chacun, en responsabilité, et on a bien sûr des avis qui sont différents entre les uns et les autres. En tout état de cause, ce que je peux vous dire, avec l'ouverture à la concurrence qui s'annonce, on a tout intérêt à avoir un accord de branche qui mette sur le même pied d'égalité l'ensemble des entreprises ferroviaires qui vont concourir. Ce sujet, excusez-moi, de la classification et de la rémunération n'est pas un petit sujet. On a intérêt, nous, à ce que l'écart, nous SNCF, ce qu'on appelle l'écart un peu compétitif entre les cheminots, comment ils sont rémunérés... et les éventuels concurrents, soit le plus faible possible. Moi, je me réjouis qu'à un moment donné, il y ait quelque chose qui soit décidé. Si ce n'est pas par le biais d'un accord, je le regrette puisque quelque part la direction au sein de l'UTP avait quand même participé à ces travaux-là. Si c'est par le biais d'une ordonnance, ça sera par le biais d'une ordonnance. En tout état de cause, il nous faut des règles communes pour l'ensemble des entreprises ferroviaires de la branche. Sinon, on va être, nous, SNCF, encore plus en difficulté. Un autre point qui concerne les chèques vacances. Nous avons eu une DCI avec deux OS en début de semaine. J'ai été amené à rappeler, au nom de l'ensemble des sociétés anonymes, activités, présentes sur le territoire des Hauts-de-France, je me suis exprimé pour le compte du Groupe Public Unifié ferroviaire sur le territoire, pas simplement au nom du TER, qu'est-ce que j'ai dit? J'ai dit que l'ensemble des directions de toutes les sociétés anonymes et des activités présentes au sein de la SA Voyageurs ont décidé de ne pas s'inscrire dans ce processus proposé par la région, par le Conseil régional. Ce n'est pas facile à prendre comme décision puisque, quelque part, vous l'avez souligné, il y a des cheminots qui auraient pu prétendre. Il y avait quelques conditions : des conditions salariales, des conditions d'avoir travaillé au moins la moitié du temps en temps de travail effectif présentiel, ça ne s'adressait pas aux télétravailleurs, vous l'avez compris, entre mi-mars et le 10 mai. Je ne me rappelle plus de la troisième condition, mais il y avait donc des conditions à remplir avec une attestation de l'employeur. Après réflexion, la décision a été prise. Moi, je l'exécute à TER et l'ensemble des autres activités et SA l'exécutent également. Nous avons considéré que la notion de prime qui est évoquée... La troisième condition c'était qu'il n'y ait pas de prime donnée par les entreprises. La

notion de prime qui est évoquée par le Conseil régional, compte tenu des dispositions spécifiques qui ont été prises par le Groupe Public Ferroviaire, je rappelle qu'on a globalement eu des positions plutôt intéressantes pour les salariés, c'est-à-dire que les gens en activité partielle, en chômage partiel, percevaient 100 % de leur rémunération normale contrairement à d'autres entreprises où les salariés ne percevaient que 84 % du net. On a mis en œuvre des dispositifs que nous avons appelés « indemnités compensatoires » pour ceux, effectivement, qui venaient travailler, pour qu'ils aient quand même un différentiel qui rattrape peu ou prou les EVS qu'ils pouvaient ne plus avoir à cause d'un plan de transport extrêmement diminué. Il y a eu des dispositions, si vous voulez, spécifiques et nous avons considéré, nous direction, et je sais qu'il y a une opposition de toutes les organisations syndicales, que les cheminots n'étaient pas les premiers bénéficiaires visés par le dispositif de la région qui, au départ, ne concernait que 15 000 personnes et ensuite ils l'ont porté à 40 000 personnes. Nous nous sommes exprimés là-dessus, je sais qu'il y a un désaccord dans la DCI ou par les autres organisations syndicales comme ça a été exprimé là. Il s'agit d'une position du Groupe Public Ferroviaire sur laquelle nous ne reviendrons pas, vous le savez. Sur la situation économique de l'entreprise... et sur l'analyse qui a été un peu faite par notamment la délégation UNSA, que je partage. On est dans une situation extrêmement perturbée, grave au niveau financier. Ça a également été dit par d'autres. Vous l'avez vu dans les chiffres qu'on vous a donnés pour les recettes. Le trafic n'est pas du tout revenu à la normale. On est d'ailleurs dans une politique d'attractivité, de petits prix, bien au-delà des billets ÉTER. C'est d'ailleurs pareil pour Voyages. On n'a pas retrouvé, tant s'en faut, la fréquentation. Il y a donc de vraies inquiétudes sur le moment où nous allons retrouver la fréquentation que nous avons avant le COVID. Autrement dit, en gros, entre la fin de la grève et la mi-mars. Il y a de vraies inquiétudes qui vont potentiellement entraîner des conséquences, en particulier sur Voyages. On ne peut pas continuer de faire rouler des trains s'il n'y a pas un minimum de fréquentation. Pour TER, effectivement, il y a une convention, il y a des obligations de service public et tant mieux, mais la situation est loin d'être simple économiquement parlant pour l'entreprise. Après, je n'ai pas de commentaires à faire sur les débats qui commencent avec le gouvernement sur comment, ou pas, on peut aider le Fret ferroviaire ou l'entreprise SNCF par rapport à cette situation. Vous l'avez rappelé, l'entreprise fait face à ce choc COVID, ce choc économique de la fréquentation, mais il va falloir qu'à un moment donné, nous retrouvions quand même un niveau de fréquentation nous permettant d'aborder les échéances qu'on avait juste avant le COVID de manière plus sereine. En ce qui concerne le sujet de l'ouverture à la concurrence. On a effectivement eu une table ronde, une réunion qui a permis à l'ensemble des organisations syndicales de prendre les informations que l'on a à cette heure. Elles n'ont pas évolué depuis le 16 juillet. L'étape que nous attendons qui peut arriver aujourd'hui comme dans les prochains jours ou prochaines semaines, c'est l'étape d'avis de concession. Suite à cette étape, un courrier obligatoire, légal, devra parvenir à l'ensemble des contributeurs TER, donc tous les gens qui travaillent à TER, je ne parle pas de ceux qui travaillent géographiquement dans les lots concernés, mais l'ensemble des contributeurs TER, y compris l'ensemble de ceux qui, aujourd'hui, appartiennent à d'autres activités comme Voyages et qui travaillent en fait pour TER parce qu'ils font de la maintenance pour TER, parce qu'ils font de l'escale pour TER... donc c'est bien cela le respect de la loi. Ça, c'est une première étape et ce courrier que nous sommes

en train de préparer, qui est un courrier légal, il sera accompagné d'un petit livret explicatif. Deuxièmement, je l'ai dit hier en Commission économique, je fais le choix d'organiser un CSE extraordinaire dès lors que l'avis de concession sera parvenu, on aura des éléments nouveaux, pour repartager la situation avec l'ensemble des élus et représentants syndicaux. On ne se contentera pas de la réunion du 16 juillet. Ce sujet est, pour nous, bien évidemment fondamental. Dès lors que l'on va enclencher cet avis de concession, la suite logique après cela ce sera ce qu'on appelle les cahiers des charges. Nous les attendons pour l'automne, de fin septembre à Noël. Nous n'avons pas de date plus précise et c'est bien à partir des cahiers des charges que le gros du travail, c'est-à-dire la réponse qu'on devra apporter, sera élaboré. Là, on est dans une phase un peu préparatoire d'information, d'explications et là, pour le coup, vous, représentants élus, avez un rôle.. Comme la ligne managériale a aussi un rôle d'explications auprès des agents qui peuvent être légitimement en demande d'informations et potentiellement inquiets. Vous êtes revenus sur l'autorisation de mise en mouvement dans la première déclaration CGT. On n'a pas, nous, sur la région, en tout cas ces dernières semaines, noté d'accidents notoires. Je ne dis pas qu'il n'y en a pas eu. En tout cas, je veux souligner quand même, dans un contexte qui était celui de la grève et ensuite le COVID avec un plan de transport adapté, que finalement l'ensemble des acteurs sécurité, conducteurs, escale, contrôleurs, ont fait le travail avec un vrai appui également de la ligne managériale de proximité. Je veux le souligner parce qu'il y a eu une vraie mobilisation. Je connais la contestation du principe des nouvelles modalités de départ des trains, mais cela a été décidé, la SNCF s'inscrit là-dedans, ce sont des règles finalement européennes, c'est l'EPSF qui les donnent. Elles s'appliquent à toutes les entreprises ferroviaires. Nous sommes vigilants, s'il y a des événements sécurité, on les traite, j'ai envie de vous dire, comme d'autres événements de sécurité qui ont été cités notamment tout à l'heure par la CFDT. Je laisserai compléter le sujet de désinfection par mon collègue Florent. On est sur une logique qui n'a pas changé. On a un plan de transport qui est revenu à la normale donc depuis le 4 juillet, à la normale du plein été, et on est également dans une logique de désinfection des rames. Quand on dit une rame, parce qu'il y a pu y avoir des ambiguïtés, quand on dit la rame, il y a également la cabine de conduite qui est associée à la rame avec un suivi, bien évidemment, qui est fait, qui a même été modernisé par une application « C Clean » qu'on a mise en œuvre. L'appel d'offres Intercités, ça a été cité, il est sorti il y a très peu de temps, je crois que c'est cette semaine. Ce qui est intéressant de noter, l'AO c'est l'État pour Intercités, donc les deux lignes, ce sont Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux, ce qui est intéressant c'est qu'il y a sciemment une demande de plus de trains. Autrement dit, il y a une demande de l'Autorité organisatrice d'utiliser cette ouverture à la concurrence, cet appel d'offres, pour dire à ceux qui vont postuler, donc la SNCF évidemment s'inscrit, comme elle s'inscrira dans tous les lots des trois régions TER, « je veux plus de trains ». C'est cette idée quand même de profiter, du point de vue des AO, je ne suis pas en train de juger ou de commenter, c'est quand même d'utiliser ces ouvertures pour plus de service public, plus de trains, plus d'offres pour les voyageurs. On verra comment cela va évoluer chez nous. Je laisse la parole à Florent, si tu as des commentaires avant qu'on ne fasse de nouveau un tour de table.

M. MARTEL, Directeur production

Bonjour à tous, ça fait un moment qu'on ne s'est pas parlé. On a beaucoup parlé de concurrence ce matin. Je vous donne simplement notre position puisque,

évidemment, auparavant avec Hélène MARQUET puis dorénavant avec Valérie METTAVANT, on est évidemment à la pointe du combat pour proposer les solutions TER 100 % SNCF, c'est notre volonté, c'est notre combat. Les postures qui consistent à dire que l'on refuse l'ouverture à la concurrence, je les comprends. Après, elles sont de nature politique et vous comprendrez que là-dessus, nous, on ne peut pas s'étendre. Après, je pense que c'est l'UNSA qui en a parlé, parce que je vous l'ai déjà dit, vous le savez, je suis également convaincu que le fait d'augmenter les acteurs ferroviaires sur un seul réseau fermé, quand on prétend améliorer la qualité, au strict sens de la circulation ferroviaire, c'est-à-dire en ce qui concerne la régularité et les suppressions de trains notamment, évidemment ça ne va pas dans le bon sens. Là-dessus, je l'ai toujours dit, je le répète ce matin. Si l'idée c'est bien de remettre les trains à l'heure, ce n'est pas ce qu'il faut faire. En revanche, quand j'entends qu'on va vraisemblablement perdre les lots, là-dessus, même si on est régulièrement en désaccord, je veux dire qu'à un moment, chacun avec son périmètre de responsabilité, vous en tant qu'organisations syndicales, nous en tant que direction, on a quelque part une responsabilité vis-à-vis du destin des 3500 cheminots du TER Hauts-de-France. Moi, je ne peux pas accepter des postures défaitistes comme celle-là. Je crois que nous avons beaucoup d'atouts à faire valoir. Le premier des atouts, et malgré nos désaccords, je ne connais pas un cheminot qui n'a pas, quelque part, le feu sacré sur le service public et le feu sacré, ça veut dire qu'il n'y a pas de préoccupation de nature mercantile derrière. Évidemment, quand vous allez faire rentrer des entreprises privées là-dedans, la motivation sera toujours assujettie au fait de pouvoir afficher un compte de résultat à la fin de l'exercice. Ce qui change donc profondément la relation qu'on peut avoir avec la nature même du travail. Ça, je crois que c'est déjà notre première force. Ensuite, nous ne sommes pas si rigides que cela. Je crois qu'au travers du SA 2020, on a pu montrer qu'on était capable de réécrire des dessertes qui, aujourd'hui, fonctionnent très bien puisque l'on a un sursaut de régularité sur la zone SA 2020 qui est assez spectaculaire et ça, on le montrera comme étant une réussite à mettre à notre crédit malgré le fait qu'on a été régulièrement attaqué dans la presse, mais uniquement sur des zooms, sur des cas particuliers qui ne tenaient jamais compte de la logique d'ensemble. Et ça, c'est le pire risque que court le système ferroviaire, c'est de ne regarder toujours que les sujets par le petit bout de la lorgnette, surtout en matière de montage d'offres. Je rappelle la devise : « le ferroviaire, plus c'est simple, mieux ça marche ». L'AO, je pense que vous l'avez tous compris, ne nous favorisera pas dans l'ouverture à la concurrence. Si l'on regarde de ce qu'il se passe en PACA, en Grand Est et ce qu'il se passe chez nous, autant on sent dans les autres régions une volonté d'aller vers une ouverture à la concurrence très ciblée et pour des motifs bien précis, autant chez nous tout cela reste très nébuleux. On ne sait pas pourquoi ce sont ces trois lots-là qui ont été choisis et on ne sait pas exactement ce qu'on demande et ce qu'on veut faire à la fin. Ce qu'on note c'est que, nous, vraisemblablement la transmission du cahier des charges se fera de façon tardive et que, passé l'accalmie sur le COVID et la sortie du confinement, les hostilités ont repris puisque vous avez pu voir plusieurs articles dans la presse qui reparlaient des retards. Vous imaginez que pour deux trains que nous avons ratés dans l'adaptation de plein été, et en particulier le 7h23 d'Amiens, nous avons eu tout de suite un courrier du président de région au président FARANDOU en disant que c'était inadmissible, que la SNCF faisait ce qu'elle voulait, que c'était bien la preuve que c'était le système contre les pauvres gens alors qu'il

s'agit simplement d'une erreur humaine dans mon équipe parce que, à un moment, quand tous les quinze jours vous êtes en train de retailer le plan de transport et que cela dure depuis plusieurs mois, évidemment, à la fin, les organismes fatiguent, les procédures de contrôle s'effritent un peu et il y a des loupés et ça n'est ni plus ni moins que cela. Si à la moindre erreur, le truc est monté en épingle, ça montre bien la volonté quelque part de nous mettre sur la sellette. Évidemment, ça ne doit pas nous affaiblir, nous désespérer, au contraire, ça nous rend plutôt combatifs. N'ayant pas le cahier des charges, c'est compliqué de regarder dans la boule de cristal, mais je crois que toutes les actions qu'on pourra mener sur les trois lots qui sont proposés à l'ouverture à la concurrence et qui auront une visibilité nette en termes de service aux clients, c'est là-dessus, quelque part, qu'on va emporter le morceau. Les problématiques du coût des salaires, je me demande même si, à la fin, elles ne deviendront pas presque secondaires. Ça, c'est une intuition. On en rediscutera après, je me trompe peut-être. On a vraisemblablement l'occasion d'en faire plus et notamment sur les questions de proximité. On a ce lot sur l'Étoile de Saint-Pol où je pense qu'il y a de belles choses à faire autour de la thématique du TER PROXI pour montrer que nous sommes capables de faire quelque chose qui nous différencie de la grosse SNCF qui écrase les pauvres citoyens parce que c'est bien comme cela qu'on veut nous faire passer alors que ce n'est pas comme ça. Nous, nous sommes le TER Hauts-de-France et nous sommes des cheminots qui vivons en Hauts-de-France, on se mélange à la population, on écoute et on essaye de faire des choses qui correspondent et qui fonctionnent pour le plus grand nombre. Nous ne sommes pas, tous, des envoyés d'un organisme centralisé. C'est toujours un peu cette position qui est pénible à entendre. Voilà ce que je voulais vous dire sur l'ouverture à la concurrence. Après, sur les plans d'investissement sur le ferroviaire, vous le savez, on est actuellement en train de présenter plusieurs très gros dossiers à l'AO. Il y a le dossier mi-vie sur les rames, il y a également un dossier d'achat de matériels neufs pour lesquels on est passé en Comité d'engagement groupe hier avec un avis positif sur l'achat de 20 Regio 2N XL plus 10 en tranches optionnelles qui viendront s'ajouter aux 19 déjà commandées pour le remplacement des Corail sur le TET et aux 7 déjà existants, ce qui nous fait évidemment saliver pour enfin redresser la production du Y picard qui continue à être chahuté, y compris dans cette période estivale. Un mot sur la sécurité, effectivement pas de sujet sur l'AuM. Après, je crois que c'est la CFDT qui nous faisait part d'une augmentation des incidents de sécurité, alors reprenez que sur la région nous avons, au moment où je vous parle, deux ESR avérés. Sur l'ensemble de l'année 2019, il y en avait eu deux aussi. Donc, pour l'instant, on n'est pas en dépassement, mais c'est vrai que le tableau de marche est un peu... on est un peu en avance, dans le mauvais sens du terme, sur le tableau de marche. Après, quand on regarde ensuite les autres événements sécurité, mais qui ont fait l'objet d'une boucle de rattrapage et qui du coup ne méritent pas la qualification d'ESR, on voit aussi qu'il y a eu une augmentation qui est tout de même sensible en cette année 2020. Quelque part, on le comprend, la plus longue grève de l'histoire de la SNCF, ensuite une période de confinement avec de nouvelles problématiques qu'on est venu ajouter déjà à la complexité existante, autour notamment des thèmes de désinfection, d'utilisation de lieux collectifs... et donc bien rappeler toujours que la concentration de tous est essentielle à la sécurité. Ensuite, il y a, sur le BAPR, une demande par rapport aux déclinaisons régionales. Donc reprenez que sur la région Hauts-de-France, il y a six tronçons de ligne qui sont concernés par les mesures

conservatoires sur les BAPR à compteur d'essieux. Il s'agit donc des tronçons Arras – Saint-Pol, Longueau – Compiègne sur la ligne qui passe par Montdidier, le petit tronçon Reims – Lens, mais que nous n'exploitons pas puisque ce sont les collègues de TER Grand Est qui le font, Crépy – Laon, Saint-Roch – Cerqueux et Amiens – Laon. Évidemment, sur les lignes Crépy – Laon et Amiens – Laon, c'est un peu épineux puisqu'on est sur des lignes qui sont assez longues avec des cantons longs et donc cette nouvelle procédure avec notamment l'intervention à demeure d'un agent SE en cas de dysfonctionnement des signaux implique de se mettre quasiment à chaque fois en mode gestion de crise, donc c'est évidemment compliqué. On surveille évidemment l'avancement de ce dossier en espérant que l'on puisse quand même faire les levées de doute nécessaires parce que là, les mesures conservatoires risquent d'être quand même assez lourdes à porter. Voilà le petit éclairage que je pouvais vous donner à ce sujet. C'est ce que je pouvais vous dire en complément de ce qu'a déjà dit Raphaël. Merci à tous.

M. RABIER, Président

Y a-t-il d'autres éclairages ou échanges avant qu'on attaque l'ordre du jour ?

Mme LAMBERT, Relations sociales

Je n'ai pas de demandes de parole pour l'instant, Raphaël.

M. RABIER, Président

Monsieur LAMBERT, allez-y.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je pensais que vous n'aviez pas fini avec les réponses aux déclarations. Juste un mot sur la prime de 200 euros. Je vous avais interpellé avant la réunion sur la bilatérale, effectivement, j'ai fait part aux cheminots qui m'ont interpellé de votre réponse en tant que responsable de la Commission territoriale. Effectivement, on sait que vous ne changerez pas d'avis, nous on vous fait juste remonter que ça commence à faire beaucoup pour certains agents qui s'estiment lésés après avoir fait pas mal d'efforts sur cette fin d'année et ce début d'année. Nous, on vous émet l'alerte. On savait que vous n'alliez pas changer d'avis. En tout cas, sachez que ça crée un réel mécontentement chez les cheminots. Juste un mot, pour répondre un peu à Monsieur MARTEL, je pense qu'il n'a entendu qu'une partie de notre déclaration. Effectivement, nous sommes inquiets, mais nous ne partons pas battus d'avance. J'ai employé le mot « détermination » d'ailleurs. Il peut compter sur nous pour faire tout ce qu'on a à faire pour éviter que la concurrence arrive sur les Hauts-de-France. Après, il ne faut pas mentir aux cheminots et il ne faut pas mentir aux usagers. Il faut que chacun prenne ses responsabilités. Il y a un président de région qui veut se propulser en 2022 aux élections et qui a promis la concurrence aux usagers. Concurrence qui est rentrée dans la tête de beaucoup d'usagers en raison des politiques destructrices qui ont été menées par les divers dirigeants et qui pensent naïvement et très bêtement que l'arrivée de la concurrence va régler tous les problèmes que l'on peut rencontrer aujourd'hui à la SNCF. Vous avez une part de responsabilité en ayant supprimé des tonnes de postes, en ayant mis en place des réorganisations qui font qu'aujourd'hui on a des difficultés à la SNCF, que la plupart des usagers en ont ras-le-bol et croient malheureusement, bêtement et naïvement le discours sur l'ouverture à la concurrence. Sur la concurrence, ce n'est pas une posture, c'est un combat, c'est un

combat qu'on a mené depuis pas mal d'années donc on a une vision sur le président Xavier BERTRAND, sur ce qu'il va faire et quand bien même vous gagnerez les marchés, et je vous rassure je souhaite que vous gagniez les marchés, on nous a quand même promis de la productivité parce que pour gagner des marchés il va falloir être innovant, mais il va falloir surtout, aussi, coûter moins cher et coûter moins cher c'est souvent sur la masse salariale. Vous pouvez compter sur nous, on ne part pas battus d'avance et on fera, en tout cas SUD-Rail, tout ce qu'on a à faire pour empêcher cette arrivée de la concurrence sur la région Hauts-de-France. Oui, on est responsables des cheminots, chacun prendra ses responsabilités, mais n'oublions pas les propos qui ont été tenus, l'histoire et tout ce qui a été fait à la SNCF ces dernières années. Terminé pour moi.

Mme LAMBERT, Relations sociales

Nous avons une demande de prise de parole de Monsieur ROTOLO.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur le Président, j'aimerais revenir sur le début de votre intervention. J'ai bien compris votre colère, je la comprends, mais comprenez la nôtre. En ce qui concerne ce tract, j'ai pris des renseignements, ce tract a été écrit au lendemain de l'arrestation de notre camarade, dans la colère, comme vous. Vous voyez, nous aussi nous sommes en colère. À aucun moment, dans la déclaration, la CGT ne vous a traité de menteur. Nous avons simplement émis un doute. Un doute simplement pour une chose : quand on porte plainte contre x et quand on entend qu'on arrête un seul camarade, notre camarade secrétaire général du syndicat des cheminots de Dunkerque, on a des doutes. Comment se fait-il que ce soit lui qui soit arrêté et seulement lui ? Pourquoi seulement lui a-t-il été entendu ? Vous allez me dire que ce n'est pas vous qui faites l'enquête, mais c'est quand même votre direction qui a porté plainte et nous, ce qu'on vous demande, c'est de retirer la plainte. C'est assez simple, vous retirez la plainte et je pense qu'on pourra retrouver un dialogue social à l'avenir, mais pour l'instant, oui, effectivement, vous êtes en colère et nous sommes en colère face à cette situation. Je tenais à le préciser. À aucun moment nous ne vous avons traité de menteur, nous avons simplement émis un doute. Terminé pour moi pour l'instant.

M. RABIER, Président

Bien, je ne vois pas d'autres demandes de parole.

Mme LAMBERT, Relations sociales

Nous avons une demande de parole de Monsieur HOUEL.

M. HOUEL, CGT

Bonjour à tous. Je vais poursuivre un peu ce que David disait au sujet de la plainte. Ce qui nous surprend et ce qui nous choque c'est que la plainte aurait été déposée plus d'un mois après la date à laquelle on reproche des faits à notre camarade. Il s'est passé presque cinq mois entre le dépôt de cette plainte et son interpellation, ce qui fait que quotidiennement, vu qu'il travaille sur Dunkerque, il côtoyait la personne bien précise qui est à l'origine du dépôt de plainte. Comme nous l'avons dit dans la déclaration CGT, on aurait souhaité ne serait-ce qu'un petit avis expliquant qu'une plainte a été déposée, contre x certes, « on ne sait pas comment ça va se passer,

mais attendez-vous à être contacté par la police ». Là, ça ne s'est pas fait. Notre camarade a entendu quelqu'un sonner à sa porte, il a ouvert et il a vu un officier de la police judiciaire qui voulait l'embarquer suite à une plainte déposée par l'entreprise, sans en dire davantage et cinq mois après les faits. Ça fait un petit peu drôle, aussi bien pour lui, sa famille et ses enfants présents. Donc, admettez quand même que la méthode utilisée est plus que dure. Ensuite, on aimerait savoir qui a fourni les coordonnées téléphoniques et l'adresse postale du secrétaire général du syndicat de Dunkerque parce qu'il y a bien quelqu'un de l'entreprise qui a dû fournir cela à la police. Je vais continuer parce que la date à laquelle on reproche les faits, ça doit être le 3 juillet il me semble et c'était une action interprofessionnelle. L'après-midi, vous dites qu'il y a plusieurs trains qui ont pris du retard suite à des manifestants. Il faut savoir que c'était une manifestation interprofessionnelle qui s'est terminée devant la gare. Après, les grévistes, les manifestants, on ne peut pas les contenir. Moi, je n'y étais pas, Il me semble qu'il y avait un huissier de justice qui a pris des photos et j'aimerais avoir la copie de ces photos parce qu'on inculpe mon camarade Laurent alors qu'il n'était pas là cet après-midi donc j'aimerais savoir comment il peut se retrouver au milieu des photos en train d'empêcher les trains de circuler normalement. La méthodologie est un petit peu étrange. Terminé.

M. RABIER, Président

Je ne vais pas commenter à nouveau tout ce que j'ai déjà dit tout à l'heure. Je vous confirme quand même que la plainte a été déposée le lendemain des actions qui ont empêché la circulation normale des trains, c'est-à-dire le 10 janvier, les faits ayant eu lieu le 9 janvier. Ces informations-là, je les ai données au secrétaire régional également. Je le répète, je ne fais pas l'enquête. À chaque fois que l'on dépose plainte contre x, comme n'importe quel citoyen, la probabilité qu'il se passe quelque chose est souvent faible. Là, pourquoi cinq mois après, comme vous dites, le parquet, la police, quelque chose, comment ils ont eu le nom, je n'en sais rien. Je le redis, on est dans un état de droit. Les autorités policières et de la justice utilisent leur droit, font des enquêtes, se procurent des documents, font ce qu'il faut pour, à un moment donné, mener ou pas des investigations. Nous, au-delà de la plainte contre x, ça s'arrête là. On acte un fait qui, pour nous, n'est pas acceptable, c'est une entrave au droit du travail avec des conséquences, c'est une entrave au droit de la circulation, et on le fait systématiquement. Ce n'est pas la première fois que l'on va déposer plainte contre x et c'est pour ça que je suis en colère parce que vous vous en prenez à un responsable local qui, en réalité, n'a rien à voir avec tout cela, ça peut être Monsieur X, Madame Y, quel que soit le site c'est toujours la même procédure. De temps en temps, ce sont même des gens de Réseau qui portent plainte, ce ne sont pas nécessairement toujours des gens de l'entreprise ferroviaire. Nous, je le redis Monsieur HOUEL, nous n'avons pas accès au dossier... ça ne fonctionne pas comme ça la justice en France, les enquêtes policières. Il y a une plainte, ensuite c'est instruit, ce n'est pas instruit, d'un seul coup il se passe un truc six mois plus tard, pourquoi cela se passe à ce moment-là, je n'en sais rien. D'ailleurs, je le redis, quand bien même nous souhaiterions retirer notre plainte, et ça ne sera pas le cas, ça ne servira à rien. Qu'il y ait plainte ou pas, la police fait ce qu'elle doit faire en fonction des éléments qu'elle a pu se procurer d'une manière ou d'une autre. Voilà, c'est tout ce que je peux dire et je ne ferai pas d'autres commentaires sur cette affaire. Monsieur WARTELE.

M. WARTELLE, CGT

Bonjour à tous. Je voulais revenir sur votre réponse au sujet de la désinfection, décontamination et d'un cas dont on vous a parlé sur une suspicion ou un cas de COVID en cabine de conduite. Ça ne nous va toujours pas. La rame a quand même été rapatriée à Lille pour une décontamination donc je pense que c'était bien une décontamination à faire suite à une suspicion de cas de COVID, seulement elle a été acheminée à Lille avec un ADC sans qu'elle ne soit ni désinfectée ni décontaminée. Donc effectivement, il y a peut-être eu un quiproquo, je ne sais pas, entre rame et cabine de conduite, on explique à l'agent qu'il y a eu un cas de suspicion dans la rame. Il n'a jamais pu penser qu'on allait l'envoyer en cabine de conduite alors que c'était l'ADC qui était suspecté de COVID. Par ailleurs, nous n'avons toujours pas de traçabilité des désinfections des cabines de conduite, c'est toujours aussi nébuleux avec l'appli « C Clean », il faut toujours solliciter le GATER, tout ça. On continue à revendiquer quand même une traçabilité des désinfections en cabine de conduite. Ça rassurerait énormément le personnel, que ce soit les contrôleurs ou les conducteurs de train. Par ailleurs, sur le même sujet, hier nous avons été mis au courant d'un cas de COVID au foyer de Lille donc à Orfea. Apparemment seule notre CSSCT Production et Services a été mise au courant de ce cas via le président de notre CSSCT. Il semblerait que la CSSCT Services n'ait pas été mise au courant. J'aurais voulu avoir quelques précisions sur ces sujets, merci.

M. MARTEL, Directeur production

Je vais prendre la parole. Le cas de Dunkerque a fait l'objet d'une DCI dans laquelle l'ensemble des éléments ont été écrits donc il ne nous semblait pas utile d'y revenir en CSE, il suffit de lire ce qu'il y avait dans le document. On a évidemment fait le retour d'expérience de cette affaire-là et évidemment demandé, dans ces cas-là, aux gestionnaires de rames d'être bien précis sur le fait qu'il s'agit de suspicion dans la rame ou dans la cabine de conduite. En fait, là, c'était simplement un problème dans la communication orale qui a été faite puisque l'un pensait l'avoir dit et l'autre ne l'a évidemment jamais entendu. Donc ça, cela a été bien précisé pour que les GATER soient attentifs. Après, l'origine de l'affaire, vous la connaissez très bien, il s'agit d'une première information, l'agent de nettoyage dans l'entreprise privée qui ferait un droit de retrait, mais en fait le droit de retrait, il ne l'a pas fait. Donc nous n'avons eu aucune traçabilité alors que c'était contractuellement prévu entre nous et l'entreprise privée, ce qui nous laissait à penser que la désinfection n'avait pas été faite. Donc l'origine du fait que la rame ait dû être rapatriée à Lille pour la désinfection c'est qu'il y a eu un défaut de la boîte privée à Dunkerque, mais tout cela a été dit donc on ne va pas revenir dessus plusieurs fois. En ce qui concerne la traçabilité en cabine de conduite, là aussi je me suis exprimé en CSE à plusieurs reprises. Vous avez parfois des rames qui font huit trains dans la journée de service. Si on commence à mettre des papiers volants en cabine de conduite... ça a déjà été extrêmement compliqué avec les boîtes privées d'obtenir une traçabilité uniforme, si vous commencez à mettre des papiers dans les cabines de conduite, ce truc-là va se perdre très vite. Vous faites huit trains dans la journée, à partir de quel moment le papier va-t-il disparaître à votre avis ? Je comprends, c'est comme sur les aires d'autoroute où l'on voit que le ménage a été fait ou la désinfection a été faite à telle heure de la journée, mais sauf que là, on est en train de parler de matériel qui bouge avec plusieurs utilisateurs qui se succèdent dans la cabine de conduite. Moi, je vous le donne en mille que le truc va disparaître

assez vite et qu'on n'aura pas de garanties avant un moment d'avoir une unicité de traitement par les entreprises de nettoyage parce que je vous rappelle que plusieurs interviennent sur la région. On reste donc sur l'application « C Clean » et, en cas de doute, avec la communication avec le GATER. À ce stade, je crois qu'il n'y a pas eu de conducteur qui s'est plaint de ne pas pouvoir obtenir les informations. Je crois que c'est une mauvaise idée cette traçabilité en cabine de conduite. Je ne dévie pas de ma trajectoire, on s'en est parlé quand on était confiné, on s'en est parlé après le confinement, on s'en parle pendant l'été, j'ai toujours la même position à ce sujet.

M. WARTELLE, CGT

Il y a des carnets de bord en cabine de conduite.

M. MARTEL, Directeur production

Le carnet de bord, ce n'est pas à une entreprise privée de venir écrire des éléments sur le carnet de bord et le carnet de bord, c'est juste un lien technique entre l'ADC et la maintenance donc il ne faut pas le détourner non plus de son usage original. Sinon, on commence à tordre nos processus de production et à la fin on fait n'importe quoi. Non, il faut à tout prix éviter cela. Concernant le cas de Lille, hier, on a évidemment pris des mesures. Je crois que onze agents sont concernés et ils appartiennent tous à l'ERC Nord-Pas-de-Calais donc tous les signalements ont été faits par le DCV, le Dirigeant de Crise Voyageurs, hier soir et dans la journée donc on est sur le coup. Raphaël, sur les CSSCT, si tu veux t'exprimer.

M. RABIER, Président

Concernant l'affaire d'hier soir, effectivement j'ai été personnellement joint après 20h00 par un collègue de Voyages puisqu'il s'agit d'un contrôleur d'une autre résidence, un TGV du Sud, de Montpellier, qui à un moment donné a séjourné dans un foyer et malheureusement, il est détecté COVID. Il y a une procédure, qu'on applique, qui consiste à effectivement établir la liste des personnes avec qui, potentiellement, il y aurait pu y avoir un contact. C'est une procédure, finalement, qui s'applique un peu partout. C'est ce que souhaite le gouvernement pour maîtriser, je dirais, bien identifier potentiellement les personnes qui auraient pu avoir un lien trop étroit avec celui qui a été malheureusement infecté. On établit donc cette liste, certains éléments sont tombés hier soir. J'ai personnellement avisé tous les dirigeants et les astreintes pour que l'on n'attende pas, même aujourd'hui, il était 21h00 quand on a eu les onze derniers noms qui nous ont été fournis, comme l'a indiqué Florent MARTEL. Les gens ont donc quasiment tous été avisés. Ils vont tous plutôt bien sauf un qui est peu inquiet parce qu'il a une épouse qui est un peu fragile. On applique cette procédure et dans un des points de la procédure, il y a également un avis aux médecins du travail. C'est ce qui est prévu pour les cas donc potentiellement, nous en aurons d'autres. Les gens se sont mobilisés, comme l'a dit Florent MARTEL, pour appliquer ce qui doit être fait en la matière. Il n'y a pas d'obligation, je dirais formelle, de le dire, en tout cas pas forcément tard dans la nuit, à la CSSCT. Je crois que la Traction, pour le coup, l'a dit avant, en milieu de journée. On n'a pas estimé forcément qu'à 22h00 on allait indiquer cela. Je verrai avec le président CSSCT Services pour qu'il puisse faire... on attendait aussi le bilan, que tout le monde soit avisé. Oui, je pense que ça ne mange pas de pain de le dire, au contraire. On n'a rien voulu cacher, c'est simplement que nous étions plutôt mobilisés à déjà aviser les personnes concernées potentiellement par un éventuel risque de contact.

M. WARTELLE, CGT

Les médecins du travail ont-ils été avisés de ce cas ?

M. RABIER, Président

On va le faire ou ça a déjà été fait ce matin, il est 10h30. C'est prévu. Donc quand on a les noms, on le dit également aux médecins du travail et les gens, pendant quatorze jours, doivent observer s'il y a d'éventuelles apparitions de symptômes. C'est ce que les médias expliquent, il n'y a rien de franchement complètement nouveau. Vous avez été en contact étroit, à moins d'un mètre, et prolongé, ce sont finalement toujours les mêmes éléments porteurs de risques. Si c'est arrivé, on vous demande de vous surveiller. Ça n'empêche pas de continuer de faire son travail en appliquant les gestes barrières, le port du masque... Simplement, on vous demande d'être vigilants et on le dit aux médecins du travail, oui, c'est ce qui est prévu et c'est ce que nous avons appliqué avec sévérité, on n'a pas attendu forcément ce matin puisque, je vous le dis, on a finalisé le truc hier soir avec les gens de l'ERC notamment.

Mme LAMBERT, Relations sociales

On avait une nouvelle demande de prise de parole de Monsieur HOUEL.

M. RABIER, Président

On ne vous entend pas, Monsieur HOUEL. Il y a peut-être un problème technique.

Mme LAMBERT, Relations sociales

Pour moi, Monsieur HOUEL est toujours connecté.

M. RABIER, Président

On prend Monsieur LAMBERT puis Monsieur HOUEL reprendra après.

M. LAMBERT, SUD-Rail

J'aimerais savoir si le Docteur VASSEUR est présent aujourd'hui.

Dr VASSEUR, Médecin de région

Bonjour, je suis présent encore quelques minutes.

M. LAMBERT, SUD-Rail

D'accord. Pouvez-vous m'expliquer votre réponse au mail que j'ai envoyé ? Pour l'information de tout le monde, un agent s'est présenté à vous toussant fortement et vous l'avez envoyé voir son médecin traitant pour une suspicion COVID. Vous n'avez pas émis d'arrêt de travail et la problématique, c'est que le médecin traitant ne l'a pas fait non plus. Je vous remercie de m'avoir répondu, mais je ne comprends pas trop votre réponse. Surtout que vous me dites qu'actuellement un agent suspect avec des symptômes ne travaille pas. Je peux vous dire que l'agent dont je vous parle, si je n'étais pas intervenu et surtout si le CUP n'avait pas fait preuve de bienveillance sur le sujet, aurait pris comme d'habitude sa journée de service. Moi, je suis choqué que, aujourd'hui, un agent suspecté du COVID puisse se retrouver sans arrêt de travail et travailler comme si de rien n'était. Fort heureusement, les résultats de cet agent se sont avérés négatifs, fort heureusement le CUP l'a dégagé de sa journée, je l'ai remercié et je le remercie à nouveau, mais il y a quelque chose qui, pour moi, ne fonctionne pas, Monsieur VASSEUR.

Dr VASSEUR, Médecin de région

En fait, une personne, c'est dit partout dans tous les médias, une personne qui a des symptômes ne va pas travailler. Il est également dit partout qu'une personne, et on le dit à tous les services, une personne qui a des symptômes ne vient pas en visite médicale. Après, cette personne ne travaille pas, elle consulte son médecin, et ce que je vous ai dit en conclusion du mail c'est que, de toute façon, une personne qui a des symptômes, à l'heure actuelle, ne doit pas aller travailler. Après, est-ce qu'il y a un arrêt de travail derrière au sens de la Caisse ou est-ce qu'il y a un isolement temporaire le temps d'avoir des résultats, comme je vous l'ai dit aussi dans le mail, ce sont les médecins traitants, traditionnellement depuis le début, qui font tous les arrêts de travail. Nous, nous n'avons jamais eu aucun souci de ce côté-là et c'est la raison pour laquelle je vous avais dit que l'adressant à son médecin traitant, il me semblait évident que cette personne ne repartirait pas travailler.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Comme je vous l'ai dit dans le mail, mes propos n'étaient pas polémiques, surtout que le CUP a bien réagi, mais là on se retrouve avec un médecin traitant qui n'a pas fait l'arrêt de travail. Vous allez me dire que les résultats sont négatifs...

Dr VASSEUR, Médecin de région

Je ne conteste pas du tout, je dis que cette personne-là ne devait pas aller travailler. Alors je vous ai dit aussi, dans le mail, que nous avons la possibilité de faire des arrêts de travail temporairement. Je ne sais plus si l'échéance est dépassée maintenant ou pas, mais que ça posait des problèmes parce qu'il y a une traçabilité auprès de la Caisse et que pour des raisons techniques, nous n'avons pas accès à tout ce qui est technique de médecine de soins, mais ça ne s'était pas fait encore jusqu'à maintenant parce que le médecin traitant prenait toujours le relais.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Entendu. Je vais interpeller le président du CSE. Je demande qu'une communication soit faite en disant que tout agent qui doit passer un test pour suspicion de COVID doit revenir avec un arrêt de travail de son médecin traitant au moins le temps de passer le test et d'avoir les résultats, qu'on n'ait pas la situation qu'on a failli avoir avec un agent suspecté pour COVID-19 qui travaille et dont on ne connaissait pas les résultats. Si ce n'est pas émis par le médecin du travail, cet arrêt doit être émis par le médecin traitant. Il y a une méconnaissance de l'agent qui s'est retrouvé sans arrêt de travail de vous-même, Monsieur VASSEUR, mais aussi du médecin traitant. Si c'est au médecin traitant de le faire, il faut faire une communication aux agents en disant « quand vous êtes suspectés de COVID, revenez avec au moins un arrêt de travail le temps que vous puissiez passer le test et avoir les résultats ». Le but, c'est simplement d'alerter sur le fait qu'on a failli avoir un agent qui travaille avec une suspicion de COVID-19 parce que ce gars-là, il n'était pas en arrêt de travail et il devait prendre son service. On ne peut pas laisser passer cela.

Dr VASSEUR, Médecin de région

Je vous ai dit aussi, c'est la conclusion, c'est qu'une personne, et c'est dit dans tous les médias, une personne qui a des symptômes ne va pas travailler. C'est étonnant que cette personne soit même venue ici en ayant des symptômes alors que nous, on

a dit partout qu'il ne fallait surtout pas venir, ne serait-ce que pour les autres agents, pour le personnel, pour tout cela.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Il s'est présenté à vous, c'était pour sa visite médicale ?

Dr VASSEUR, Médecin de région

Oui.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Il se présente à sa VM, vous voyez des symptômes, vous l'envoyez à son médecin traitant, il suit vos recommandations et il va voir son médecin traitant, mais il revient sans arrêt de travail et il doit prendre son service. C'est ça, moi, qui me gêne. Si tous les agents qui ont une toux ne viennent pas travailler, ça va être problématique aussi pour eux. Donc dès que quelqu'un de professionnel, comme vous l'êtes, indique qu'il doit passer les tests, un arrêt de travail le temps des tests doit être prescrit jusqu'aux résultats. Je ne remets pas en cause ce que vous m'avez répondu, je dis simplement qu'un agent a failli travailler sans avoir un arrêt de travail et sans avoir les résultats de son test. J'ai bien compris que c'était au médecin traitant de délivrer un arrêt de travail donc j'aimerais qu'une communication soit faite dans ce sens-là parce que si le collègue — fort heureusement, il n'a pas eu le COVID — avait travaillé avec le COVID, les conséquences auraient pu être énormes. Je ne veux pas faire de ce sujet-là un sujet polémique, mais un sujet à régler parce que les conséquences pourraient être importantes.

Dr VASSEUR, Médecin de région

Je répète, ce qui m'a vraiment surpris c'est que cette personne-là vienne avec des symptômes en visite médicale.

M. RABIER, Président

Très bien. Dès lors que l'on constate l'apparition de symptômes qui peuvent laisser croire que la personne serait donc porteuse du virus, un test doit être fait afin de savoir si elle est réellement porteuse du virus. Maintenant, il existe une capacité de faire des tests beaucoup plus importante qu'il y a quelque temps. Dans l'attente, puisqu'il y a des symptômes, c'est ce que dit le Docteur, il faut éviter que cette personne travaille puisque l'on a un vrai doute. En revanche, il ne faut pas que l'on mélange cela avec le cas de quelqu'un qui est venu en RHR, qui malheureusement est détecté COVID pour de vrai et on est en train simplement de recenser ceux qui auraient pu avoir un contact rapproché, prolongé. On leur demande, et c'est pour cela qu'on a fait ce travail, de surveiller l'apparition éventuelle de symptômes. Ces gens-là surveillent, ça ne veut pas dire qu'ils ont les symptômes et qu'ils sont arrêtés. Il faut vraiment que l'on fasse la différence, Monsieur LAMBERT. Il y a une forme d'ambiguïté possible donc si on fait une communication, je n'ai pas de souci à expliquer puisque c'est un sujet un peu délicat, qui peut inquiéter... on voit bien que ce n'est pas facile. Les règles, on ne les applique pas tous les jours. Si on fait une communication, il faut qu'on arrive à ce qu'elle soit bien comprise avec les quelques cas de figure qui peuvent arriver. On aura l'occasion de reparler de ce sujet COVID à la fin du mois d'août parce que, malheureusement, il n'est pas complètement derrière nous et vous le savez. Une nouvelle réunion territoriale est fixée, je crois, au 26 août. D'ailleurs, je

le dis ici aux représentants syndicaux du TER, s'il y a des questions spécifiques, faites-nous-les passer en amont, comme ça nous pourrions développer davantage le 26 août. En tout cas, je prends la demande et on regarde la pertinence de recommuniquer plus clairement sur les quelques cas de figure. D'un point de vue administratif, mais pas que. Il existe aussi une responsabilité individuelle. Quand tu as potentiellement les symptômes du COVID, tu ne viens pas te mettre en contact volontairement avec d'autres, le temps que tu aies la certitude que tu n'es pas porteur donc que tu aies les résultats du test.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je parlais bien d'un agent suspecté COVID, pas d'agents qui auraient été en contact. Le cas précis, c'est un agent qui était suspecté COVID.

M. RABIER, Président

Ce dossier est difficile et on peut tous se fourvoyer, mélanger les choses, j'avais bien compris que vous évoquiez cela, mais comme on venait d'évoquer un autre cas de figure, je ne voulais pas qu'il y ait d'amalgames. Je sais que c'était clair dans votre tête. Monsieur HOUEL a finalement réussi à se reconnecter.

M. HOUEL, CGT

Effectivement, j'ai quelques problèmes. Je voulais parler du suivi de la désinfection des rames. En région Rhône-Alpes, il existe un carnet spécifique dans chaque poste de conduite avec le nom, la date et le lieu où la désinfection a été faite. Si on s'interroge sur le suivi, ce n'est pas pour rien. D'ailleurs, nous ne sommes pas les seuls puisque l'Inspecteur du travail régional de Lille s'est aussi interrogé fortement là-dessus dans le courrier qu'il vous avait envoyé. En tant que membre de la CSSCT, on reçoit régulièrement des bulletins de service d'agents de conduite, dont certains avec des photos de postes de conduite qui sont plus que sales. On a donc du mal à comprendre comment ce poste de conduite a pu être désinfecté alors qu'il se retrouve dans un état de saleté assez avancé. Donc, admettez qu'il existe un doute. Même les agents de conduite se disent que ce n'est pas possible, vu l'état du poste de conduite, la rame n'a pas pu être désinfectée. On passe peut-être pour des lourds là-dessus, mais on insiste pour avoir un suivi bien régulier. Terminé.

M. MARTEL, Directeur production

On a déjà échangé aussi sur la différence qu'il peut y avoir entre désinfection et nettoyage, l'un n'empêchant pas l'autre. D'ailleurs, retenez aussi que les lingettes et que le produit virucide utilisé peut avoir un petit côté aussi un agressif et quand on le passe parfois sur des zones de contact de la cabine de conduite, il ressort noir tout simplement parce qu'il attaque la peinture des pupitres notamment. Aujourd'hui, on a la parfaite traçabilité des opérations qui se situent au niveau du COP et les informations peuvent être transmises à n'importe quel ADC qui le demande, comme on l'a fait depuis le début. Après, le choix qu'a fait Rhône-Alpes, il l'a fait avec ses moyens. Est-ce que cela apporte davantage de fiabilité et est-ce que finalement ça ne génère pas plus de questions auprès des ADC ? Je ne sais pas le dire, je ne suis pas TER AURA. Je vais appeler mon collègue pour savoir pourquoi et comment ils ont mis cela en œuvre, mais, nous, avec la petite analyse de processus qu'on a faite, on a jugé que ça ne serait pas efficace.

M. HOUEL, CGT

Monsieur MARTEL, vous dites que vous avez un parfait suivi des désinfections, mais même si au COP Dunkerque, l'erreur provient de l'entreprise extérieure, ça démontre parfaitement que vous n'avez pas de parfait suivi des désinfections. Lorsqu'on a interrogé l'établissement Traction, ils nous ont certifié que la rame avait bien été désinfectée le soir même alors que ça n'a pas été fait. Avec la mise en place d'un carnet dans chaque poste de conduite, l'agent de conduite qui a été commandé le lendemain pour aller acheminer la rame en W de Dunkerque aux ateliers, il aurait bien vu, à travers ce carnet, que la rame n'avait pas été désinfectée la veille. Il se serait donc posé la question et aurait sollicité le COP.

M. MARTEL, Directeur production

Monsieur HOUEL, il s'agissait d'une demande de désinfection supplémentaire. La rame avait été désinfectée le jour même, comme prévu. C'est suite à l'information qui a circulé selon laquelle peut-être que le conducteur avait été en contact avec quelqu'un qui était présumé COVID que nous avons demandé une désinfection supplémentaire. Vous partez d'emblée sur une démarche solution, nous on vous dit que ce truc-là ne fonctionnera pas en opérationnel parce que les cas où la cabine a été désinfectée et où la traçabilité aura été mal remplie dans le carnet seront légion. Ça, cela viendra en permanence mettre le plan de transport sous tension alors qu'il n'y aura pas de raison puisque la désinfection aura été faite.

M. HOUEL, CGT

Pas du tout. Moi, je me mets du côté des agents de conduite ou des ASCT. C'est très rassurant, lorsqu'on monte en cabine de conduite, de pouvoir vérifier par écrit que la rame a bien été désinfectée, c'est très rassurant.

M. MARTEL, Directeur production

Sauf qu'au bout de huit trains dans la journée, je vous garantis que le carnet a disparu. Bref, je ne vais pas redire tout ce que j'ai déjà dit.

M. HOUEL, CGT

Monsieur MARTEL, les carnets de bord continuent de rester dans la cabine de conduite au bout de huit trains.

M. MARTEL, Directeur production

J'ai déjà répondu à cette question.

M. HOUEL, CGT

Oui, mais pourquoi un carnet retraçant la désinfection disparaîtrait alors qu'un carnet de bord, qui reste à demeure, ne disparaît pas ?

M. MARTEL, Directeur production

Le carnet de bord, c'est un outil qui est processé SNCF. C'est un lien entre l'ADC et le centre de maintenance. J'ai toute confiance dans les opérateurs que ce soit M comme Traction, là-dessus. Le carnet, c'est autre chose. Le carnet, c'est quelque chose qui est utilisé et rempli par les entreprises privées de nettoyage. C'est là que je n'ai pas confiance.

M. HOUEL, CGT

Donc vous n'avez pas confiance pour le carnet, en revanche vous avez confiance pour que la société appelle le COP et le COP pointe pour assurer que cela a été désinfecté. Moi, je me mets du côté des agents de conduite et des ASCT, je vous dis qu'on n'a pas confiance en votre méthode.

M. MARTEL, Directeur production

On peut, si vous le souhaitez, organiser une visite du COP où vous constaterez par vous-même le mode de récupération des données, comment elles sont traitées et comment cela peut être mis en œuvre par un GATER s'il est interrogé. Je vous fais cette invitation, Monsieur HOUEL. Vous verrez que ça fonctionne très bien.

M. HOUEL, CGT

Je n'ai pas besoin de cette invitation, Monsieur MARTEL. Je pars du principe que ce n'est pas forcément le rôle du GATER de vérifier si la rame a bien été désinfectée. Ils sont constamment sollicités pour des problématiques en lignes ou des choses comme ça, si là on doit quotidiennement les appeler à chaque fois que l'on change de rame pour dire «peux-tu m'assurer que la désinfection a bien été faite il y a moins de 24 heures ? », c'est un peu compliqué. Alors qu'un simple carnet... je ne vous demande pas d'inventer quelque chose. C'est quelque chose qui est en place ailleurs, qui a fait ses preuves et qui ne coûte pas grand-chose à l'entreprise. C'est simplement cela.

M. MARTEL, Directeur production

C'est ce que nous faisons depuis le mois de mars. Ce n'est pas une question de coûts, Monsieur HOUEL, c'est une question de fiabilité. Je vous dis que ce truc-là ne tiendra pas dans le temps. Je sais exactement tout ce qu'on a dû faire pour contractualiser l'envoi par les agents de maîtrise des sociétés privées des messages de confirmation de désinfection, avec des carnets volants dans les cabines de conduite et ça ne fonctionnera pas. Moi, j'ai cette conviction. Monsieur HOUEL, dans le boulot que je fais, je regarde l'ensemble des éléments de la chaîne de production : la boîte privée, le Technicentre de maintenance, l'utilisation des différents remisages dans les gares et, évidemment, également l'emploi qui est fait par les agents de conduite. Là, vous avez une vue qui est ADC et je comprends que quelque part, parce que c'est dans le patrimoine commun, je parlais de l'histoire des fiches que l'on voit par exemple dans les toilettes d'autoroute, c'est quelque chose qui est un peu dans notre imaginaire commun, mais appliqué au monde ferroviaire, ce processus-là de suivi de la désinfection, je vous dis qu'il ne sera pas fiable.

M. HOUEL, CGT

Je ne vous demande pas d'afficher comme ça se passe dans les sanitaires sur les stations d'autoroute. On vous parle d'un système qui est en place depuis le départ sur Rhône-Alpes et qui fonctionne bien, sinon il n'existerait plus. Il y a donc quelque chose qui m'échappe. Je reviens dessus, mais Monsieur WARTELLE ou Monsieur FRANÇOIS pourront le confirmer, on reçoit des bulletins de service avec des photos, quand on voit l'état du poste de conduite, on se dit que ce n'est pas possible. Qui dit désinfection dit forcément nettoyage, mais pas l'inverse.

M. MARTEL, Directeur production

Non, je ne suis pas d'accord. La procédure de désinfection c'est l'utilisation d'un produit virucide sur toutes les zones de contact que peut avoir l'ADC dans la cabine de conduite. Donc si vous avez un sol qui est dégueulasse dans la cabine de conduite, il ne se passera rien, ça sera tout aussi dégueulasse une fois que l'agent de l'entreprise de nettoyage sera passé puisqu'il ira tamponner toutes les zones de contact, les poignées montoir, le cerclo, le pupitre, tous les manipulateurs que vous avez en cabine de conduite, les poignées de porte, c'est ça qu'il va désinfecter.

M. HOUEL, CGT

Trouvez-vous normal d'avoir un poste de conduite dégueulasse, mais désinfecté ?

M. MARTEL, Directeur production

Non.

M. HOUEL, CGT

Vous imaginez, dans les toilettes des aires d'autoroute, un affichage qui dirait « sanitaires désinfectés » et quand vous entrez, ils sont dégueulasses et on vous dit « oui, mais on a désinfecté la chasse d'eau et la poignée de porte », ce n'est pas possible.

M. MARTEL, Directeur production

Ça, c'est un autre sujet et je suis d'accord vous, les ADC n'ont pas à faire leur travail dans des cabines de conduite qui sont sales. Là-dessus, on reprend d'ailleurs les signalements et on les traite en retour d'expérience parce que ce n'est pas acceptable. Après, ça remet moins en question les problématiques de santé qui sont extrêmement suivies autour du COVID. Là, on est sur des sujets plus classiques de propreté des cabines de conduite, l'utilisation qui en est faite par tous ceux qui montent dedans. Déjà, c'est entre les ADC, après il y a des TA, des APLG, des agents de maintenance qui montent dedans. Il faut que tout le monde veille à ce que ce soit propre et, après, avoir des procédures de vérification, ce qu'on appelle des vérifications de produit de sortie, quand notamment la rame sort du Technicentre, pour vérifier qu'il y a bien eu un nettoyage de la cabine de conduite. Là-dessus, je suis d'accord, ce n'est pas acceptable non plus que la cabine soit sale, Monsieur HOUEL. C'est traité quand il y a des cas de BS qui remontent avec des cabines particulièrement sales, c'est évidemment traité et repris aussi par le GATER puisque le GATER, son boulot, c'est bien de suivre de A à Z les rames.

M. HOUEL, CGT

Je sais bien que vous n'avez pas dit cela, mais admettez que pour agent de conduite, s'entendre dire du GATER que la rame a bien été désinfectée il y a moins de 24 heures alors que le poste de conduite est dégueulasse, on a du mal à comprendre.

M. MARTEL, Directeur production

Vous savez, c'est aussi qui l'a utilisé juste avant, pourquoi la cabine est-elle sale, qui rentre dedans... on peut se poser toutes ces questions-là. Ça, le GATER ne le voit pas. Il est dans un poste de commandement. Il a simplement une traçabilité qui lui dit qu'à telle heure une désinfection a été faite, mais ça ne veut pas dire que la cabine est propre.

M. HOUEL, CGT

De toute façon j'ai bien compris, borné comme vous êtes, vous allez rester sur votre position, mais on restera sur la nôtre aussi.

M. MARTEL, Directeur production

On a réussi à parler en bonne intelligence jusqu'à maintenant, je vous demanderais d'essayer de ne pas m'insulter, Monsieur HOUEL, ça permettra de continuer le dialogue.

M. HOUEL, CGT

Si vous l'avez pris comme une insulte, je m'excuse.

M. MARTEL, Directeur production

Bien sûr que c'est une insulte, Monsieur HOUEL.

M. HOUEL, CGT

Pas du tout. Je peux dire que je suis borné aussi. Vous le prenez comme une insulte, tant pis pour vous, mais je peux vous assurer que de mon côté, ce n'est pas du tout une insulte.

M. MARTEL, Directeur production

Écoutez, moi j'ai accepté de dialoguer, si vous voulez conclure la discussion comme ça, faites-le. Je pense que je vous ai donné les arguments qui valent. Après, si vous voulez la conclure comme cela, faites-le. Je trouve que ce n'est pas acceptable, Monsieur HOUEL, parce qu'en homme de production, je parle à un autre homme de production et vous n'avez pas à conclure la fin de la discussion comme ça, je suis désolé.

M. HOUEL, CGT

Je ne vais pas la conclure comme ça, mais...

M. MARTEL, Directeur production

Si, vous dites « borné comme vous êtes », je suis désolé, mais vous concluez la conversation de manière complètement déplaisante.

M. HOUEL, CGT

Pas du tout, c'est vous, Monsieur MARTEL, qui dites que je la conclue. Vous êtes sur votre position, c'est tout. On reste sur la nôtre et on restera en désaccord, mais admettez quand même que dans le cas où la cabine est sale, mais désinfectée, c'est difficilement compréhensible, même si, oui, les manipulateurs Traction ont certainement été désinfectés, les poignées de porte, tout ce qui est commutateurs, tout cela, on n'en doute pas, mais c'est difficile et c'est pour cela que nous avons des retours d'agents qui se demandent si effectivement la rame a été désinfectée.

M. MARTEL, Directeur production

C'est la raison pour laquelle nous sommes aussi vigilants sur les problématiques de nettoyage parce qu'on a bien compris que, effectivement, ça laissait planer un doute derrière sur la désinfection parce que tout le monde réagit de manière différente par rapport à la crise sanitaire que l'on traverse et certains sont plus angoissés que

d'autres. On va donc essayer de limiter le niveau d'angoisse chez ceux qui travaillent. Donc, effectivement, le fait que la cabine soit sale, ce n'est pas quelque chose qui est de nature à sécuriser, là-dessus je vous rejoins complètement. Donc, quand il y a des signalements de cabine sale, on le trace évidemment et on demande une vigilance toute particulière dans le traitement de la rame quand il y a des rendez-vous de maintenance qui sont prévus, notamment de procéder à un nettoyage supplémentaire de la cabine pour éviter de la réengager parce que le pire serait qu'après, elle sorte du Technicentre dans le même état de propreté que lorsqu'elle y est rentrée parce que, tout simplement, l'opération de nettoyage n'avait pas été prévue à ce moment-là et là, et je le comprends, les ADC noteront qu'elle est passée au Technicentre, qu'il y avait eu un signalement avant, mais après son passage elle n'était toujours pas propre donc cela montre bien que ce qu'il se passe n'est pas normal. Là-dessus, il y a une vraie vigilance qui est apportée au niveau du COP et je le reprendrai demain, vendredi, en étant à S+1, je parlerai de l'échange qu'on a eu ensemble ce matin pour rappeler à tous les acteurs une grande vigilance sur la propreté des cabines de conduite. Je crois que c'est aussi important. Il n'y a pas un lien direct avec la désinfection, mais quelque part, c'est vrai, ça augmente le doute que peut avoir un agent de conduite sur la cabine. Est-ce que cela vous convient, Monsieur HOUEL ?

M. HOUEL, CGT

Oui, ça me va bien. D'autant plus qu'on ne peut pas comprendre qu'une rame puisse sortir d'un atelier sale, mais on a appris il y a peu de temps qu'en fin de compte des rames stationnent aux ateliers juste pour stationner sans pour autant devoir être visitées par des agents du matériel. Ça, c'est un autre sujet. L'agent qui sort une rame d'un chantier comme le Maroc, c'est tout, le poste est sale, il est sale, mais quelqu'un qui prend une rame aux ateliers 2000 alors que le poste de conduite est sale, dans sa tête c'est : « je le sors des ateliers et elle est sale alors qu'elle a juste été stationnée ». Vous voyez, ça amplifie encore plus ce doute.

M. MARTEL, Directeur production

Oui, le Champ-de-Mars, c'est un site de maintenance, mais qui est aussi un site de remisage, il fait les deux. Parfois, les rames ne sont pas vues par la maintenance, elles font juste des entrées et sorties là-bas. On essaye d'ailleurs de limiter cela parce que c'est vrai que c'est gênant aussi pour le mouvement là-bas.

M. RABIER, Président

Merci. Une dernière intervention de Monsieur FRANÇOIS et ensuite, je laisserai la parole à Monsieur le Secrétaire pour le 1^{er} point de l'ordre du jour.

M. FRANÇOIS, SUD-Rail

Merci, Monsieur RABIER. Je voulais revenir là-dessus, Monsieur MARTEL, si vous le permettez, peut-être pour en terminer. Vous assurez que les suivis sont toujours faits sur les désinfections des rames, permettez-moi d'émettre un petit doute parce que deux conducteurs m'ont interpellé et m'ont dit qu'ils avaient joint le GATER qui leur a répondu qu'il n'avait plus de tableau de suivi de désinfection. Là, vous venez d'assurer plusieurs fois à Christophe que c'était toujours fait, donc j'aimerais bien savoir si vous avez une réponse là-dessus, s'il vous plaît.

M. MARTEL, Directeur production

Il va falloir que je vérifie. D'ailleurs, si vous pouvez me dire le jour et l'heure où ça s'est passé que j'aille voir pourquoi on a répondu cela.

M. FRANÇOIS, SUD-Rail

Je n'ai pas ces informations.

M. MARTEL, Directeur production

Je suis preneur de l'information.

M. FRANÇOIS, SUD-Rail

Je pourrai leur redemander, il n'y a pas de soucis.

M. MARTEL, Directeur production

Oui. Ce n'est évidemment pas pour aller engueuler les personnes, c'est simplement qu'on fait des bouclages...

M. FRANÇOIS, SUD-Rail

On est d'accord, bien sûr.

M. MARTEL, Directeur production

Cela reste des hommes qui parlent à d'autres hommes donc parfois...

M. FRANÇOIS, SUD-Rail

C'est l'information qui m'a inquiété. A priori, le GATER a répondu « non, on n'a plus accès à ce suivi ».

M. MARTEL, Directeur production

Je sais qu'il y a une évolution de l'outil donc est-ce qu'il y a eu... je vais vérifier, je ne peux pas vous dire autre chose parce que là, évidemment, je n'ai pas accès à tous les outils et les acteurs, donc cela nécessite que je fasse une vérification.

M. FRANÇOIS, SUD-Rail

Simplement, si vous pouvez faire un retour par mail, s'il vous plaît.

M. MARTEL, Directeur production

Je vous le fais à vous ?

M. FRANÇOIS, SUD-Rail

Faites-le au nom du CSE ou de la CSSCT, peu importe.

M. MARTEL, Directeur production

Entendu.

M. FRANÇOIS, SUD-Rail

Merci.

M. MARTEL, Directeur production

Ce sera fait.

M. RABIER, Président

Merci. Je laisse donc la parole à Monsieur le Secrétaire.

1) Informations de Monsieur le Secrétaire

M. WATTEBLED, Secrétaire

Bonjour à tous. Je n'ai pas trop d'informations, je vais simplement informer sur les colos. On a donc effectué les départs en colonies de vacances cette semaine et la semaine dernière. En revanche, je tenais juste à vous faire remonter, Monsieur RABIER, que les modifications à la dernière minute des horaires de train ont perturbé grandement les familles qui amenaient leurs enfants parce que les horaires ont changé la veille au soir et forcément l'organisation. Je tiens à remercier tous les collègues qui se sont rendus disponibles pour donner un coup de main et accompagner les enfants jusqu'à Paris.

M. MARTEL, Directeur production

Monsieur WATTEBLED, ce que vous dites m'intéresse parce que je suis en discussion avec la ZP Île-de-France justement sur ces sujets de rendus tardifs de sillons et donc je suis preneur d'exemples. Il s'agit de trains vers Paris, est-ce bien cela ?

M. WATTEBLED, Secrétaire

Oui, c'est ça.

M. MARTEL, Directeur production

C'était des TGV ?

M. WATTEBLED, Secrétaire

Oui. Ils ont été changés au dernier moment. Je vous envoie les trains exacts, les numéros de train et les horaires.

M. MARTEL, Directeur production

Oui, je prends.

M. WATTEBLED, Secrétaire

J'en finis là-dessus, pour les prochains départs et retours, le 10 août il y aura un retour, mais nous n'avons pas encore les horaires. Le 11 août, il y aura un départ dont on n'a toujours pas les horaires. Enfin, le 24 août, il y aura un retour, ce sera le dernier, je pense. J'invite donc, comme on le fait en CASI, les élus CSE à se disponibiliser et on enverra un mail aux élus, ce qu'on n'avait peut-être pas fait ou on n'a peut-être pas bouclé. Là, on enverra un mail aux élus pour avoir le plus de monde possible. Voilà, j'en ai terminé, Monsieur le Président.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur WATTEBLED. Je donne la parole à Monsieur le Trésorier s'il y a des éléments en particulier.

2) Informations de Monsieur le Trésorier

M. FOURNIER, Trésorier

Oui, Monsieur le Président. Rebonjour à tous. J'ai une petite information. Comme vous le savez tous, dans le cadre de la présentation du bilan comptable du CSE qui sera présenté officiellement à la plénière du 24 septembre, il y a obligation en amont de réunir la Commission budget. Dans ce cadre, elle devrait se réunir fin août voire début septembre au plus tard pour une remise des documents et surtout la possibilité de faire un travail en amont avec la présence du cabinet Sémaphores. Je me tourne vers l'organisation syndicale qui a la présidence de cette Commission, s'ils peuvent revenir vers moi parce que j'avais envoyé un mail et je n'ai pas eu de retour, mais peut-être qu'avec les congés, c'est un peu compliqué. S'ils peuvent revenir vers moi afin que nous puissions établir un calendrier confirmant la date de la Commission budget pour pouvoir présenter le bilan comptable à la plénière du 24 septembre. Terminé pour moi.

M. RABIER, Président

Merci, c'est noté. On attaque maintenant les points classiques.

3) Informations de Monsieur le Président

– Point d'actualités

M. RABIER, Président

Concernant le point d'actualités, je pense que nous l'avons largement évoqué dans toute la séquence suite aux déclarations.

– Information sécurité

M. RABIER, Président

Peut-être une information sécurité qu'a déjà donnée Florent tout à l'heure. On a eu un ESR le 7 juillet en gare de Paris Nord. Il s'agit d'une mauvaise exécution d'arrêt du 847906.

M. MARTEL, Directeur production

Donc un problème de coordination dans les opérations de produit train avec un train qui se déplace de quelques mètres avec les portes ouvertes et des voyageurs qui sont encore en train de descendre. Là, vous êtes sur un ESR imparable. C'est le deuxième, c'est ce que je vous ai dit tout à l'heure. Le premier, c'était un dépassement de vitesse limite supérieur à 40 en début d'année. On a d'ores et déjà, en ce mois de juillet, fait le même chiffre que l'an dernier. D'où une mobilisation de tout le management et de tous ceux qui concourent à la sécurité pour essayer de rester là-dessus. Les signaux avant-coureurs ne sont quand même pas très bons, je le disais tout à l'heure, sans doute une augmentation de l'ordre de 25 % des événements en dessous qui ne sont pas ESR, mais qui quelque part, à un moment, il y a une des chaînes de la sécurité qui lâche, qui est rattrapée par les autres et dans ces cas-là, on dit que ce sont des événements simples. Ceux-là sont en augmentation. Évidemment, quand les événements simples sont en augmentation, à un moment, il

est possible que l'ESR survienne plus vite, donc nous sommes tous mobilisés là-dessus, ce sont des points qui ont été rappelés par les équipes de la direction sécurité au CODIR il y a peu. Voilà pour votre information. On en a parlé tout à l'heure par rapport à vos questionnements sur la sécurité, je crois que c'était bien la CFDT qui les avait faits dans les déclarations liminaires.

– Informations commerciales (si disponibilité)

M. RABIER, Président

En ce qui concerne les recettes, vous l'avez vu, on a eu les résultats hier. On se casse la gueule en recettes au deuxième trimestre principalement, c'est normal. Le mois de juin est très inférieur, bien évidemment, à ce qu'on a connu en recettes par rapport à 2019.

M. MARTEL, Directeur production

En termes de fréquentation, la situation est très hétérogène sur le territoire, retenez ça quand même. Je n'ai pas des statistiques qui sont extrêmement précises et puis, quelque part, il y a les problématiques de la fraude aussi qui viennent parfois obérer un peu les résultats, mais on est grosso modo sur une baisse de 35 à 40 % de la fréquentation sur Hauts-de-France, mais qui n'est pas homogène sur le territoire puisque les trains vers Paris subissent beaucoup moins de baisses de fréquentation que l'ensemble des autres. On va dire que sur l'ensemble des autres, on est plus sur des écarts de 50 % alors qu'à Paris, on a certains trains qui ont retrouvé leur niveau de fréquentation habituel. Donc vous voyez, c'est très hétérogène. Malheureusement, c'est en plus sur cette zone parisienne que la production est la plus difficile à mettre en qualité donc je dirais que l'impact client, aujourd'hui, de la qualité de production, il est un peu vrillé par ce différentiel de fréquentation. D'où vraiment la volonté que l'on a d'avancer sur un plan d'action très ambitieux sur le Y Picard, Paris-Creil-Amiens et Paris-Creil-Compiègne-Saint-Quentin avec les prolongations jusqu'à Calais et Maubeuge.

M. RABIER, Président

Nous avons une demande d'intervention de Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je voulais simplement dire qu'on avait pris bonne note de l'intervention du Trésorier. En fait, le président de la Commission budget c'était Ludovic MAGNIER qui est en instance de mutation, donc on organise très vite son remplacement et son remplaçant prendra contact très rapidement avec le Trésorier. C'était simplement pour préciser cela. Terminé.

Mme LAMBERT, Relations sociales

Monsieur TAILLEZ.

M. TAILLEZ, CFDT

Pour ma part, je voulais revenir sur les ESR. Avant, en CE, on avait un petit papier qui récapitulait un petit peu ce qu'il s'était passé... Là, vous nous parliez de l'ESR de juillet, mais je vois que dans les papiers on n'a rien eu. Je voulais simplement savoir

si c'était « volontaire » de votre part ou si maintenant vous les donnez juste à l'oral en plénière.

M. MARTEL, Directeur production

Non, je pense que nous pouvons vous donner un A4 sur le sujet. Il s'agit plus d'un oubli qu'autre chose. Ce sont des événements importants. Effectivement, on peut bien faire un A4 sur le sujet, je suis d'accord avec vous.

M. RABIER, Président

Il n'y a pas de souci, Monsieur TAILLEZ, on va le faire.

M. TAILLEZ, CFDT

Entendu, je vous remercie.

M. MARTEL, Directeur production

Le travail à distance a parfois quelques petits inconvénients dans nos processus de bouclage. C'est quand même mieux quand on arrive à se voir.

M. TAILLEZ, CFDT

Il n'y a pas de souci. On n'en a pas non plus tous les jours.

M. MARTEL, Directeur production

Je ne peux être que d'accord avec vous, donc on vous donnera les éléments, comme on le faisait avant, en CE, bien évidemment.

M. RABIER, Président

Nous avons une demande sur ÉTER.

– Point d'étape ÉTER (documents remis le 28 juillet)

M. RABIER, Président

Nous vous avons donné, comme convenu quand on avait établi l'ordre du jour, les 15 premiers jours puisque ça a commencé le 13 juillet. On se souvient, le mois dernier, d'un large débat avec un certain nombre de questions qui étaient posées et ensuite un processus de travail avec la CSSCT, on a refait une réunion en table ronde... permettant de mieux expliquer, mieux prévenir les éventuels risques. On voit, dans les résultats que nous vous avons donnés, au fond, que nous sommes entre 2005 et 3000 par jour, ce qui est inférieur à ce qu'on avait imaginé, en tout cas en offre puisque l'on vise près de 245 000, je crois, sur toute la période, pour être un peu équivalent à ce que l'on faisait les années passées avec des trains spéciaux sur seulement quatre week-ends. On est sur des billets qui sont peu chers, comme avant, et qui sont lissés sur toute la période. Le gros des billets se vend sur les machines. Finalement, le débat qui avait eu lieu sur les guichets Mobileo, cet outil qui a été mis en place, c'est un billet sur dix, 10 % seulement qui se vendent au guichet. Les gens utilisent leur ordinateur à la maison pour imprimer leur titre de transport très bon marché. C'est une opération qui, aujourd'hui, n'a pas fait apparaître d'incidents majeurs durant ces quinze premiers jours et on s'en réjouit. Florent, tu veux peut-être compléter.

M. MARTEL, Directeur production

Je trouve que c'est quand même une opération, dans le contexte, en fait vous avez compris que sur la partie Nord-Pas-de-Calais de la région et on va dire le haut de la Picardie, on avait quand même une fréquentation qui était en forte baisse. Je trouve quand même que la fréquentation est de bon niveau. Évidemment, on n'allait pas retrouver les mêmes niveaux de fréquentation que les années d'avant avec notamment la création des spéciaux qui a été annulée pour cette séquence de l'été 2020. Il n'empêche, on a quand même des niveaux de remplissage... En fait, ce qu'il est important de constater avec ÉTER, c'est que sur les trains qui ont été visés par ces offres, on a un taux de remplissage qui est important et c'est ce qu'il se passe. Un taux de remplissage important, mais pas de débordement en suroccupation, sauf évidemment cas d'incident. Je pense que pour les opérationnels, c'est quand même plus facile de gérer ÉTER dans cette configuration-là que quand il y avait les spéciaux. Je tiens à le dire, toutes les entreprises de transport, la SNCF en premier, mais évidemment les autres aussi, je pense que par rapport aux autres entreprises commerciales qui gèrent du public, on a quand même eu assez vite raison sur les processus que l'on voulait mettre en œuvre. Quand on a parlé du port du masque en gare, à bord, ce sont des choses qui finalement, on le constate aujourd'hui, finissent par se répandre dans toutes les activités qui gèrent du public. On voulait donc éviter ces effets de masse et de rassemblement avec des clients peu habitués à prendre le train parce que l'on savait que ça allait poser problème. La région n'était pas pour, mais on a résisté et on a voulu le passer comme ça. Les clients répondent présents quand même puisque vous voyez qu'il y a quand même un bon niveau d'acceptation et, parfois, évidemment, on voit qu'il y a des points de crispation sur certaines zones de retours. Je pense notamment au retour du dimanche soir de la côte vers Amiens et Paris. On a clairement, aujourd'hui, des problèmes de dimensionnement, notamment de nos UM de Régiolis sur les trains en 16 700 qui redescendent vers Paris. Donc tout cela mis bout à bout, ça nous fait réfléchir sur le fait qu'on va sans doute essayer de travailler sur une offre « week-ends d'été » qui serait différente du reste des week-ends de l'année et qui, quelque part, interrogerait plus loin toutes les vocations touristiques que l'on peut avoir dans la région. Je pense que dans l'offre que propose TER aujourd'hui, c'est quelque chose qu'on n'a pas suffisamment creusé, exploité. Je crois d'ailleurs que c'est l'UNSA qui le rappelait tout à l'heure dans sa déclaration, il s'agit parfois de clients occasionnels qui sont intéressants pour l'équilibre de la convention parce que dans les grands équilibres de la convention, je vous le rappelle, s'ils ne sont qu'un quart des clients, les occasionnels représentent près des trois quarts des recettes et donc c'est évidemment intéressant. Sur ÉTER, il s'agit de petits prix, mais quelque part, le fait de faire cette offre-là, puisque les billets ÉTER sont contingentés, peut aussi amener une clientèle occasionnelle supplémentaire, ce qui est évidemment intéressant d'un point de vue commercial pour le TER. Ce que l'on va essayer de faire pour l'été 2021, c'est de continuer sur cette voie-là, à savoir intégrer les trains ÉTER dans l'offre en dur du plein été pour éviter d'avoir cet effet de surmobilisation qu'on a sur les trains spéciaux, des gens qu'il faut aller chercher en plus du roulement, des volontaires pour être présents dans le week-end, des dispositifs très lourds d'accueil filtrage. Aujourd'hui, on a des renforts dans les gares, mais on est quand même sur des dispositifs beaucoup plus légers, et les clients qui se répartissent comme ça, sur l'ensemble des trains de l'offre. Il y en a quand même pas mal, donc ça fonctionne plutôt bien. Je pense que cette offre se

retravaille. La capacité de certaines rames est à retravailler également pour les retours du dimanche et parfois sur certains trains qui démarrent le vendredi aussi. Moi, j'en tire beaucoup de points positifs. Il y a les billets à 2 euros ÉTER, mais il y a aussi une offre de petits prix qui augmente de façon importante cet été pour ramener les gens aux trains. Je pense que vous avez tous compris qu'au début de la crise, il y a quand même eu une communication extrêmement négative autour des transports en commun. C'était quasiment des lieux de contamination avérés. Aujourd'hui, quand vous regardez tous les clusters qui se sont développés sur le territoire, moi, je n'en ai pas vu un seul qui ait été déclaré à bord d'un train. Ce qui montre bien qu'on a fait, en Hauts-de-France et ailleurs, on a fait ce qu'il fallait en termes de prise en compte sanitaire, ce qui n'est évidemment pas la même chose pour d'autres activités. Voilà ce que je pouvais vous dire sur ÉTER. Dans ce contexte compliqué, quand même quelque chose de très positif et beaucoup de leçons pour l'avenir avec une réorientation, j'espère, pour l'été 2021. On s'en reparlera, j'espère qu'on arrivera à convaincre l'AO que c'est mieux. D'ailleurs, c'est sans doute mieux de faire huit ou neuf week-ends complets avec une offre spéciale pour la côte plutôt que de faire quatre week-ends de spéciaux. Il suffit que la météo soit au rendez-vous des autres week-ends que les quatre et vous faites chou blanc sur votre opération donc là c'est quand même bien. Évidemment, vous avez aussi des niveaux de fréquentation qui sont très variables en fonction de la météo. Dès qu'il fait beau, tout de suite ça matche et les gens prennent le train pour aller à la mer. D'ailleurs, compte tenu de la météo des jours qui sont devant nous, je pense qu'il y aura sans doute du monde ce week-end. Voilà ce que je peux dire sur ÉTER. Avez-vous des questions avant de passer au point production ?

Mme LAMBERT, Relations sociales

On avait donc une demande de prise de parole de Monsieur Fabien SMAGHUE, Marc LAMBERT, Delphine BASSEZ et Xavier WATTEBLED.

M. SMAGHUE, CGT

Bonjour à tous. J'ai une petite réaction quand même sur le terme « clients ». Je vous la fais presque à chaque fois, mais on était un peu plus d'accord pour employer le terme « voyageurs », mais vous revenez sur le terme « clients ».

M. MARTEL, Directeur production

Pas de problème, Monsieur SMAGHUE, la running joke continue, pas de problème.

M. SMAGHUE, CGT

D'accord, excusez-moi d'y revenir. Par ailleurs, pas plus tard qu'hier, j'ai pris le train pour rentrer et on a discuté avec des contrôleurs et des gens de l'escale. Effectivement, il y avait quelques soucis et on a eu un long débat à la mise en place d'ÉTER. Il y avait notamment Dunkerque et tout cela et sur la compréhension, mais moi j'étais sur Calais-Fréthun et Calais Ville. Donc en parlant avec des gens de l'escale, forcément c'est un peu dans le même système, je pense que ça n'a pas été remonté puisqu'il y a beaucoup de choses qui se disent qui ne sont pas nécessairement redescendues. Donc en fait, j'ai appris qu'il y avait des familles qui s'étaient retrouvées bloquées à Calais-Fréthun, donc c'était un peu gênant. La personne avec qui j'ai parlé a conduit la famille à Calais Ville à sa fin de service. Il n'y avait rien, ils étaient complètement bloqués, enfin ça, c'est une disposition

personnelle, mais pour autant il y a quand même des familles qui se trompent de gare et qui se retrouvent un peu coincées. Ce ne sont pas des gens qui ont l'habitude de prendre les trains et en plus, c'est toujours la problématique de l'aller simple. Après, il y avait la problématique avec un contrôleur, c'était la problématique vélo. J'en ai entendu parler, je ne la connaissais pas, je la porte à votre connaissance, c'est que les gens ont le droit de mettre un vélo dans un train TER de type AGC ou autres. Pour autant, quand ils montent dans un TERGV, ils ne peuvent plus rentrer avec leur vélo. Souvent, des contrôleurs, notamment avec ÉTER, se retrouvent avec beaucoup de personnes avec des vélos sans housse, sans rien et dans le TGV, ce n'est pas possible. Donc je pense qu'il manque ou une communication ou une adaptation, mais je porte à votre connaissance cette problématique.

M. MARTEL, Directeur production

Je suis au courant, Monsieur SMAGHUE. Effectivement, dans cet ensemble plutôt positif, il y a évidemment, parce que ça, c'est la vie de la prod au quotidien, il y a eu plusieurs soucis à gérer qui nous ont conduits à affréter des bus supplémentaires voire à faire des rapatriements de certains clients en taxi. D'ailleurs, on répète aux clients qui prennent les trains ÉTER qu'il faut essayer de prendre absolument l'aller et le retour parce qu'il y a aussi des phénomènes après de gens qui arrivent à la dernière minute pour le dernier train de retour et comme ils ne sont pas tout seuls, il y a un goulot d'étranglement qui se fait au niveau de la distribution et de l'énerverment de tout le monde. Concernant le vélo, effectivement le vélo, c'est interdit, sauf à être démonté et mis dans une housse, c'est interdit dans un TGV et on sait que cela pose quand même assez régulièrement des problèmes sur le TER. D'ailleurs, ce point sur le vélo, je pense qu'on en reparlera à l'avenir parce que, en France, vous le savez, on était le cancre européen en termes de pratique du vélo, loin derrière nos voisins du Nord, Belgique, mais surtout Pays-Bas et Danemark, il semblerait qu'une des conséquences de la crise c'est que les gens prennent beaucoup plus le vélo. Je le vois d'ailleurs, je viens en vélo tous les jours et je croise plus de gens à vélo en ce moment. Donc, si à la fin on a des taux de croissance à deux chiffres comme ça de clients qui montent à bord avec des vélos, à un moment ça ne sera plus possible. J'attire votre attention, par exemple, en Belgique, qui est quand même le pays du vélo par excellence, les vélos sont interdits à bord des TER. Ça, c'est quelque chose dont il faudra quand même que l'on discute avec l'AO. Je pense que ça sera de plus en plus compliqué de tout mélanger. Quelle est la limite du nombre de vélos que l'on peut accepter à bord sans gêner l'ensemble des autres clients ? La question se pose vraiment et ça implique aussi que, au niveau des autorités publiques, la sécurisation des garages à vélo, les vélos en prêt, la facilité de pouvoir les louer à la journée, on développe les solutions si l'on veut vraiment continuer dans cette voie. À terme, quand même, le vélo à bord posera un problème de flux de voyageurs, c'est incontestable. Pour l'instant, évidemment, on continue. Après, vous avez les trucs classiques d'ÉTER : les poussettes, les glacières à roulettes avec tout l'équipement qui encombre les travées, ce sont des choses qui arrivent aussi régulièrement. Ceux qui ont l'habitude le voient avec plutôt le sourire parce que cela fait partie aussi de l'opération. Sachez que le COP et le Directeur de crise voyageurs sont en vigilance importante, notamment le dimanche soir. On n'hésite pas à mettre des moyens supplémentaires. On a d'ailleurs un bus de réserve à cheval Calais/Boulogne le dimanche pour parer à tout dysfonctionnement et pour permettre aux gens de repartir

en cas de souci, s'il y avait un souci avec un train, pour pouvoir ainsi débloquer les situations en gare. Voilà ce que je pouvais vous répondre, Monsieur SMAGHUE.

Mme LAMBERT, Relations sociales

Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Les remontées qu'on a eues, nous, sur les premières semaines d'ÉTER, c'est : pas de présence sur Lille sur les premiers trains, pas de filtrages, pas de police, pas de SUGE, il y a eu une amélioration la deuxième semaine, mais on a quand même été très surpris que rien n'ait été mis en place sur Lille au début de la mise en place. On note une suroccupation sur la côte sur certains trains malgré le mauvais temps. Avec les prévisions prévues à partir de demain, êtes-vous prêts à gérer les flux d'usagers qui s'annoncent ? On fait remonter aussi une suroccupation des rames aux ateliers d'Amiens où des rames ont dû être stationnées hors garage. Enfin, la dernière remontée, c'est la formation Mobileo qui a été mise en place en Picardie après la mise en place de Mobileo. On trouve cette situation tout à fait anormale. C'est terminé pour moi.

M. MARTEL, Directeur production

Ok. En ce qui concerne la SUGE, oui, on fait des REX tous les lundis sur les week-ends ÉTER donc vous voyez que le truc bouge de week-end en week-end donc effectivement on est bien en contact et il y a bien cette demande d'accompagnement de la SUGE qui a été faite, y compris sur les premiers trains. S'il y a eu des loupés sur le premier, on a su les corriger après. Sur les problématiques de suroccupation, on avait notamment Dunkerque qui avait été citée. On a procédé à quelques adaptations de rames le dimanche pour augmenter la fréquentation de certains trains. Évidemment, tous les trains ÉTER ne sont pas suroccupés, mais comme les places ne sont pas contingentées par train, il y a le choix d'un horaire qui est toujours fait au détriment des autres et il peut y avoir des phénomènes de concentration. Au bout de deux ou trois week-ends de retour d'expérience, on a su adapter l'offre pour offrir plus de capacités. Là, je parle des trains qui sont plutôt de la côte vers Lille. En revanche, les trains qui sont de la Côte vers Amiens, ils sont plutôt faits en Régiolys UM. Autrement dit, même quand ils sont en compo normale, on a des phénomènes de suroccupation et j'ai des informations comme quoi il y a plusieurs fois des clients qui n'ont pas pu monter à Abbeville parce que la rame était complètement pleine, mais ça on l'a même en période hors estivale. C'est donc un vrai problème. Quand je vous disais qu'il fallait que l'on retravaille notre offre du week-end, ça en fait partie. En fait, finalement les cinq allers-retours Intercités Paris-Calais le dimanche, c'est un peu limite, il y aurait de la place pour en faire plus, c'est ce qu'on peut se dire. Après, concernant Amiens, on le sait, il y a eu un phénomène d'engorgement à l'atelier qu'on a traité sur place au niveau du Comité de site notamment et on a réussi à faire lever un droit d'alerte qui courrait depuis fort longtemps sur les voies 4 et 5 d'Amiens qui, pour des problématiques de végétation et de déchets, n'étaient plus employées pour pouvoir garer des rames AGC et ainsi permettre aux ateliers de respirer. Ça a été fait, c'est d'ailleurs encore en cours. On avait exploré plein de pistes, Longueau, Abbeville, et en fait c'est vraiment à Amiens que la meilleure opportunité s'est présentée, notamment avec les voies 4 et 5. On avait aussi les voies non occupées par l'atelier du chantier Amiens Marchandises que l'on cherche à remplir. Vous savez, ce sont

des rames qui sont garées parce qu'il y a quand même une baisse de l'offre en plein été, mais il ne faut pas que ça bloque les ateliers sinon, évidemment, avec ce qui continue à rouler, on va avoir des problèmes. Après, sur Mobileo, j'ai pris note. Je n'ai pas la réponse, Monsieur LAMBERT, mais on en discutera avec les équipes du marketing si vous le voulez bien.

M. LAMBERT, SUD-Rail

En ce qui concerne les prévisions à partir de demain ?

M. MARTEL, Directeur production

Oui, il va y avoir du monde. Vous savez, il y a des briefs d'astreintes qui ont lieu le vendredi après-midi donc ce sera évidemment évoqué et on est également en veille parce que 35 °C, ça veut dire mesures fortes chaleurs donc il est possible qu'il y ait la conjonction entre mesures fortes chaleurs et les premiers départs sur ÉTER. J'ai vu que samedi et dimanche la température baissait puisqu'on est à 35 °C demain et on redescendrait à 26 °C/27 °C samedi et dimanche, même s'il y a toujours du beau temps, mais il y a aussi les mesures fortes chaleurs. Donc, affluence et mesures fortes chaleurs, il y a quand une alerte pour le vendredi soir. Donc on regarde, on est en vigilance, on écoute Réseau et si jamais on sent que ça va arriver, on a des plans d'adaptation de l'offre qui sont prêts à être dégainés pour éviter les gros couacs. Voilà, Monsieur LAMBERT, pour ce week-end.

Mme LAMBERT, Relations sociales

Nous avons encore Delphine BASSEZ, Xavier WATTEBLED et Monsieur SOUIN qui ont demandé la parole.

Mme BASSEZ, CGT

Bonjour à tous. Dans un premier temps, je tiens à spécifier qu'à la CGT, bien sûr, nous sommes heureux que l'opération ÉTER ait pu se tenir. Néanmoins, vous nous dites, Monsieur MARTEL, si je reprends vos mots, qu'effectivement les dispositifs sont beaucoup plus légers. Ce qui n'est pas forcément un point positif pour tout le monde parce que, d'une part, pour les élus que nous sommes, lorsque nous étions encore membres CHSCT, nous avons l'habitude, tous les ans, justement d'être présents pour les TER mer, de manière à pouvoir assister les collègues qui seraient en difficulté et de vigiler un peu au bon déroulement de l'opération. Or, ici, vous conviendrez que c'est quand même beaucoup plus compliqué pour nous d'observer. Dans la pratique actuelle, les agents sont beaucoup plus livrés à eux-mêmes et je vous rappelle quand même, comme vous le disiez de toute façon, je pense qu'on est d'accord sur ce point, l'opération ÉTER amène quand même des situations parfois inédites et nous transportons des voyageurs qui ne sont pas nécessairement des habitués, amenant ainsi pas mal de situations particulières. Donc, pour nous, ce n'est pas forcément un point positif cette façon de procéder. De plus, on ne peut pas se féliciter de ne pas avoir déclenché de cluster, tant mieux, mais on ne peut pas s'en féliciter à partir du moment où on a fait rouler des rames sans toilettes. Je pense que vous avez pris connaissance, tout du moins j'espère, du mail envoyé la semaine dernière à ce propos. D'ailleurs, je suis assez étonnée, vous n'en parlez pas. Vous ne parlez pas non plus des mesures prises à la suite de cette interpellation dans le document qui a été fourni, ici, aux membres CSE. Ce mail, par rapport à une inadéquation entre les roulements de rames et l'occupation des trains le week-end qui fait que, tout

simplement, les cuves des toilettes sont pleines le lundi et que toutes les rames n'ont pas pu nécessairement passer à vidange, parce que ça n'était pas prévu, parce qu'il y a eu un dysfonctionnement... Ce qui crée un risque sanitaire dans la période puisque la période COVID n'est toujours pas terminée, j'insiste là-dessus, et effectivement, de plus, un risque sûreté aux ASCT. Je remercie Monsieur BEAUPREZ d'avoir pris le temps de me répondre. D'ailleurs, à ce propos, je n'ai pas vu la réponse à l'Inspecteur du travail qui vous avait sollicités, Monsieur RABIER et Monsieur GRÉBAUX, à la suite de mon mail. Effectivement, on se rend quand même compte que, dans cette mise en place, on n'est pas capable de mettre une organisation du travail qui ne nous fasse pas choisir, c'est quand même interpellant, entre transporter des voyageurs avec un minimum de conditions, c'est-à-dire des toilettes accessibles dans la période sanitaire, ou alors la décision de les supprimer puisque c'est bien la décision ultime qui est prise dans le cas où aucune toilette ne serait disponible ni aucune solution trouvée. Donc j'aimerais avoir une réponse et savoir ce que vous répondez à l'Inspecteur du travail sur ce point. Ensuite, une autre problématique par rapport à cette période ÉTER, je l'ai appris ce matin, cela fait partie du fait que nous ne puissions justement pas vigiler les choses comme à notre habitude, donc nous avons des remontées un peu au fil de l'eau, mais nous avons des remontées. Ce matin, j'ai été avisée que des ASCT, en tout cas de l'UO Centre, sont commandés pour aller faire des filtrages à Lille. Or, dans les remontées qui me sont faites, on envoie des bons de commande, donc des ASCT commandés pour faire du filtrage à Lille et en fait ces agents seraient à disposition d'une responsable d'équipe, à Lille, qui finalement les enverrait faire un boulot de 2A dans les trains. C'est-à-dire que ces agents partiraient faire de la LAF sans commande, puisque de toute façon ça devient compliqué de joindre quelqu'un à la CPST. D'ailleurs, à ce propos, j'aimerais qu'on éclaire ce qu'il se passe à la CPST pour les ASCT en ce moment puisqu'il devient quasiment impossible de les joindre alors que la réorganisation n'a toujours pas été mise en place, que la CPST, à ma connaissance, existe toujours et j'aimerais savoir comment ça se passe au nouveau roulement et quels sont les effectifs, combien de personnes il reste à la CPST. Nous avons donc effectivement des agents qui sont commandés pour aller faire des filtrages à la cowboy aussi dans les résidences, c'est-à-dire « je suis en réserve, mon RET arrive, me fait faire du filtrage sans aucun cadrage, sans forcément la présence de la SUGE, à l'initiative du RET, sans dispositif, sans brief... ». Ces agissements, il faut que cela cesse tout de suite parce que ce n'est pas légal et les personnes qui prennent la responsabilité de faire ça mettent en danger les agents. J'en ai fini pour le moment.

M. MARTEL, Directeur production

J'ai pris des notes parce que votre intervention était très foisonnante, Madame BASSEZ, vous avez abordé beaucoup de sujets. Le mot « dispositif plus léger » n'était pas en lien avec le fait qu'on ne prenait pas les précautions nécessaires. Le seul truc c'est qu'à partir du moment où vous n'avez pas de trains spéciaux, par nature le dispositif est léger puisqu'en fait, l'existence même de ces trains spéciaux amenait des dispositifs très particuliers de filtrage, d'accompagnement, de mise en place de barrières Vauban, vous avez déjà fait ÉTER, vous le connaissez très bien, Madame BASSEZ. Donc à partir du moment où en fait les ÉTER, ce sont simplement des trains de l'offre normale, mais qui sont mieux remplis avec quand même pas non plus pléthore de trains en suroccupation, on va dire que le dispositif normal de base suffit, et nous l'avons évidemment renforcé au point névralgique du système et notamment

sur les gares du littoral et puis sur les gares de correspondance, comme Lille par exemple. Il n'en demeure pas moins que le plan de transport, c'est le plan de transport normal. Autrement dit, ÉTER n'est qu'une mesure, aujourd'hui, contribuant à distribuer des billets à petit prix. Après, le problème des toilettes, on n'en a pas parlé dans ÉTER, ce n'est pas une volonté de ne pas en parler, c'est qu'en fait, tout simplement, votre courrier et ce qui a entraîné derrière les mesures d'ordre sont arrivés le lundi sur des trains qui n'étaient pas des trains ÉTER en fait. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas nécessairement fait le lien, mais je peux en parler puisque, oui, évidemment, j'ai trempé dans cette affaire. L'idée est bien d'avoir une vigilance toute particulière sur la disponibilité des toilettes parce que, sur des rames bondées quand il fait chaud, évidemment c'est un confort qu'on s'est engagé à donner à nos clients et donc nous restons évidemment vigilants là-dessus. Sur l'épisode du lundi, je pense que vous le savez, il y a eu une erreur humaine qui a été commise, à savoir l'opération de vidange w.c. non effectuée comme prévu et sans qu'il y ait de traçabilité qui soit faite donc évidemment il n'y avait pas de visibilité possible et quand c'est comme ça, évidemment, trois jours après, les toilettes se mettent naturellement en isolement parce que c'est leur mode de fonctionnement normal une fois que les réservoirs sont pleins. Nous avons donc mis des contrôles de niveau 1 au niveau des Technicentres pour garantir que les rames qui sont engagées dans ÉTER puissent avoir des toilettes disponibles. Après, le fait d'avoir des points d'eau et le lien avec l'aspect sanitaire du COVID, je pense qu'il y a quand même débat. Vous le savez, aujourd'hui il y a des trains qui roulent en France et qui ne sont pas équipés de toilettes. Pour autant, ils n'ont pas été identifiés comme étant des trains à risques sanitaires. Ce n'est pas pour autant, quand je dis cela, qu'on ne va pas porter toute l'attention nécessaire à la disponibilité des toilettes, mais en tout état de cause, je ne fais pas de lien entre l'aspect sanitaire lié à la crise COVID et la disponibilité des toilettes puisque, je le rappelle, c'est principalement port du masque, désinfection, qui constitue le dispositif. Après, l'inadéquation des rames, j'y ai répondu par rapport à la question de Monsieur LAMBERT. On fait évidemment des retours d'expérience tous les lundis, et les week-ends ne se ressemblent pas tous, pour voir où nous avons été en difficulté et, le cas échéant, on fait des adaptations du plan de transport. On l'a fait, pas ce lundi, mais le lundi précédent par rapport au dernier épisode ÉTER. On espère que ça fonctionnera mieux évidemment. Concernant la commande sur les filtrages, vous nous dites que ce n'est pas légal, là-dessus le terme est un peu fort. On va revisiter la procédure d'engagement des EA et de l'utilisation des réserves au train. Par rapport à votre question, je pense que le terme de « pas légal », point d'interrogation.

Mme BASSEZ, CGT

Excusez-moi, ce n'est pas réglementaire, effectivement, pas réglementaire.

M. MARTEL, Directeur production

Pas réglementaire au sens de la VO 250 ou de la 144, est-ce bien cela ?

Mme BASSEZ, CGT

Je ne sais plus, mais j'ai 20 ans d'expérience dans les trains, pas de trains graphiqués...

M. MARTEL, Directeur production

On va le regarder, Madame BASSEZ, comme on va regarder également ce souci de manque de disponibilité côté CPST que vous nous remontez. Moi, je n'ai pas eu de messages particuliers disant qu'il y avait un souci en ce moment avec la CPST de Lille qui existe bien encore, on est tout à fait d'accord avec ça. Donc deux sujets : la commande d'agents en réserve qui ont été finalement positionnés sur des tâches assimilables à des tâches 2A et vérifier la conformité de ce truc-là, OK. Puis, également, ce qu'il se passe avec la CPST en termes de disponibilité en ce moment, je vais regarder également, mais je n'ai pas la réponse là puisque je n'étais pas au courant, donc je n'ai pas pu le vérifier.

Mme BASSEZ, CGT

D'accord. J'attends votre retour alors.

Mme LAMBERT, Relations sociales

Monsieur WATTEBLED puis Monsieur SOUIN.

Mme BASSEZ, CGT

Excusez-moi, sur la réponse à l'Inspecteur du travail, vous ne m'avez pas répondu.

M. MARTEL, Directeur production

En réalité, la réponse à l'inspecteur du travail c'est la même que celle qu'on vous a faite et je crois qu'il a eu la copie du message qu'on vous a envoyé.

M. RABIER, Président

Oui, il a été informé des éléments qu'on a pu vous transmettre. On ne cache rien à l'Inspection du travail et, de la même manière, je l'ai déjà dit à de précédents CSE, on ne vous fournit pas forcément les réponses que nous, nous faisons à l'Inspection du travail quand elle nous fait des courriers. En revanche, le fond est exactement le même, je peux vous le garantir, que ce que Monsieur BEAUPREZ a pu vous expliquer, vous répondre.

Mme BASSEZ, CGT

Sauf que les questions n'étaient pas exactement les mêmes. Les miennes et les siennes se rejoignent sur le fond, mais les questions n'étaient pas exactement les mêmes. Là, je vous laisse effectivement voir avec lui.

M. RABIER, Président

Absolument.

M. MARTEL, Directeur production

Monsieur WATTEBLED, on vous écoute.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Sur ÉTER, vous nous expliquez que l'année prochaine vous allez faire le même schéma que cette année. Je vous mets quand même en garde parce que, cette année, en raison du COVID, il y a bien moins de monde dans les trains, il y a bien moins d'usagers quotidiens. Il y a beaucoup moins de monde donc la problématique est moins prégnante avec ce dispositif. L'année prochaine, espérons que l'on soit

débarrassé de ce virus et espérons aussi que les usagers reprennent le train bien plus nombreux. Du coup, on aura quelques difficultés qui poindront, les difficultés ou les remontées qu'on vous avait faites lors de nos diverses rencontres. D'ailleurs, j'en profite pour demander officiellement de ne pas nous oublier, comme cela avait été le cas cette année, et de prévoir une réunion quel que soit le format, mais au moins une présentation, comme c'était fait du temps de TER mer, aux élus afin qu'on puisse au moins avoir les informations et faire remonter quelques informations. Deuxième point, c'est sur les vélos. Tout le monde n'a pas comme vous, Monsieur MARTEL, un vélo pliable et du coup ça pose d'énormes soucis sur les TERGV, comme l'expliquait Fabien SMAGHUE. Effectivement, les contrôleurs se retrouvent bien démunis par moment et souvent face au courroux de l'utilisateur qui arrive avec son vélo parce que vous n'êtes pas sans savoir que l'État et les municipalités misent énormément sur ce mode de transport citoyen pour justement pallier les diverses pollutions et autres engorgements de route. Donc, il y a quand même un point qui est fait sur le vélo et la pratique du vélo et nous, il ne faut pas que l'on rate non plus les choses parce qu'on est confronté à cette structuration d'entreprise où le TER, par le biais de la convention TER, demande à favoriser la prise de vélo dans les trains, ou les autorise tout au moins, et on a Voyages, pour le TERGV particulièrement, qui a plus une directive de faire de l'argent que d'être un transporteur de service public. Du coup, la problématique fait qu'on arrive avec un TERGV, donc TER financé par le Conseil régional, où on ne peut pas mettre de vélo. À l'époque des TERGV, les TGV, il y avait des fourgons. Après renseignements, on nous a expliqué que TGV avait fermé ces fourgons et mis des sièges supplémentaires. Donc il serait peut-être judicieux d'avoir un entretien avec Voyages pour voir s'il n'y a pas moyen de remettre en place un fourgon qui permettrait de mettre des vélos. J'en ai terminé.

M. MARTEL, Directeur production

OK, Monsieur WATTEBLED. Sur ÉTER, ce que j'ai dit tout à l'heure, je n'ai pas parlé de reproduire à l'identique ce que l'on faisait cet été puisque ce que nous, on apprécie dans le mode de fonctionnement actuel, c'est que l'offre ÉTER est à l'intérieur de l'offre de plein été. Évidemment, je partage avec vous l'espoir que les gens reviennent à bord. Ce que j'ai dit tout à l'heure c'est qu'en fait il faudrait qu'on développe une offre de week-end différente l'été prochain et qui intègre la dimension touristique de la région, sous-entendu, évidemment, ÉTER et que donc, finalement, on construise notre offre en l'augmentant intrinsèquement sur ÉTER. Par exemple, aujourd'hui, il y a des clients d'ÉTER qui sont du Hainaut et qui ne prennent pas les billets parce que la rupture de charge à Lille, ça ne leur va pas. Donc imaginer dans ces cas-là peut-être une structuration différente de l'offre sur l'été pour évidemment augmenter la surface de diffusion d'ÉTER, mais tout en la laissant à l'intérieur de l'offre normale... C'est ça que j'ai dit. Donc, effectivement, ce qui contribuerait à absorber, on l'espère, plein de clients qui reviendraient, déjà parce qu'ils ont été convaincus cette année et parce que, l'an prochain, on leur proposera un truc encore mieux avec parfois des gens de certains coins du territoire des Hauts-de-France qui n'ont pas adhéré à ÉTER parce qu'il fallait une ou deux correspondances pour y arriver donc on doit pouvoir travailler notre offre mieux que cela pour aller chercher d'autres clients. Les spéciaux, ça pose quand même des problèmes de production, le week-end, en période estivale, c'est clair. Ce qu'il vient de se passer avec la pandémie le souligne encore plus. Donc mettons tout cela à l'intérieur de notre offre comme ça, ça offre des garanties de robustesse, d'organisation. Évidemment, avec les renforts nécessaires pour que ça

se passe bien, comme on le disait juste avant avec Madame BASSEZ. Après, il va falloir convaincre l'AO. Évidemment, ce que je vous dis là c'est mon sentiment. Ensuite, par rapport à la concertation dont vous parliez, Monsieur WATTEBLED, ça veut dire que finalement, à partir du moment où ça s'intègre sur le dispositif du plein été, ça veut dire que ça, ça rentre naturellement dans la concertation roulements charges qu'il y a chaque année autour des services de plein été, y compris dans sa dimension ÉTER. En ce qui concerne le vélo, vous dites presque la même chose que moi. En fait, je pense qu'il y a devant nous une augmentation importante de la pratique du vélo. Je lisais d'ailleurs, je ne sais plus dans quel magazine, des chiffres dans de grandes villes en France avec des augmentations à deux chiffres par année de la fréquentation du vélo. Donc, je pense qu'il y a une certaine limite à embarquer des vélos à bord, y compris dans nos TER. Dans nos TER, c'est plus facile parce que, vous le savez, nous avons des portes bien larges et des plateformes importantes. Dans un TGV, vous dites « c'est pour faire du fric »... non, de manière beaucoup plus pratique, vous voyez comment est faite une porte de TGV et l'espace que vous avez après. Quand vous montez avec un vélo électrique avec un guidon super large là-dedans, vous empêchez toute personne de pouvoir circuler autour de vous. Le truc devient impossible. Donc je pense que c'est simplement physiquement impossible de faire monter les vélos dans le TGV. Après, vous parlez avec nostalgie des TGV orange dans lesquels il y avait effectivement des fourgons, mais qui ont été supprimés d'ailleurs quand il y a eu la rénovation des TGV sud-est puisqu'effectivement on a remis ce compartiment. De toute façon, les TGV sud-est sont en train d'être radiés donc on parle d'un temps qui n'existe plus. Quant à votre demande de faire remonter à Voyages le fait d'enlever les sièges pour remettre des fourgons, je vais en parler, mais je pense que ça n'a à peu près aucune chance d'aboutir. En tout cas, il va falloir qu'on aborde de façon raisonnable la politique du vélo. Je vous donne un exemple, Monsieur WATTEBLED, pour bien illustrer ce fait-là. Vous savez, dans le marché d'achat des rames Regio 2N sur le marché TET pour les Paris-Saint-Quentin-Maubeuge, la région a voulu que les espaces vélos soient agrandis, mais ce faisant, il a fallu supprimer tous les strapontins à bord. Sur ces rames qui vont rouler principalement en UM, ça veut dire qu'on va supprimer 140 places assises dans un Regio 2N UM qui va s'intégrer dans la production du Y Picard. Un Regio 2N, c'est 720 places. Vous lui retirez 70 strapontins, vous descendez à 650 et après il y a d'autres aménagements qui font que, à la fin, on arrive à 625. Ça veut dire que là, dans le cahier des charges tel qu'il est écrit, la capacité d'emport maximale du Regio 2N en places assises ne serait plus que de 1250. Or, nous avons des trains qui, aujourd'hui, roulent déjà avec plus de 1100 clients à bord et on imagine mal que toute une cohorte de clients descende avec leur vélo à Paris Nord pour ensuite aller dans leur travail en banlieue ou ailleurs à Paris puisqu'il y a des dispositifs de vélos en libre-service. La question c'est : est-ce que l'on pense qu'il va y avoir une pratique du vélo à bord qui va se développer à tel point qu'il faille y compris rogner sur les places assises à bord sur certains trains de pointe en zone dense alors même que l'on veut remettre des clients dedans. L'équation est claire : plus vous avez de vélos et moins vous avez de clients qui montent. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard qu'en Belgique, pays du vélo, il n'y a pas d'accès pour les vélos à bord. Je pense que ce n'est pas nous qui allons régler ce problème-là, mais il faut le mettre sur la table. Je pense, comme certains d'entre vous, j'ai espoir, parce que j'habite dans un centre-ville, que le vélo remplace la voiture. Après, il faut organiser la pratique. Si tout le

monde monte à bord avec son vélo, ça va vite devenir un peu anarchique. D'ailleurs, il y a beaucoup de contrôleurs qui nous font des rapports le vendredi soir en disant que le truc est ingérable parce qu'il y a les valises, les machins et en plus les vélos. Du coup, l'accès à bord devient très compliqué. À la fin, les clients prennent l'ASCT à témoin donc tout cela, ça ne contribue pas à la sérénité à bord.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Simplement, rapidement, je ne vous disais pas de revoir la politique globale de la SNCF. D'ailleurs, si un jour l'État dit à la SNCF « il me faut des voitures TGV avec 100 places de vélos », vous serez bien obligés d'acter. Moi, je vous faisais juste remarquer que la convention TER stipule que l'on puisse prendre son vélo à bord d'un train et lorsqu'on monte dans un TERGV, on ne peut pas accéder avec un vélo. Donc, incompréhension de l'utilisateur et mise en difficulté du contrôleur. Je vous faisais simplement un focus sur cette problématique TER et TERGV. Après, effectivement, c'est un débat qu'il faudra avoir, c'est un débat de société sur le développement du ferroviaire, et le développement du ferroviaire, s'il passe aussi par mettre à disposition des places pour les vélos, c'est un débat qu'il faut avoir, un débat de société, un débat avec les usagers, mais aussi avec les politiques. Moi, je vous fais juste le focus sur cette problématique et, pour avoir discuté avec quelques contrôleurs, ils sont parfois très emmerdés. Ça peut partir rapidement en insultes, alors comme une incompréhension de l'utilisateur ou, s'il n'y a pas beaucoup de monde dans le train, le contrôleur dit « mettez-vous à côté de votre vélo ». Il y a vraiment une problématique avec ce vélo, dans les TERGV particulièrement. Après, le reste, c'est un débat que l'on peut avoir, mais bon...

M. MARTEL, Directeur production

Vous avez raison. Je vais quand même vérifier parce que je pense qu'il doit bien y avoir un alinéa dans la convention qui dit que c'est accès à bord, mais hors TERGV. Je pense qu'on a forcément pris cette précaution-là, mais évidemment ce n'est pas forcément quelque chose qui est mis en avant dans la convention et il faudra peut-être qu'on renforce la communication vers les clients là-dessus en rappelant bien que c'est interdit à bord d'un TGV à ce stade parce qu'effectivement sinon, à la fin, c'est l'ASCT qui ramasse, vous avez raison. Nous allons être vigilants là-dessus. Surtout que je pense que cela va sans doute augmenter, nous avons sans doute plus de problèmes à venir que nous n'en avons derrière nous là-dessus.

M. RABIER, Président

Merci. Une dernière information pour être complet par rapport à ce qu'ont pu dire Madame BASSEZ et Monsieur WATTEBLED, on tiendra notre engagement pris en DCI sur ÉTER d'une info, d'une table ronde, quelque chose au printemps pour dire comment on voit le truc pour cet été, donc on parle de l'été prochain. Cette année, c'était un peu particulier, c'était le COVID, on a dû ajuster l'opération, mais on tiendra également cet engagement pris en DCI au-delà des démarches habituelles de changement de service de plein été qu'a évoqué Florent MARTEL. Monsieur SOUIN, pour terminer sur le point ÉTER.

M. SOUIN, SUD-Rail

Bonjour à tous. Je m'excuse par avance pour des petits problèmes de connexion si cela arrive. Je voulais revenir sur votre première remarque, Monsieur RABIER, quand

vous avez parlé du pourcentage, des 10 % qui étaient moindres pour Mobileo. C'est compliqué de comparer Mobileo et la distribution DBR puisque, comme vous le mettez dans le point 2, le canal disponible est disponible dans toutes les gares pour le DBR donc déjà on ne peut pas comparer un canal qui est disponible partout avec un canal qui est balbutiant, qu'on vient seulement de mettre en place. Comme l'a dit Marc dans la mise en place, c'est quand même compliqué de demander aux copains de prescrire un service de qualité quand ils découvrent, après la mise en place ou après la promotion des ÉTER, un nouvel outil. Il faut l'assimiler, il faut le manipuler, il faut être à l'aise parce que si vous n'êtes pas à l'aise votre dialogue client ou votre prescription sont mauvais, donc c'est forcément un frein. Ce que j'ai entendu au tout début, de comparer et de dire que, malgré nos craintes qu'il y avait sur ce nouvel outil, on est qu'à 10 %, oui, on n'est qu'à 10 % parce que déjà il n'est pas disponible partout, parce qu'il a été diffusé ou que la formation sur cet outil a été tardive et c'est un peu comme cela pour tout ce qui est formation commerciale, si je peux déborder sur le sujet. Actuellement, nos copains au guichet reçoivent des demandes de parents pour, par exemple, retirer des abonnements élèves ou abonnements étudiants qui disent qu'ils sont disponibles dès maintenant, comme l'an dernier, alors que ce n'est toujours pas possible. La prolongation des droits boursiers, c'est arrivé après le 4 juillet donc on l'a appris en cours de route et il a fallu qu'on gère. Donc à chaque fois qu'il y a un nouveau service ou un complément de service à donner dans la distribution, on est toujours les derniers avertis. On ne nous avise pas en amont, on ne nous consulte pas en amont, on ne nous montre même pas un exemple de courrier ou alors quelle va être la communication qui va être faite sur le nouveau service, non. Nous, on arrive, c'est déjà en place et on doit donc s'adapter à ce qui a été mis en place. Deuxièmement, concernant les problèmes de retour de certains titres, oui, il y a eu des problèmes sur DBR. C'est-à-dire qu'il vous proposait par exemple d'acheter l'aller, mais il ne vous proposait pas la solution de retour. Si, par exemple, vous vouliez un Ailly-sur-Noye pour aller à Calais, il vous le proposait. En revanche, au retour, si vous vouliez l'acheter sur le même DBR, il ne vous proposait qu'un Calais-Amiens. Alors que fait-on ? On achète, on n'achète pas ? On improvise. Là aussi, l'automatisation n'a pas été parfaite. Il y a eu également des erreurs là-dessus et ça a mis plusieurs jours à être corrigé. Ensuite, moi, je reviens de congés et j'ai déjà des inquiétudes des copains par rapport aux beaux jours. Effectivement, on a eu la clémence, pendant quinze jours, où sur la fréquentation, la fréquentation n'a pas été trop importante, sauf les jours où il y a eu de l'ensoleillement et les petits sites de gares picardes qui se retrouvent sans présence SUGE ou sans aide supplémentaire, ils s'inquiètent parce qu'effectivement il va y avoir des retours et dans ces retours, il va y avoir du flux et comment je me positionne tout seul par rapport à ce flux, ça crée de l'inquiétude et là-dessus, il y a très peu d'accompagnement ou de communication. Dernier point, quand je vois qu'on s'appuie sur « top départ » pour réguler un plan de transport ou une adaptation, oui, d'accord, sur un plan de transport linéaire, je veux bien qu'on utilise « top départ », c'est un outil qui permet effectivement, sur le temps, sur la durée, d'adapter et de modifier le matériel pour correspondre aux flux. Avec une opération ponctuelle, c'est un peu compliqué de réagir en temps réel pour modifier un flux. Le flux d'une opération ponctuelle, ou des petits prix, il varie effectivement en fonction d'un temps très, très court donc je ne vois pas l'intérêt, mis à part apporter un enseignement pour l'an prochain ou pour de nouvelles opérations de ce type, d'utiliser « top départ ». « Top départ » va nous dire que tel jour il y a beaucoup de monde,

pourquoi ? Parce qu'il y a eu du soleil, tout simplement, ou parce que c'est une date de vacances, tout simplement. Donc ces périodes de faux départs, elles sont envisageables bien en amont et donc l'apport de solutions complémentaires ou d'aides à nos copains par la SUGE, par des filtrages ou simplement pour avoir un encadrement présent un peu plus nombreux ou pour avoir des copains qui sont en réserve que l'on mettrait disponibles ou on doublerait les postes, par exemple par endroit, pour donner un coup de pouce, on peut prévoir cela bien en amont et on n'a pas besoin de « top départ » pour deviner que quand il fait beau, il y a du monde. Terminé pour moi, merci à vous.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur SOUIN. Simplement, pour peut-être être au clair sur ce que j'ai pu dire au début. On a eu un long débat sur Mobileo, sur l'outil qui n'est pas présent partout... c'est un fait. Moi, j'ai observé, comme vous, les tout premiers jours où la vente était ouverte, un petit peu avant le 13 juillet, et j'ai vu de longues files d'attente sur la Place des Buisses à Lille et donc forcément de l'attente aux guichets. J'observe simplement, au bout de quinze jours, et ce n'est pas un jugement, j'ai entendu tous les points en cours d'amélioration et la formation, vous avez raison, j'observe que, au fond, hormis sans doute certains points où il y a eu de grosses files d'attente, les gens ont plutôt acheté sur les machines qui, effectivement, vous avez raison, sont présentes un peu partout, ou directement depuis chez eux avec Internet. Je m'attendais, à titre personnel, en tout cas dans ces premières semaines, à une utilisation du guichet, donc de Mobileo, plus importante. C'est plus un fait, ce n'est pas un jugement de valeur sur l'implication des vendeurs ou quoi que ce soit. C'est simplement un fait, je m'attendais à quelque chose de sans doute plus important vu ce que j'avais pu constater les quelques premiers jours et les files d'attente sur Lille. C'est plus un état de surprise personnel.

M. SOUIN, SUD-Rail

C'est quand même compliqué pour un agent qui découvre un outil le jour même de participer à une prescription de qualité. Vous êtes bien d'accord, là-dessus, on ne peut pas dire autrement. Forcément, si au point A, vous ne pouvez pas obtenir le produit, dans votre réseau de distribution, dans la gare qui était censée pouvoir prescrire ce produit, forcément, vous reportez au point B ou alors un autre système de distribution. Pour moi, votre remarque au départ n'est pas juste. Quand vous dites que Mobileo ne représentait que 10 %, Mobileo ne représentait que 10 % parce que les mises en place de Mobileo ou de distribution, je préférerais une distribution simple au guichet, n'ont pas été de qualité et prises en amont bien suffisamment tôt, c'est surtout cela. Le manque de formation qu'on décriait l'an dernier, qu'on a dénoncé l'an dernier, par rapport à chaque fois qu'il y a une nouvelle mise en place tarifaire, elle n'a pas changé. Ce n'est pas une mauvaise volonté des agents, ce n'est pas une mauvaise volonté de nos dirigeants, ce n'est même pas une mauvaise volonté de nos chefs en relation client, c'est qu'à chaque fois on a du retard et ce retard-là, quand allez-vous le combler ? Quand ? Quand aurons-nous l'information en amont et pas à chaque fois découvrir par un usager l'information que l'on devrait déjà connaître ? Ça, quand est-ce que cela va être résolu ?

M. MARTEL, Directeur production

Je vais reprendre la parole. Retenez quand même que sur la distribution en général, évidemment, je vous parlais tout à l'heure de REX systématiques le lundi après les week-ends ÉTER, mais cela inclut également les éléments de distribution et les couacs dont vous parlez avec l'exemple que vous citez sur Ailly-sur-Noye. Effectivement, ces points-là sont repris par les responsables de lignes d'ÉTER. Donc cela fait aussi partie du REX, la distribution. Simplement, sur « top départ », je partage avec vous. « Top départ » n'est pas un outil qui fait tout et qui dit tout. Ça nous permet quand même d'avoir... ÉTER, c'est huit week-ends avec un dispositif particulier. Donc on va dire, quand, au bout du troisième week-end, on voit qu'il y a des tendances lourdes qui se dessinent et qui sont confirmées par les remontées « top départ » des agents, ça nous permet quand même d'avoir un certain nombre de certitudes sur les week-ends restants et c'est comme ça qu'on arrive aussi à adapter le plan de transport. Je suis d'accord avec vous sur le fait que « top départ » ne permet pas la notion de réactivité quand un incident est en cours, par exemple. Évidemment, il n'est pas fait pour ça et vous avez tout le dispositif habituel de relais entre le terrain et le centre opérationnel qui permet de trouver des solutions palliatives s'il y a besoin. J'ai parlé tout à l'heure des cars, des taxis voire des rames supplémentaires, ça pourrait le faire. « Top départ » peut aussi permettre, par exemple, si vous êtes sur un aller d'ÉTER le matin avec une forte fréquentation plus importante qu'ailleurs, de le détecter pour se dire « attention, ce matin ça a peut-être frotté un peu là ». Il faut se dire que, évidemment, dans le sens retour, ça sera le cas aussi. Ce qui nous laisse quelques heures pour prendre des décisions d'adaptation qui seraient prises évidemment par le COP sous couvert du DCV pour permettre que le retour se passe mieux que l'aller. C'est le type d'exemples que l'on peut faire de « top départ », mais je suis d'accord avec vous, l'outil, évidemment, ne fait pas tout. Il y a aussi les transmissions des ASCT, des agents d'escale, qui voient les choses et qui sont en contact avec le COP, qui transmettent et qui permettent, comme ça, de faire des adaptations opérationnelles du plan de transport. Il y en a eu chaque week-end ÉTER. Déjà parce qu'il y a eu des incidents, mais aussi par rapport aux problématiques de fréquentation. Je pense qu'on a fait un beau tour d'horizon d'ÉTER. En tout cas, ça confirme que notre région a aussi un potentiel touristique et qu'il faut qu'on le travaille dans notre offre TER. Cela fait aussi partie de nos actions pour mettre davantage de personnes à bord. Je crois qu'on l'a fait la semaine avec le produit SA 2020 et il faut maintenant s'occuper du week-end. Il y a des choses à faire. Évidemment, après, on travaille aussi, et ça c'est notre sujet, sur ce qu'on voudrait faire sur le Y Picard pour améliorer la qualité de prod. C'est, pour moi, la priorité n° 1 du TER Hauts-de-France dans les semaines et les mois qui viennent. On passe peut-être au point production, Raphaël ? Il est 12h13, on continue ?

M. RABIER, Président

On continue avant la pause déjeuner, on termine par le point production du mois de juin s'il te plaît.

M. MARTEL, Directeur production

Entendu.

– Informations sur la régularité et la production

M. MARTEL, Directeur production

Vous avez le document habituel qui est donc l'extrait de la M +1 que nous avons faite en juillet pour le mois de juin. Un mois de juin qui était encore sous COVID. C'est-à-dire que nous étions encore en plan de transport adapté puisque nous sommes revenus à l'offre normal le 5 juillet au moment de la bascule du plein été. Pour autant, on a continué à faire de l'amélioration continue sur la prod. Vous voyez que la production du mois de juin a été à l'objectif puisque, dans nos objectifs mensualisés, je rappelle qu'on a un objectif à 91,5 sur Hauts-de-France, mais nous avons mis un objectif mensualisé pour le mois de juin à 90,7. Pourquoi le mois de juin est-il plus bas que la moyenne année ? Parce que, régulièrement, les mois de juin sont impactés par des phénomènes climatiques, orages et fortes chaleurs, et cela fait trois ou quatre ans que chaque mois de juin, nous avons ce type d'incidents. D'ailleurs, quand vous regardez les courbes de régularité des deux dernières années, vous voyez qu'assez systématiquement, ça décroche sur le mois de juin pour remonter ensuite sur juillet/août. Il y a aussi des orages en juillet/août, mais avec un plan de transport réduit, c'est évidemment plus facile à gérer qu'avec un plan de transport normal. Vous avez ensuite la régularité tout au long du mois. Vous voyez que nous n'avons pas été épargnés non plus par les incidents au mois de juin et qu'en fait, il y a trois séquences au mois de juin. Début de mois jusqu'au cinq qui a été très difficile avec notamment une journée du 4 juin qui a été très compliquée, on est descendu à 81 % en régularité donc ça a vraiment été une journée noire. Ensuite, un bloc du 6 au 20 juin où l'on fait une très belle production de qualité. Il y a quelques incidents qui viennent émailler tout cela, mais globalement, on est assez nettement au-dessus de la moyenne. Après, ça revient avec orages et fortes chaleurs sur la fin du mois de juin avec pas mal d'incidents, vous voyez des PN notamment qui lâchent, c'est souvent quand il y a de fortes chaleurs, les PN résistent assez mal à la chaleur sur notre réseau. Nos rames aussi, vous voyez qu'il y a de la demande de secours également qui arrive. Donc un mois de juin qui est quand même globalement assez performant. Quand vous regardez la répartition des régularités, ce qui est également frappant c'est que les causes internes TER sont en nette baisse par rapport aux autres causes. En revanche, les causes Réseau sont en augmentation. C'est une tendance qui se confirme d'ailleurs au mois de juillet voire qui s'amplifie puisque l'on fait un très beau mois de juillet au niveau des causes internes TER, en revanche, c'est plus compliqué côté Réseau, donc on a évidemment un dialogue avec eux là-dessus. Vous voyez, quand on regarde le détail par grands corps de métier, vous voyez que ça va mieux sur beaucoup d'éléments, avec notamment une performance au niveau des trains qu'il faut souligner. Ça avait été difficile en juin 2019 et là, ça a été beaucoup mieux en 2020. Matériel aussi, quand même 130 trains en moins et réguliers. Vous allez me dire que sur les trains supprimés, ce n'est pas tout à fait la même chose. Effectivement, il y a presque autant de trains supprimés cause matériel en 2020 qu'en 2019, mais par contre on n'a pas raté le virage de la fiabilité du matériel en sortie de confinement, ce qui était quand même une grosse inquiétude. Donc il s'agit plutôt d'un élément de satisfaction, la fiabilité du matériel qui fonctionne bien. Également, la disponibilité de nos effectifs roulants qui sont là, bien présents, au rendez-vous de la production en juin et c'est pareil en juillet. Après, quand vous regardez la carte régionale de régularité, vous avez une carte qui est un peu en bichromie, même si

vous avez quand même le littoral qui a été pas mal impacté, notamment avec des récurrences d'incidents de PN entre Lille et Hazebrouck, mais globalement, sinon, vous avez quand même beaucoup de vert avec des chiffres de régularité moyennés sur le mois qui sont assez remarquables. Par exemple, le Lille-Lens TER, le C41, qui était auparavant un train qui roulait à 75 % de régularité au SA 2019 et qui maintenant est positionné sur des chiffres très nettement au-dessus de 90. Le C40, Lille-Douai, pareil, qui ne décollait pas du 80 %, qui est à 93,1. Le C60, Lille-Valenciennes qui était largement en dessous de 90 % et qui est maintenant à 94,6. Une vraie zone de stabilité en termes de régularité autour des trains segmentés du SA 2020. Après, quand vous regardez la production au Sud, et en dessous de la ligne Amiens–Saint-Quentin avec les lignes radiales parisiennes, vous avez une tout autre photo avec les K10, C10, donc Paris-Amiens, qui sont avec des niveaux de qualité qui sont évidemment insuffisants et qui nous valent tous les jours des retours clients très négatifs. Saint-Quentin qui se porte toujours un peu mieux, mais qui n'était quand même pas terrible en ce mois de juin. Ça va quand même un peu mieux en juillet, mais cela reste très compliqué. Malgré tout, il y avait toujours une ligne qui était très stable en performances, c'était le Paris-Beauvais, mais là, elle a été touchée par beaucoup d'incidents en juin. Ça a d'ailleurs un peu continué en juillet. Ça ne se restabilise que depuis deux ou trois jours donc ça restait toujours très compliqué sur la production du Y Picard. Vous avez en fait, en termes de qualité de prod, une région qui est complètement coupée en deux. Il y a les radiales parisiennes d'un côté, tout le reste des Hauts-de-France de l'autre. Je rappelle que la zone SA 2020 ne touche pas que l'ex Nord–Pas-de-Calais, mais également tout le Nord de l'ex Picardie. Par exemple, sur l'Étoile d'Amiens, beaucoup de trains ont été revus. Vous voyez que l'axe Abbeville-Albert-Amiens fonctionne bien également. C'est la régularité que vous voyez sur les P21, P22, à 95 et 96 de régularité donc ça, ce sont quand même des chiffres qui font plaisir à voir. Vous voyez la répartition des suppressions, là aussi, des causes internes TER qui sont en très, très nette régression par rapport à l'année précédente. En revanche, ça va mal côté Réseau. Voilà ce que je pouvais vous dire sur le point production.

Mme LAMBERT, Relations sociales

On a une demande de parole de Delphine BASSEZ et de Christine DEDISSE.

Mme BASSEZ, CGT

En premier lieu, une petite observation sur la forme. S'il vous plaît, la carte sur la régularité des lignes, pourrait-on avoir les données autrement ? Parce que ce genre de cartes sur tablette ou sur téléphone, ce n'est pas très, très lisible. Simplement, sur la forme, pourrait-on avoir, de façon linéaire, par axe, la régularité ? D'ailleurs, j'en profite pour vous dire que nous ne recevons plus, pour les personnes qui l'avaient demandé, les documents papier. Moi, personnellement, je vous fais la demande de les recevoir. C'est-à-dire qu'ils ne sont plus envoyés directement aux organisations syndicales, mais ils ne sont pas non plus envoyés à domicile. La Poste a repris son activité, donc j'aimerais que ce soit réenvoyé par papier, tout simplement. Ensuite, je vois les données sur l'EAS, sur le passage en EAS en opérationnel. Plusieurs fois, en CSSCT, en CSE, nous vous avons demandé à ce que les causes de passage en EAS nous soient fournies. Or, à moins que je n'aie pas bien lu le document, je ne vois pas les données apparaître.

M. MARTEL, Directeur production

Ce qu'on vous donne là, en fait, c'est le même document que l'on partage avec les établissements pour travailler la qualité de production sur l'instance mensuelle, c'est le même document donc je crois qu'on ne peut pas être plus transparents. Vous nous dites que la carte, vous la trouvez peu lisible sur tablette... après, on vous transmet des documents en PDF et vous pouvez modifier la résolution dessus. Vous redonnez ensuite, dans un tableau linéaire, la régularité ligne par ligne... En fait, on ne fait plus les suivis comme ça puisque maintenant tout est organisé autour de la carte. Là, vous êtes en train de nous demander une traçabilité supplémentaire qu'on ne va pas utiliser en pilotage de la prod. Moi, j'ai envie de vous dire, désolé, mais on partage... quand on travaille à l'amélioration de la prod, on travaille sur ce document-là et c'est ce document-là qu'on vous donne donc je crois qu'on va rester dessus. On ne va pas refaire un autre support que celui-là. Après, vous le savez, nous avons à peu près 40 000 événements production qui se produisent chaque mois sur le réseau. Évidemment, le fait de basculer en EAS opérationnel, ça fait partie du lot. Nous ne faisons pas de REX particulier autour de cela. Si vous voulez, l'analyse production tourne autour du fait : s'il y a eu un incident de composition, une suppression de train, un train irrégulier, là on réinterroge tous les processus. On ne va pas refaire, à l'intérieur de cela, une analyse spécifique du pourquoi et du comment le train a roulé en EAS opérationnel. D'ailleurs, vous n'êtes pas la première à faire cette demande, Madame BASSEZ, et comme ça avait été le cas dans les CE auparavant, on ne donnera pas suite à cette demande. C'est tout pour moi.

M. RABIER, Président

Il y a effectivement quelques personnes du CSE qui, depuis le début, depuis une bonne année, avait fait le signalement comme quoi ils préféreraient recevoir sous forme papier, ce qu'on n'avait pas bloqué, même si on développe plutôt la forme digitalisée. Il y a eu une petite suspension pendant le COVID pour les raisons que vous avez évoquées et nous reprenons cela comme avant. On va faire comme on le faisait avant le COVID.

Mme BASSEZ, CGT

Je voudrais apporter une précision s'il vous plaît. La carte n'est pas lisible, Monsieur MARTEL, tant pis. Ça, c'est une belle vision du dialogue social...

M. MARTEL, Directeur production

Madame BASSEZ, vous le savez, je vous le dis, on travaille sur la base de cette carte. Si ce n'était pas lisible, les gens avec qui on travaille dans les établissements, dans les centres opérationnels, nous l'auraient dit. Après, on peut augmenter la résolution pour vous donner une carte qui sera de meilleure qualité pour que vous puissiez l'agrandir et que ce soit beaucoup plus lisible. Ça, je peux y travailler. En revanche, ce que je ne veux pas faire, c'est une traçabilité spécifique pour vous qui ne servirait pas par ailleurs parce que, quand on fait cela, on est en train de créer de la bureaucratie. Moi, je vous donne les documents de travail qu'on a pour améliorer la prod. Pour le coup, vous dites toujours qu'il faut que le dialogue social soit transparent, on ne peut pas être plus transparent, ce sont nos documents de travail que l'on vous passe.

Mme BASSEZ, CGT

D'accord, très bien, j'entends. Donc si vous pouvez simplement faire un effort sur la résolution de la carte, merci.

M. MARTEL, Directeur production

Je pense que quand vous agrandissez la carte n'est pas bien lisible donc nous allons regarder comment nous pouvons faire. C'est peut-être parce que la résolution du PDF n'est pas suffisante, je vais regarder cela.

Mme BASSEZ, CGT

D'accord, je vous remercie. En revanche, si vous voulez améliorer la production, ça, je l'entends, nous aimerions pouvoir analyser les causes du passage en EAS puisque, normalement, le passage en EAS devrait rester à la marge. C'est repris dans la convention TER. Nous avons donc besoin des causes pour pouvoir les analyser et travailler dessus. Merci, Monsieur MARTEL.

M. MARTEL, Directeur production

D'accord. J'ai toujours la même réponse à vous opposer, Madame BASSEZ. Sur le caractère exceptionnel, vous voyez les chiffres avec les pourcentages, donc je pense que le caractère exceptionnel, pour le coup, il est clair. Après, c'est un vieux débat. Moi, je ne vais pas mobiliser mes troupes pour faire du REX spécifique là-dessus.

Mme BASSEZ, CGT

C'est noté.

Mme LAMBERT, Relations sociales

On a également une demande de prise de parole de Christine DEDISSE, Pauline DEBAST et Xavier WATTEBLED.

Mme DEDISSE, FO

Bonjour. C'est une demande pour Monsieur MARTEL. J'ai une collègue ASCT d'Amiens qui vient de me contacter, car ce soir elle fait un train départ de Paris à 18h31 qui sera fait visiblement en V2N. Avec les chaleurs annoncées, notamment 32 °C sur Paris, la rame étant garée toute l'après-midi dans les garages, et en prévenant en amont, elle demande si l'on peut changer le matériel pour aujourd'hui. J'ai donc contacté Laurent CARRÉ qui m'a dit de voir cela avec vous.

M. MARTEL, Directeur production

Attendez, ce n'est pas comme ça que ça fonctionne le plan de transport. Une V2N c'est 1200 places. Si vous l'enlevez du plan de transport, il y a 1200 places en moins. Je vous le disais tout à l'heure, à Paris, en ce moment, on a des fréquentations qui sont importantes donc si vous retirez la V2N, il va y avoir des problématiques d'emport importantes sur la pointe de Paris. Autrement dit, il y a des gens qui ne pourront pas monter à bord. Là, quand on prend une décision, là il est 12h27, ce soir vous retirez la V2N du plan de transport, vous laissez à coup sûr des clients à quai.

Mme DEDISSE, FO

En plein mois de juillet, vous pensez qu'il y a 1200 voyageurs ?

M. MARTEL, Directeur production

Je n'ai pas dit cela, mais imaginez que vous ayez ne serait-ce que 600 personnes et qu'à la fin on ait, par exemple, une UM de Z 26500 quatre caisses à deux fois 450 places, donc on coupe la première rame... mettons que les deux trains embarquent chacun 600 personnes. Il y avait 900 places d'un côté et 1200 de l'autre, pas de problème d'emport. Vous coupez l'UM en deux, il reste 450 places d'un côté et 450 places de l'autre et 600 clients à chaque fois. Vous avez 150 personnes sur chaque train qui restent à quai. C'est ça qui va se passer.

Mme DEDISSE, FO

En plus en ce moment avec le port du masque dans un matériel comme une V2N qui n'est pas climatisée, franchement s'il y a des malaises ce soir, on ne pourra pas dire qu'on n'a pas prévu. En plus, il faut quand même savoir que le 848551 n'a connu que des retards depuis environ deux semaines.

M. MARTEL, Directeur production

Madame DEDISSE, là-dessus, c'est un problème que l'on connaît évidemment. Sur les V2N, d'ailleurs, nous avons réduit la voilure cet été sur le nombre de trains qui étaient opérés en V2N puisqu'il y avait normalement 8 lignes de roulements qui étaient opérées en V2N alors que là, il n'y en a plus que 4 au service de plein été. Vous voyez, quand vous avez 8 rames V2N à 1200 places, ça fait juste 7500 places assises sur Paris. Quand vous les enlevez, vous ne pouvez pas les remplacer par un autre matériel. On n'a pas un matériel qui est garé en attendant qu'éventuellement on choisisse de ne pas utiliser les V2N. C'est bien pour ça qu'on a le plan de flotte dont je vais vous parler cet après-midi. On veut régler ce problème, retirer les V2N de Paris pour les remplacer à terme par des Regio 2N neufs et climatisés et ensuite remettre les V2N côté Nord-Pas-de-Calais pour remplacer les VR2N, donc on remplacerait du matériel non climatisé par du matériel non climatisé, mais l'avantage c'est que sur la partie Nord-Pas-de-Calais, l'adaptation d'été permet de garer le matériel. Ça, ça ne va pas se faire ce soir, on est bien d'accord, puisqu'il faut d'abord commander les rames, les fabriquer, les injecter dans le plan de transport, former tout le monde, donc on est sur des horizons à 2025, mais dans notre plan, c'est bien cela. On sait qu'il y a un problème avec les V2N climatisées, mais il y a des clients qui sont partis ce matin au boulot, plusieurs milliers de clients qu'on a emmenés à Paris, on ne peut pas, ce soir, mettons que je dise que ce soir les 4 lignes de V2N on les arrête, 4x1200, il vous manque, à la fin, 5000 places en statique. Mettons que la rame tourne et fasse trois trains, vous faites 3x5000, c'est 15 000 places assises qui vous manquent dans le plan de transport de ce soir. À Paris, vous faites ça...

Mme DEDISSE, FO

Il y a quand même moins de trains qui circulent en ce moment donc on peut quand même, je pense, modifier les compositions de certaines rames.

M. MARTEL, Directeur production

Non, j'ai fait le point situation de la flotte ce matin, vous avez 13 rames 26500 quatre caisses qui roulent sur 15 et vous avez 7 rames 26500 sur 8 qui roulent aujourd'hui et vous avez 6 Regio 2N sur 7 qui roulent.

Mme DEDISSE, FO

Donc si l'agent fait un malaise et que, de ce fait, le train ne peut pas rouler, ça reviendra au même.

M. MARTEL, Directeur production

L'agent comme les clients si vous voulez. Les fortes chaleurs sont quand même annoncées plutôt pour demain.

Mme DEDISSE, FO

Il y a quand même 32 °C sur Paris.

M. MARTEL, Directeur production

Je sais, mais 32 °C, je regarde la classification de Météo France, pour moi, nous ne sommes pas au niveau de l'alerte rouge. Je regarde sur la zone Paris, on n'est même pas au jaune aujourd'hui. J'ai le site Météo France ouvert sous les yeux. Évidemment, demain, ça changera. C'est Rhône-Alpes qui est au niveau orange aujourd'hui et tout ce qui est en dessous de Paris qui est au jaune, mais on ne peut pas prendre des décisions comme ça en cours de journée, sans avoir prévenu les clients la veille. À la rigueur, du jour pour le lendemain, le truc s'organise un peu. Sinon, vous allez vous retrouver à Paris avec des centaines de clients qui ne pourront pas rentrer chez eux.

Mme DEDISSE, FO

Justement, demain c'est la même composition de matériel qui est prévue et demain, pourtant, on est quand même en fortes chaleurs.

M. MARTEL, Directeur production

L'été dernier, on avait su effectivement, à un moment, arrêter les rames quand on avait eu pendant deux jours des températures qui avaient dépassé les 40 °C, mais on avait fait un travail de préparation et de communication vis-à-vis des clients très en amont pour leur dire « ne prenez pas le train ». Si vous voulez, là, quand on s'appuie sur un dispositif d'alerte météo qui bascule en risque rouge, on peut le faire, mais là, vous êtes au vert, personne ne comprendrait. L'AO nous dirait : « qu'est-ce que vous faites ? Vous êtes en train de casser le plan de transport alors qu'on n'est même pas en zone orange météo ».

Mme DEDISSE, FO

Même avec 32 °C, je ne sais pas si vous avez déjà pris une V2N...

M. MARTEL, Directeur production

Si. Je suis d'accord sur le fait que c'est inconfortable, Madame DEDISSE, je le sais très bien et je surveille cet épisode de ce soir, et surtout de demain, avec beaucoup d'attention, mais je n'ai pas la solution. Aujourd'hui, nous n'avons pas la solution pour remplacer les V2N comme ça, le soir par rapport au matin ou du jour A pour le jour B. Là, les gens sont partis travailler ce matin donc il faut les ramener chez eux ce soir.

Mme DEDISSE, FO

C'est pareil, ils ne sont pas contents non plus d'avoir du matériel non climatisé, ça, je peux vous le dire.

M. MARTEL, Directeur production

Oui, ils vont le dire et nous, ça va nous appuyer, parce qu'on va soumettre une offre d'achat à la région pour 500 millions d'euros pour 30 Regio 2N qui visera justement à effacer les V2N de l'échiquier, c'est ce dont je vais vous parler cet après-midi. À court terme, il n'y a pas de solution. Les V2N ne sont pas climatisées, on le sait. On a essayé, je vous l'ai dit tout à l'heure, d'adapter le plan de transport de cet été pour en enlever le plus possible. À un moment d'ailleurs, on avait mis trois lignes, mais on a dû remonter à quatre parce qu'on avait des problèmes d'emport importants sur les rames qu'on a laissées donc a été obligés, à partir du 10 juillet, de remettre une quatrième ligne de V2N parce qu'on avait des problèmes d'emport sur Paris. Ça, c'est la réalité quotidienne de l'utilisation de nos rames. Il n'y a aucune rame à deux niveaux disponibles en plus de celles qui sont déjà engagées dans le plan de transport, point de situation de ce matin. Nous avons même, d'ailleurs, sur Paris, quatre lignes de roulements qui, en ce moment même, roulent en sous composition, en US au lieu d'UM, donc vous pensez bien que je n'ai aucune solution pour remplacer cette ligne de V2N.

Mme DEDISSE, FO

Entendu, je vais répondre cela à la collègue.

Mme LAMBERT, Relations sociales

Pauline, qui avait demandé également la parole.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Merci Élodie. Je m'attends à votre réponse, mais ma question était déjà notée dans mon carnet avant qu'elle ne vous soit posée. Effectivement, on demande, à chaque fois que l'on fait le point sur la régularité, d'avoir les numéros des trains et les causes des trains en EAS. J'entends bien votre réponse, Monsieur MARTEL, qui vient d'être faite à Delphine. Cependant, pour pouvoir nous donner le nombre de trains, c'est que ces trains ont été identifiés et, de mémoire, même si je n'étais pas élue au CE à l'époque, je travaillais les dossiers avec mes collègues et nous avons un tableau qui reprenait le nombre d'EAS, la date, le numéro du train et la cause. J'entends également quand vous nous dites que c'est à la marge et qu'il suffit de regarder le pourcentage. Cependant, je pense que c'est une demande de la région d'avoir un accompagnement dans chaque train. On en a longuement parlé au moment de la signature de la convention. Aujourd'hui, étant dans une situation où avec l'ouverture à la concurrence, je pense que cela pourrait être, ce n'est qu'une supposition puisque, comme vous l'avez signalé tout à l'heure, nous n'avons toujours pas le cahier des charges, mais cela restera une demande forte du Conseil régional. On ne demande pas les numéros de trains et les motifs d'EAS pour vous embêter, loin de là, mais pour essayer de trouver des solutions à ces trains qui deviennent EAS. Je vous refais la demande également. Je comprends que vous n'allez pas mobiliser des dizaines et des dizaines de personnes pour nous donner les motifs, mais je pense que cela pourrait être important d'avoir ces motifs pour pouvoir modifier tout cela pour la demande d'ouverture à la concurrence. Je vous refais donc cette demande. Ce mois-ci, il n'y en avait que huit, Monsieur MARTEL, donc je pense que ça ne prend pas trop de temps. D'ailleurs, je suis ravie qu'il n'y en ait eu que huit, comparé, j'avais les chiffres sous les yeux il y a quelques instants, au mois de mars qui avait été à plus de

200 trains en EAS. Je pense donc que ce serait un petit effort peut-être de votre part, je l'entends bien, mais vous pourriez répondre favorablement à cette demande. Je vous remercie. C'est terminé pour moi, pour l'instant.

M. MARTEL, Directeur production

C'est la même question que Madame BASSEZ tout à l'heure. Regardez sur le mois de mars, je ne vais pas vous donner un tableau à 200 lignes, train par train, pour expliquer pourquoi tel agent a été malade ou tel autre a eu un accident de trajet sur la route du boulot. Je comprends toute la symbolique autour de l'EAS, mais à partir du moment où cela a été rappelé dans la convention, vous le disiez, nous, de base, on construit, tant en prévisionnel GPE qu'en opérationnel et en adaptation, tous nos trains avec des ASCT à bord. Après, c'est la vie, il se passe des choses au quotidien, y compris d'ailleurs parfois des retards qui empêchent certains ASCT de faire leur suite et auquel cas on peut proposer au conducteur de partir en EAS, mais on ne va pas monter un suivi spécifique là-dessus. On a estimé, nous, que quand on restait en dessous d'une limite de 1 %, c'est-à-dire que quand les causes c'est « zéro virgule quelque chose », on estime que l'on reste dans le cadre de l'exceptionnel qui est d'ailleurs repris dans l'article de la convention et j'attire votre attention dessus. La convention dit bien qu'il y a des ASCT dans tous les trains, sauf en cas de coup dur de dernière minute en production. Il n'y a pas de chiffres, mais pour nous, on estime qu'à partir du moment où l'on reste en dessous de cette limite-là, nous sommes dans les clous du contrat qu'on a passé avec la région. Voilà, j'en ai fini avec cette question-là.

M. RABIER, Président

Merci. Une dernière question, une intervention de Monsieur WATTEBLED avant la pause repas.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Je vais peut-être paraître, Monsieur MARTEL, borné, obtus ou buté, vous choisirez le synonyme qui vous convient, mais je vous demande officiellement, une nouvelle fois, c'est pour corroborer la demande de Delphine BASSEZ et de Pauline DEBAST, d'avoir les causes des circulations en EAS. Comme on avait auparavant en CER. Vous dites que ce sont des données qui ne vous concernent pas, qui ne vous intéressent pas, mais nous, on en a besoin et elles nous intéressent ces données-là. Dans la convention TER, c'est, comme vous l'avez rappelé, sauf en cas de coup dur, on peut pallier la suppression d'une circulation et la faire circuler en EAS. Nous, on veut justement la cause de ce coup dur. C'est important pour nous, élus. Donc ce n'est pas non plus une demande extravagante. Il suffit simplement de rajouter une colonne et de dire « on a mis ce train-là en EAS parce que... » et nous, ça nous conviendra. J'en ai terminé.

M. MARTEL, Directeur production

Vous dites que l'on vous donnait les informations en CER, mais attention, c'était en CER Nord-Pas-de-Calais, en lien avec la convention Nord-Pas-de-Calais de l'époque qui excluait toute possibilité d'EAS, y compris en opérationnel pur. Ce qui n'était pas le cas de la convention Picardie. Donc, sur l'ex CER Picardie, ces éléments-là, typiquement, n'étaient pas décrits comme ils l'étaient en CER. La convention a impliqué un retour vers les organisations syndicales qui était différent en

fonction des CER. Comme dans la nouvelle convention TER Hauts-de-France, on est plutôt sur la reproduction de l'article qui était fait dans la convention Picardie, pour moi on adopte le même mode de fonctionnement qu'on avait auparavant au CER de Picardie et on ne rentre pas dans le détail. C'est d'ailleurs pour ça que, dans le suivi, on vous a mis cette espèce de limite de 1 %. Le jour où on dépasse de 1 % là, effectivement, on peut dire qu'on a dépassé les limites et il faut qu'on explique pourquoi on pourrait être taxés de ne pas respecter ce qualificatif de cause exceptionnelle. Là, qu'il y en ait 8 ou qu'il y en ait 200, je ne vous donnerai pas de tableaux de 200 lignes qui décrivent train par train. Sinon, je peux vous donner les 45 000 qui se passent sur le réseau. À la fin, vous allez avoir douze fois 45 000, un tableau à 500 000 lignes de données. C'est d'ailleurs étonnant que vous ne me demandiez pas le même type d'informations quand il y a par exemple des transbordements ou des prises en charge client qui sont très lourds, mais je sais qu'il y a une portée symbolique autour de l'EAS. Nous, on respecte le contrat qui nous lie à l'AO et on estime que quand on est en dessous de cette limite de 1 %, on est dans le respect du contrat.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Là, ce n'est pas l'AO qui vous demande, Monsieur MARTEL, ce n'est pas l'AO qui vous demande quelque chose de particulier, ce sont les organisations syndicales.

M. MARTEL, Directeur production

Je suis d'accord, Monsieur WATTEBLED. Ma réponse, c'est que je ne fabrique pas, je ne crée pas de reporting production supplémentaire qui ne soit pas directement en lien avec les objectifs conventionnels que nous avons ou nos objectifs de qualité de production.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Donc vous allez obliger les organisations syndicales à adopter une autre méthode pour avoir ces données. Je ne vous fais pas de dessin. C'est quand même malheureux que dans un dialogue social, on ne puisse pas... je peux entendre, par moment, que des demandes soient effectivement un peu compliquées, mais là vous savez pourquoi vous mettez un train en EAS. Donc, si vous le savez, vous nous le dites et on passe à autre chose. Là, vous allez nous obliger à adopter d'autres outils pour avoir ces données-là, c'est quand même bien malheureux.

M. MARTEL, Directeur production

Dont acte.

M. RABIER, Président

Bien. Monsieur MALANSKA, Madame DEBAST, je vous demande de faire vite s'il vous plaît.

M. MALANSKA, SUD-Rail

Je vais aller très vite, Monsieur RABIER. En fait, quand je travaille, on a des demandes EAS pour les trains le matin et quand on appelle le COP, le COP nous répond souvent, je parle pour juillet/août, que c'est pour accorder les congés aux contrôleurs. Je ne sais pas, comme on connaît les congés en avance, est-ce qu'on

ne pourrait pas embaucher davantage de CDD pour éviter les EAS ? C'est tout pour moi.

M. RABIER, Président

Cette année, on prend des intérimaires ou CDD, comme vous dites, pour remplacer les congés, notamment des ASCT. On fait comme les années précédentes si ce n'est que, à un moment donné, cause COVID, on aura un point cet après-midi avec Madame FABBRONI donc peut-être que l'on pourra revenir là-dessus, on en a normalement un petit peu moins, on n'a pas pu faire des écoles comme on le fait d'habitude en mars. Vous savez, c'est une école de cinq semaines : un premier temps au printemps, pendant les vacances, et un deuxième temps en juin avant les mises en production. Numériquement, je pense, on verra les chiffres cet après-midi, qu'on en a peut-être un petit moins cet été du fait que les écoles n'ont pas pu être complètement réalisées comme on le faisait les années passées. Voilà ce que je pouvais vous dire sur les intérimaires.

M. MARTEL, Directeur production

Monsieur MALANSKA, si l'agent du COP vous dit que c'est pour donner les congés, c'est évidemment sa lecture personnelle et ce n'est évidemment pas comme ça qu'on le construit. D'ailleurs, il ne peut pas le savoir parce que ce n'est pas au niveau du COP qu'on a accordé les congés, donc lui ne sait pas le volume de congés qui a pu être accordé par rapport à la charge que, soit l'ERC Nord-Pas-de-Calais, soit la direction de ligne d'Amiens ou de Paris a pu donner, versus sa charge à couvrir. Il n'en a pas connaissance donc il n'est pas apte à donner ce type d'informations. C'est son ressenti personnel. Je vais en discuter avec Laurent CARRE en disant que c'est quand même assez malheureux que... là, on est dans des discussions entre agents qui sont en train de fantasmer sur ce qu'il se passe.

M. MALANSKA, SUD-Rail

Je vous dis ce que j'ai comme échos.

M. MARTEL, Directeur production

Je pense que les gens vous ont dit cela. Le GATER, c'est un cheminot comme un autre. Il peut avoir le sentiment que c'est ça le sujet, mais en fait non. Il n'est pas qualifié pour en parler et quand vous nous dites que finalement, sous-entendu, il n'y a pas que des causes opérationnelles pures, il y a aussi une programmation de congés qui est trop tendue, confère ce que dit le GATER, non, ça ne confirme pas cette position parce qu'il n'a pas éléments objectifs pour donner ce type d'informations. Je voulais simplement vous dire ça. Après, qu'il l'ait dit, oui, bien sûr. La parole n'est pas cadenassée entre agents, y compris du COP. Ils disent ce qu'ils veulent, ils ont le droit de se tromper et ils ont le droit de fantasmer aussi.

M. RABIER, Président

Madame DEBAST ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Ça va aller très vite, Monsieur RABIER, je veux parler au nom de la délégation UNSA Ferroviaire. En ce CSE, aujourd'hui, je vous fais la demande verbale, mais je vais vous la faire par écrit à la suite de ce CSE, de recevoir le tableau avec la date, le

numéro des trains et les causes des trains EAS. J'entends bien, Monsieur MARTEL, que s'il y a 240 trains en EAS, vous n'allez pas nous donner 240 trains, eh bien si. Aujourd'hui, je vous demande, comme je vous l'ai demandé au mois d'avril et comme je vous le redemanderai au mois prochain et au mois d'après si on ne l'a pas, mais je vous demande de recevoir ce tableau avec les motifs des trains en EAS. Je vous remercie, ça sera tout pour moi.

M. RABIER, Président

Bien. Il est donc 12h47, je vous propose de faire la coupure repas. On va se laisser 1h10 finalement et on va reprendre comme prévu à 14h00 avec le point désignation de membres qui est plutôt rapide. On a deux dossiers cet après-midi : le point emploi avec une vision GPEC qu'on a tenu aussi à vous donner sur le moyen terme, qu'on a mené pendant le COVID, et, comme l'a dit Florent MARTEL, un point sur le schéma directeur de la flotte qu'on a d'ailleurs évoqué hier longuement en Commission économique. Je vous souhaite un bon appétit et je vous donne rendez-vous à 14h00, merci beaucoup.

Interruption de séance de 12h48 à 14h00.

M. RABIER, Président

Nous reprenons cette séance au point de l'ordre du jour. Je laisse peut-être Élodie expliquer la manipulation pour l'expression de chacune des délégations.

4) Désignation des membres de la CSSCT mutualisée prévue le 10 septembre dans le cadre du projet de création des Directions de lignes Lille Artois, Lille Avesnois, Lille Littoral et intégration de la traction

Mme LAMBERT, Relations sociales

Comme pour la dernière fois, on va désigner les 21 membres pour la CSSCT mutualisée qui se tiendra le 10 septembre dans le cadre du projet de création des Directions de lignes Lille Artois, Lille Avesnois, Lille Littoral et intégration de la Traction. Je ne sais pas comment le Secrétaire, Monsieur WATTEBLED, veut que l'on procède, si on fait comme la fois dernière, c'est-à-dire qu'il me donne peut-être déjà la désignation qu'ils ont faite entre eux.

M. WATTEBLED, Secrétaire

À la rigueur on peut laisser, comme on le fait habituellement, les RS de chaque organisation nommer les représentants.

Mme LAMBERT, Relations sociales

Aucun problème. Nous allons donc commencer par la désignation des sept membres pour la CGT, je vous écoute.

M. ROTOLO, RS CGT

La CGT mandate :

- Christophe HOUEL
- Delphine BASSEZ
- David WARTELE

- Fabien SMAGHUE
- Alexis GOUDEMAND
- Christelle CORBIN
- Fatima BOUKREDIA

Mme LAMBERT, Relations sociales

Parfait, j'ai bien vos sept désignations. Pour SUD-Rail, cinq membres.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Pour SUD-Rail :

- Anthony FRANÇOIS
- Maxime LENFANT
- Rémy CORDIER
- Sébastien MENSUEL
- William TACHEVIN TABARI

Mme LAMBERT, Relations sociales

Parfait, j'ai bien la désignation pour SUD-Rail. Pour l'UNSA, la désignation de vos quatre membres, s'il vous plaît.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour l'UNSA, il y aura :

- M. Jacky LEMOINE
- M. Philippe HONVAULT
- M. Stéphane MIENS
- Mme Agnès COQUERIAUX

Mme LAMBERT, Relations sociales

Parfait. Pour la délégation FO qui a trois membres à me désigner, s'il vous plaît.

M. FERTÉ, RS FO

Bonjour. Pour FO, ce sera :

- Mlle Ludivine LEFEVRE
- M. Yannick VELAY
- M. Olivier DUPIRE

Mme LAMBERT, Relations sociales

Merci. On va terminer avec la délégation CFDT qui a deux membres à me désigner.

M. VÉZARD, RS CFDT

Pour la CFDT, ça sera :

- M. Jean-Christophe DUMONT
- M. Éric FOSSIER

Mme LAMBERT, Relations sociales

J'ai bien Monsieur DUMONT et Monsieur FOSSIER.

M. RABIER, Président

Merci pour ces désignations et on peut laisser la parole, pour le point trimestriel emploi, vous l'avez noté, qui est complété cette fois-ci par nos travaux qu'on a menés durant le printemps sur la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences qu'on entrevoit à moyen terme. Cela fait suite également à ce qui était remonté dans les expertises l'année dernière, dans le bloc 3, avec l'expert qui avait expliqué qu'il fallait qu'on ait une lisibilité plus élevée sur les années à venir, sur un certain nombre de métiers pour avoir des volumes. Donc on a fait ce travail sur lequel Madame FABBRONI et moi-même, bien évidemment, pourrons commenter et répondre à l'ensemble de vos questions. Je te laisse la parole, Valérie.

5) Informations trimestrielles sur la situation de l'emploi (3^{ème} trimestre) et perspectives GPEC à moyens termes

Mme FABBRONI, Responsable Emploi Formation

Bonjour à tous. Tout d'abord, un commentaire des données trimestrielles emploi du deuxième trimestre. Elles font apparaître l'évolution du nombre d'agents par nature de contrat, statut, sexe, temps partiel ou temps complet. À fin juin, le périmètre TER Hauts-de-France compte 3616 agents hors stagiaires. On a dans le document un état des CDD. On voit qu'on a 14 agents qui étaient en CDD à fin juin. Les motifs de CDD concernent des remplacements de salariés absents et des CDD séniors. Au niveau des admissions, on a donc eu 26 admissions au cours du 2^{ème} trimestre. Ce qui porte à 52 le nombre de recrutements externes depuis le début de l'année. Les 52 recrutements sont décomposés de la façon suivante : 22 agents du service commercial des trains ; 29 CRL ; 1 opérateur mouvements. Au niveau des cessations, on observe 18 cessations sur le 2^{ème} trimestre, dont 4 retraites. Sur l'ensemble de l'année, on a observé 61 cessations de fonction. Sur notre périmètre, en cumul depuis le début de l'année, au niveau des mutations externes, on voit qu'on a eu 177 mutations entrantes et sortantes. Comme habituellement, je vous précise que dans ces mutations, sont comptabilisés les transferts. Là, en l'occurrence, depuis le début de l'année, les transferts sortants du Technicentre et entrants de l'UP de Creil. Au niveau des congés de disponibilité, on compte fin juin 2 agents qui sont en congés de disponibilité pour création d'entreprise et 2 en congés de disponibilité sabbatique. Concernant le suivi des retraites, en synthèse du tableau, on retient qu'on a 282 agents qui ont atteint l'âge légal d'ouverture des droits à la retraite. Cela représente un peu plus de 8 % et 81 d'entre eux ont atteint l'âge pivot, soit 28,7 %. Fin juin, on a 24 agents qui ont sollicité un départ en retraite de façon officielle avec un courrier fait et saisi dans la base RH. Concernant l'intérim, on voit qu'on a une utilisation surtout au niveau de l'ERC Nord-Pas-de-Calais et des DDL à la vente et aux trains. On a 21 contrats intérimaires d'insertion professionnelle sur l'ensemble de notre secteur. En complément de ce point, un état des lieux des agents en transition professionnelle et également quelques informations sur nos écoles à venir. Actuellement, on accompagne 40 agents en transition professionnelle. Je rappelle que par « agents en transition professionnelle », on entend les agents qui sont inaptes pour raison médicale, qui sont en sureffectif suite à suppressions de poste, mais également d'autres situations comme, par exemple, des agents qui reviennent de longues maladies et qui sont en transition professionnelle le temps que l'on trouve une solution d'emploi pour eux. Actuellement, 40 agents accompagnés. En 2020, en

cumul, on note 15 nouvelles situations et 19 situations résolues. Sachant que sur ces 19, on a 80 % d'agents qui ont retrouvé un poste. Le reste, ce sont des agents qui ont fait l'objet de départs de l'entreprise, départs volontaires, ruptures conventionnelles ou réformes. Sur le sujet du handicap, nous comptons 129 agents qui ont déclaré leur RQTH, reconnaissance qualité travailleur handicapé, au sein de TER Hauts-de-France. Pour ces agents, différentes actions sont engagées, notamment des aménagements de poste. Depuis le début de l'année, on en a finalisé 2 et on en a 18 en cours. Quelques éléments sur les perspectives d'écoles dans les mois à venir. Tout d'abord, au niveau des ASCT, depuis le début de l'année, on a réalisé 20 montées TER vers Voyages et on en a 4 autres qui sont en perspective et qui devraient intervenir en septembre. Concernant les montées de TER vers Transilien, on en a 2 prévues en septembre et vers Ouigo, on a eu 6 mutations au cours du 1^{er} semestre. Donc, ces concrétisations de parcours pro plus nos autres départs entraînent des écoles ASCT. Bien sûr, la situation sanitaire a eu un impact important sur nos formations initiales puisqu'elles ont été forcément suspendues pendant quelques mois. Elles vont être réactivées à partir du mois de septembre et donc, entre septembre et début 2021, au total, ce sont 46 nouveaux ASCT qui vont partir en formation. Actuellement, on est en train de monter une école de 12 intérimaires sur le versant sud pour pallier ces départs en formation. Au niveau des écoles conduite, on travaille toujours avec des apports internes et externes. Jusqu'à présent, on a réalisé 42 mises en stage, il nous en reste 36 sur le programme de l'année 2020. On en a 12, sur ces 36, qui sont prévus en août et a priori l'école sera complète. Au-delà de cette vision plutôt de court terme. En effet, on a travaillé au printemps sur une étude GPEC à moyen terme dont nous allons partager avec vous les principaux enseignements.

M. RABIER, Président

Excuse-moi, Valérie, mais je vois qu'il y a des déclarations peut-être préalables. En tout cas, je vois Monsieur SMAGHUE de la CGT et Monsieur SOUIN de SUD-Rail. Voulez-vous laisser finir Valérie et vous exprimer après ou voulez-vous vous exprimer en amont ?

M. SMAGHUE, CGT

Pour la CGT, je préférerais m'exprimer en amont.

M. RABIER, Président

Entendu, on écoute vos deux déclarations et s'il y en a d'autres, on les écouterait également. Ainsi, Madame FABBRONI pourra également présenter bien évidemment cette étude qu'on vous a remise et également répondre à toutes vos interpellations. On vous écoute, Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT

Je vais intervenir pour la CGT, je vais faire une déclaration CGT et après je souhaite intervenir en tant que président de la commission emploi formation. Je vous laisserai faire le tour des déclarations syndicales.

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

« *Présentation du dossier GPEC.*

La CGT vous réaffirme que les négociations triennales sont obligatoires sur la GPEC.

Au niveau des branches professionnelles (Article L2241-4 du Code du travail)

An niveau des entreprises de plus de 300 salariés (Loi Borloo sur la cohésion sociale de 2005)

C'est l'accord national interprofessionnel de novembre 2008 qui a décidé que la commission Emploi Formation du CSE devait suivre la mise en œuvre de la GPEC.

Le cadre réglementaire interne à la Branche ferroviaire n'est pas stabilisé, aucune négociation ni sur la GPEC de Branche, ni sur la formation professionnelle n'ont vu le jour.

Au niveau du GPF, aucune négociation sur la GPEC ni sur la formation professionnelle n'a débuté.

Au niveau de l'établissement, il serait souhaitable qu'une négociation s'ouvre pour déterminer de façon plus détaillée les informations GPEC fournies au CSE et les informations et moyens donnés à la Commission Emploi formation pour préparer les débats sur les hypothèses GPEC qui nous sont fournies aujourd'hui. C'est aussi la commission emploi formation qui doit suivre la mise en œuvre des dispositifs GPEC.

Rappel : la GPEC doit permettre d'écrire des orientations régionales de formation avec plus de données quantitatives, pour construire un plan de développement des compétences.

Pour le DOCUMENT FOURNI :

Cette note présentée au CSE est une première qui marque une volonté de partager des hypothèses de travail et d'anticiper les événements par des plans d'action.

Cette note est présentée comme une synthèse d'un travail plus conséquent dont la commission emploi Formation devrait avoir connaissance pour mieux partager les différentes hypothèses de travail.

La Gestion Prévisionnelle des Emplois et Compétences est un processus qui consiste à anticiper les impacts de la stratégie de l'entreprise sur plusieurs plans :

- Sur la stratégie de l'entreprise*
- Son impact sur les effectifs par filière et par fonction*
- Son impact sur l'organisation du travail*
- Son impact sur l'évolution des qualifications et le contenu des métiers*
- Les orientations pluriannuelles de formations associées*
- Les informations données au personnel*
- Les mesures et moyens d'accompagnement proposés au personnel*
- Un suivi de la mise en œuvre du processus au fil de l'eau avec la CEF*

Ces points ont été pris aussi dans l'orientation de l'expertise Émergences à laquelle vous faites référence. La note présentée dans son sommaire et son préambule reprend cette chronologie, mais il est difficile de comprendre la construction des hypothèses chiffrées.

Nous apprenons l'arrivée de nouvelles rames, ce qui inquiète fortement tous les métiers. Il n'y a pas seulement le matériel, il y a aussi les contrôleurs, la conduite.

L'annonce du temps réel 89 de décembre 2018 est des plus éloquentes. Il est dit, je cite : "Le sujet des compétences est crucial, affirme le président du directoire. D'ici à 2026, de 10 à 15 % des 140 000 postes actuels vont disparaître du fait de la digitalisation. D'autres vont naître de la croissance du trafic et des innovations industrielles et 35 % des postes vont voir leur contenu changer radicalement. Pour une entreprise industrielle, c'est un choc sans précédent. Les salariés se posent des questions sur le maintien de leur employabilité. Nous leur apporterons des réponses précises. Nous allons conduire un programme sans précédent de développement des compétences de près d'un milliard d'euros. Et nous allons favoriser la mobilité géographique et professionnelle, à l'intérieur, mais aussi à l'extérieur du groupe, pour ceux qui voudront poursuivre un autre projet."

Il serait donc souhaitable que la direction de TER HDF fournisse plus d'informations à échanger pour mieux comprendre les évolutions envisagées dans cette perspective GPEC.

En ce sens, une commission emploi formation spécifique sur le document présenté doit s'organiser.

Notamment les points 3.3 et 4 au plus vite afin d'éclairer l'instance unique qui est le CSE.

Merci,

Pour la CGT. »

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur SMAGHUE. Je vous redonnerai la parole en tant que président de la commission après le tour des différentes délégations. Monsieur SOUIN, pour SUD.

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

« Crise, Précarité et effet d'aubaine !

Pour SUD-Rail, certes la baisse d'activité liée au COVID a un impact toujours mesurable actuellement, cependant il faut nuancer ceci, certains projets ou "adaptations provisoires" sont ressortis en profitant de la situation générale. C'est clairement des "effets d'aubaine" dont certains chefs de projets se saisissent pensant faire passer discrètement (ou grossièrement) à travers la crise leur politique opportuniste de suppressions d'emplois, pardon, d'après vos mots, de "réconciliation entre l'économie et l'Humain !"

Coûte que coûte, on applique à la lettre la doctrine présidentielle. Il faut mutualiser, réorganiser, monter en compétence afin d'avoir une organisation en arborescence dont l'élagage sera très simplifié.

Dans un premier temps on argumente sur la modernisation, l'optimisation des coûts pour mieux répondre aux futurs cahiers des charges des offres de marché.

On imagine des "HUB" administratifs, RH, achats... dont chacun ici peut constater la dégradation suite à vos orientations et réorganisations.

Un tronc commun de management ou de services administratifs prestant pour plusieurs établissements opérationnels dits Directions de Lignes. Cela doit sûrement

correspondre à la question “trouver des solutions pour les sureffectifs attendus des métiers non liés à la production ou au service opérationnel”.

Le temps réel n° 60 “SNCF Humain” dit répondre au mieux aux besoins de mobilité professionnelle des salariés, donner de la visibilité à tous sur l’emploi d’aujourd’hui et de demain.

N’y a-t-il pas erreur dans cette communication d’entreprise ? À travers les précédentes enquêtes TEMPO ou lors de nos échanges avec les salariées nous n’avons jamais eu cette “vision inversée” des besoins. Nous partageons un même constat, c’est bien votre volonté du moindre coût qui a entraîné une fracture entre vos visions économiques et l’Humain !

En réponse vous proposez un retour aux postes opérationnels des agents qui ont souhaité évoluer vers un avenir professionnel différent. S’ils refusent, on sort le chéquier en renforçant les mesures financières, par ici la sortie...

Voilà en quelques mots, à peine plus longs que votre temps réel, votre programme solidarité emploi pour les salariés qui devront soit être dans le moule des besoins opérationnels de l’entreprise, soit se trouver une place ailleurs.

Une simple feuille recto pour tous nos copains CDD et intérimaires, rien sur les emplois tenus en détail par poste, durée, localisation... Cela confirme, pour nous, votre vision de la solidarité dans l’emploi.

Je vous remercie. »

M. RABIER, Président

Merci. Y a-t-il d’autres déclarations avant que je ne redonne la parole au président de la commission emploi formation ? Je vous redonne la parole, Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT

Merci, Monsieur le Président. Pour la commission emploi formation, on précise bien qu’il y a l’emploi et la formation. Je vous propose d’organiser forcément une commission dans cette perspective des problèmes énoncés dans les déclarations. Je porte quelques points spécifiques en information qui me sont remontés. Il y a le point 3.3 qui a été discuté, j’ai des remontées des membres. Trouver des solutions sur les sureffectifs attendus des métiers non directement liés à la production du service opérationnel. Nous pensions que la réflexion GPEC doit aussi prendre en compte l’avenir des effectifs des métiers concernés par l’ouverture à la concurrence si nous n’étions pas retenus suite à l’appel d’offres et/ou qu’un concurrent était préféré. À moins que la direction ne nous confirme que l’étude GPEC en question s’est faite à effectifs et besoins constants. C’est-à-dire sans transfert éventuel vers la concurrence. En page 4, il est fait référence à la volonté forte de l’Autorité organisatrice de conserver une importante présence en gare et à bord et d’autre part par les exigences élevées en matière de ratio coûts/performance pour les métiers de l’escale, mais dans quelle mesure cela est-il impacté par la mise en œuvre de l’AUM supprimant des dizaines de postes d’escale ? De même, sur ces points, et dans les métiers d’ASCT, d’ADC et escale, comment est pris en compte le calcul des réserves qui impacteront la régularité et la qualité du service exigé de l’Autorité organisatrice ? Quelles sont les possibilités de réinternalisation ? Qui sont les coordinateurs régionaux ? Quels sont les bassins d’emploi où il y aurait écart entre besoins et

ressources ? Je vous réitère donc la demande de faire une commission sur ces sujets-là afin d'éclairer au mieux le CSE, merci.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur SMAGHUE. Un mot de préambule avant que Madame FABBRONI développe un petit peu le document et qu'on puisse revenir sur les questions ou les points des déclarations. C'est une étude qui a été faite hors impact perte de marché lié à l'ouverture à la concurrence. C'est déjà très compliqué comme ça, si en plus on est obligé d'imaginer tout un tas... donc on part du principe qu'il n'y a pas d'ouverture à la concurrence au sens de l'impact potentiel si d'aventure nous perdions. Je note, avec plaisir, que vous considérez que c'est déjà une vraie première, je reprends vos termes, Monsieur SMAGHUE, qu'on vous ait donné quelques éléments d'appréciation. On ne peut pas vous donner tous les tableaux... mais en tout cas ça donne des éléments prospectifs de GPEC et vous avez raison de dire qu'au niveau central, au niveau national, ça n'y est encore pas au niveau du cadre de négociations nationales interprofessionnelles. Ce n'est pas fini, on l'a évoqué largement ce matin avec les histoires de classification, rémunération. Tous ces travaux-là ne sont pas menés, ce qui ne nous a pas empêché, nous, régionalement de faire quand même ce travail et de le partager avec vous. Pourquoi ? Non pas parce que simplement vous le souhaitez, vous voulez travailler sur ces sujets-là, parce qu'il y a derrière des cheminots qui disent « qu'est-ce que c'est le marché du travail, quelque part, à la SNCF, sur les Hauts-de-France ? ». J'en profite pour vous redire qu'en matière d'emploi, l'entreprise a désigné ce qu'on appelle un coordinateur territorial et qui d'ailleurs, en matière d'emploi, a un rôle important qui va se concrétiser, qui va peut-être même sans doute se négocier avec peut-être un accord au niveau national au sein de l'entreprise, au sein du groupe public unifié. C'est un petit peu comme aujourd'hui, je suis chargé d'animer l'impact du COVID pour l'ensemble des SA et des activités de la SA Voyageurs. Demain — le demain étant cet automne, c'est une question de semaines — un dispositif va se mettre en place sur le sujet de l'emploi, à travers notamment le programme qu'on a appelé « solidarité emploi » sur lequel on va revenir. Donc donner à lire à la fois aux représentants du personnel et aux salariés directement, ce qui se dessine dans les années à venir. C'est aussi une manière pour les salariés de mieux apprécier, d'être un peu plus acteurs de ce qui pourrait les intéresser ou pas dans leur trajectoire personnelle. Je réitère également l'information que les parcours professionnels tels qu'on les connaît aujourd'hui, notamment beaucoup de gens de métiers roulant qui passent de TER à Voyages, sont intégrés dans l'étude et sont quelque chose d'important pour nous tant côté trains que Traction. Je laisse Madame FABBRONI déployer un petit peu l'information, vous dire les éléments à retenir.

Mme FABBRONI, Responsable Emploi Formation

Tout d'abord, la vision emploi de notre périmètre par grandes familles de métiers. Les projections laissent apparaître qu'on aura un besoin proche de 120 nouveaux conducteurs d'ici la fin 2023 en raison d'importants départs prévisibles de TER Hauts-de-France. Du côté des métiers du matériel, on ne devrait pas avoir de problématiques GPEC majeures, en tout cas pas aussi fortes qu'à la Traction. On estime un besoin proche d'une vingtaine d'agents de maintenance et de mouvement sur cette même période. Concernant les métiers de la relation client. Nos besoins seront sur le métier d'ASCT et les projections laissent apparaître un volume de

besoins d'une soixantaine d'ASCT d'ici 2023. A contrario, les métiers non directement liés à la production opérationnelle, c'est-à-dire les fonctions support et lignes managériales, qu'on appelle également communément les emplois de frais généraux, devraient connaître des réductions importantes puisque les projections laissent apparaître un sureffectif proche de 100 jusqu'en 2023. Quelles sont nos hypothèses de mobilités internes et externes pour soit couvrir ces besoins, soit résorber ces sureffectifs ? Tout d'abord, on rappelle, et ce sera un point majeur du programme « solidarité emploi », que les ressources internes sont systématiquement priorisées sous réserve, bien sûr, de satisfaire aux prérequis nécessaires. Concernant les métiers de la conduite, la couverture des besoins que j'évoquais tout à l'heure dépend de notre capacité à sécuriser les mises en stage qui sont déjà prévues au cours de cette année 2020 et de celles qui vont intervenir dans les années à venir. Depuis début 2020, on a déjà réalisé 42 mises en stage, c'est un volume important, et il nous en reste 36, donc l'objectif c'est vraiment d'essayer d'arriver à 36 ou le plus proche possible de ces 36 d'ici fin 2020 puisque ce sont là que sont nos ressources de demain. Pour les métiers du matériel, nos besoins seront à couvrir par des ressources internes, mais également externes, afin de sécuriser les compétences rares, comme les dépanneurs ou tout ce qui est lié à la maintenance électrotechnique. Dans les métiers de la relation client, la couverture de nos besoins s'effectuera majoritairement en interne. Toutefois, il est probable que l'on recrute en externe en ASCT pour compléter nos écoles, comme on l'a fait cette année essentiellement sur le bassin parisien. Afin de gérer les sureffectifs attendus pour les métiers des fonctions support, on va activer en priorité des démarches internes de mobilité géographique ou fonctionnelle avant d'explorer d'autres pistes possibles comme les départs volontaires ou l'accompagnement à la création d'entreprise ou le congé de disponibilité, mais également la mobilité volontaire sécurisée. Dans cette optique-là, on essaye également de réfléchir à des solutions autres, des solutions un peu innovantes qu'on n'a pas encore explorées jusqu'à présent et on a le projet de proposer une reconversion vers la conduite à des gestionnaires de moyens qui seraient volontaires. Quelles actions va-t-on mettre en place pour y parvenir ? En interne, au niveau de la conduite, on va continuer à intensifier nos campagnes de communication et de promotion du métier de conducteur de train, comme on l'a fait déjà tout au long de cette année au travers de publications et de forums métier. Sur ce métier, on a une offre permanente qui est affichée sur VISEO. VISEO, c'est la bourse de l'emploi interne. On a tout un panel d'outils à notre disposition pour bien expliquer le métier et notamment un livret qui est très complet et qui délivre les informations les plus intéressantes à connaître aux candidats potentiels concernant le métier, la formation, la rémunération ou l'organisation du travail. Après, les agents qui sont intéressés par ce métier, en interne, intègrent un vivier sur lequel on travaille en liaison étroite avec l'EIM, ce qui nous permet de suivre chaque candidature pendant le circuit de validation jusqu'à l'entrée en formation. Toujours sur la conduite, en externe, bien sûr on travaille avec l'agence de recrutement pour trouver nos candidats, mais compte tenu des volumes de recrutements que nous avons à faire sur TER Hauts-de-France cette année, on a également travaillé localement en parallèle des actions de l'agence de recrutement avec nos contacts de Pôle emploi et de Proch'emploi. L'objectif était vraiment de mener des actions ciblées sur les zones du territoire où les besoins conduite étaient identifiés comme étant les plus importants donc les partenaires de l'emploi que je viens de citer, Pôle emploi, Proch'emploi, se chargent d'effectuer un

premier filtre parmi les candidats et ensuite, nous, acteurs SNCF RH, on intervient en réunion d'information collective pour donner des précisions sur le métier, la formation, expliquer les avantages à intégrer SNCF, expliquer le processus de sélection et répondre en direct à toutes les questions déjà qui peuvent se poser. Bien sûr, tout ce que je viens d'expliquer là va se poursuivre et s'intensifier dans les années à venir. Pour couvrir les besoins au Matériel, on recherche des ressources en priorité en interne. Notamment, en ce moment, on étudie des candidatures d'agents du Techninat sur des postes de freinistes et d'opérateurs mécaniques. Après, on recrute également en externe, notamment parmi les alternants pilotés. Comme on l'a dit tout à l'heure, l'enjeu majeur sera de trouver des solutions pour les sureffectifs attendus des métiers non directement liés à la production au service opérationnel. Donc, on verra via le programme « solidarité emploi » comment on peut faciliter la mobilité au sein de TER Hauts-de-France et plus largement au travers de ce programme au sein de SNCF au regard des opportunités sur le territoire qui seront identifiées. Un autre axe de travail sera d'anticiper le non-remplacement des départs naturels et d'envisager le recours à d'autres formes de départ telles que je les ai évoquées tout à l'heure. Le volet communication et partage d'informations avec les managers et avec les agents est très important puisqu'il s'agit de donner de la lisibilité sur les métiers qui sont en développement pour permettre à chacun de se projeter, mais également de communiquer le plus en amont possible, dans les situations de suppressions de postes, afin de permettre un maximum d'anticipation sur le processus d'accompagnement des agents et sur les démarches à engager pour retrouver le plus rapidement possible des solutions pour eux. Le point 4.2 du document décrit le processus d'accompagnement des salariés impactés par une suppression de poste. Cette démarche est individualisée, bien sûr, et elle s'effectue de manière suivie et continue jusqu'à l'aboutissement du projet de mobilité du salarié. Les managers sont en première ligne et très impliqués dans ce processus auprès de leurs agents, tout comme les acteurs RH, les GPE, les CK, les conseillers RH et l'équipe accompagnement mobilité du département emploi compétences qui, elle, est spécialisée dans ce domaine, dans l'accompagnement de la mobilité. Pour accompagner les évolutions induites par les projets de réorganisation et favoriser l'employabilité des agents, la SA Voyageurs a mis en place, pour les années 2019 à 2021, un programme qui vient en complément de ce qui existait déjà à la SNCF, en particulier le GRH910, et donc a mis en place un dispositif-cadre qui propose des mesures d'aide, mais cette fois-ci financières pour favoriser la mobilité interne et externe. J'ai intégré au document, en annexe 3 et 4, un tableau de synthèse pour ces mesures de soutien financier. En conclusion, ce que l'on retient c'est qu'on a vraiment deux enjeux majeurs dans la trajectoire emploi de TER Hauts-de-France à horizon fin 2023. Le premier, c'est l'anticipation de l'accompagnement des agents dont les métiers seront impactés par des réorganisations importantes et d'envisager des démarches qui sont en rupture de nos schémas habituels, qui sont innovantes, et le deuxième point, c'est sécuriser la couverture de nos besoins de conducteurs et d'agents du matériel. C'est terminé pour moi.

M. RABIER, Président

Merci Valérie. Alors il y a un certain nombre de demandes d'intervention. Je vais peut-être, moi, donner quelques éléments. En particulier, revenir sur les déclarations tout à l'heure qui ont été faites. Quand même, on voit à travers ce document, et ce n'est pas franchement une surprise, notre Autorité Organisatrice fait des choix finalement

assez singuliers, quand on regarde toutes les autres conventions en France, de maintenir un niveau de contrôleurs très élevé, et c'est tant mieux, et également de vente dans un certain nombre de gares où, vous le savez, le chiffre d'affaires n'est quand même pas franchement toujours extrêmement élevé, c'est un choix politique et c'est un choix de service, de politique régionale, que donc nous réalisons. En revanche, cette même Autorité organisatrice nous demande d'être moins chers en faisant des efforts sur ce qu'ils appellent des frais de structure considérant que la SNCF est toujours un peu trop « riche » de gens dans les bureaux. Une fois qu'on a dit ça, cela fait partie d'une trajectoire qu'on avait déjà indiquée, je vous dis, il y a plusieurs années, je venais d'arriver sur la région, qu'on a réexpliquée l'année dernière quand on a présenté les gros attendus de la convention, c'était en juillet l'an dernier si vous vous souvenez, avant qu'elle ne soit signée en octobre et qui donc est confortée, j'ai envie de vous dire, confirmée. La concurrence, quelque part, qui maintenant va s'ouvrir et pour laquelle nous sommes une des premières régions, développe cette idée qu'il nous faut des organisations avec des emplois indirects, des organisations plus frugales, c'est-à-dire un peu moins riches, notamment dans les entités opérationnelles et vous l'avez vu d'ailleurs sur les directions de lignes qu'on a commencé de mettre en œuvre sur Amiens, tant sur Paris, qu'on n'a pas forcément la même ligne hiérarchique. Sur le secteur d'Amiens, on a un niveau hiérarchique qui finalement revient à deux niveaux entre le dirigeant et, quelque part, l'échelon dirigeant de proximité. Il n'y a plus d'échelon intermédiaire tel qu'on le connaît aujourd'hui dans les établissements ou encore dans la ligne... les autres lignes d'ailleurs que nous mettrons en œuvre l'année prochaine respecteront également cette logique d'un échelon hiérarchique à deux ou trois niveaux donc tout cela ce sont des éléments d'arbitrage, donc ce sont bien des organisations plus réduites par rapport à ce que l'on connaît en établissement. Je ne partage pas complètement votre opinion, c'est Monsieur SOUIN qui disait cela, sur la qualité des prestations. J'ai même un avis assez contraire quand on regarde ce qu'il s'est passé depuis deux ans. On a construit des organisations un peu plus centralisées régionalement, on a dû rapprocher les équipes d'Amiens et de Lille et on a rapproché les équipes qui étaient dans les établissements sur les fonctions support avec celles qui étaient dans ce qu'on appelle les directions régionales. Moi, je veux souligner ici, d'ailleurs je l'ai déjà dit, mais je le redis, les efforts qui ont été faits pour tous ces gens qui sont dans des hubs. Ils font plus de choses et ils sont moins, c'est ça la réalité, aujourd'hui, de ce qu'il se passe. La qualité, je dirais, des prestations produites finalement pour les salariés au fond, n'a pas été complètement dégradée comme vous le souligniez. En tout cas, les éléments, nous, le résultat que nous avons et les éléments de retour d'expérience ne le montrent pas. Donc, ce que je voulais dire c'est qu'on est bien dans une trajectoire qui, franchement, n'est pas complètement un scoop. Elle a des impacts, on a un peu plus chiffré, on n'est pas sur des concepts, on est maintenant sur des choses... voilà, quand on vous dit qu'il y a une centaine d'emplois indirects qui, potentiellement, n'existent plus à la fin 2023, on est sur une trajectoire, on parle de trois ou quatre ans, on est sur une trajectoire qui, à un moment donné, est en ligne avec les projets que l'on propose et qui à chaque fois redessine d'autres manières de piloter, en tout cas l'activité TER. En tout cas, ce n'est pas quelque chose qui n'est propre qu'à TER, c'est une logique qu'appliquent toutes les sociétés maintenant et toutes les activités et, j'ai envie de vous dire, dans les mois qui sont devant nous avec le niveau d'activité et de recettes de l'entreprise, et quand bien même il y aurait des

aides, ce qui a été évoqué ce matin dans les déclarations, je pense que le pendant de tout cela ça sera quand on demandera à la SNCF d'être extrêmement comptable dans sa manière de gérer les emplois qui ne sont pas directement liés à la production. Donc, le zoom on le fait vraiment sur les emplois directement liés à la prod ou le service et ça se traduit chez nous par, et ce n'est pas franchement encore une surprise, beaucoup de besoins de conducteurs, de contrôleurs également et dans une moindre mesure, les autres emplois comme cela a été démontré. Donc, je prends dans l'ordre : Monsieur SMAGHUE, je pense, puis Madame MIET, Monsieur WARTELLE, Madame DEBAST, Madame BOUKREDIA.

M. SMAGHUE, CGT

Je réitère la demande quand même pour faire cette commission. Pour moi, les chiffres, ce sont des chiffres globaux régionaux, mais on a un problème d'éclaircissement par établissement et par typologie. J'ai bien noté que la fonction support et les agents allaient fortement diminuer. Pour autant, on n'a pas les établissements, on n'a pas les qualifications et cela doit quand même se centrer sur un travail et un échange important. Donc, je ne sais pas si vous êtes en réflexion pour la création de cette commission emploi et suivi GPEC, mais si vous êtes sur une réflexion, si vous êtes d'accord pour créer cette commission afin d'éclairer le CSE. Merci.

M. RABIER, Président

Je vais répondre tout de suite sur ce point. Vous êtes président d'une commission qui, bien évidemment, a des prérogatives et peut s'organiser au sein de cette instance. Moi, j'ai demandé, pour être très clair, à Madame GIRAULT de se mettre en relation avec vous parce que le volet formation est très important. On voit qu'il y a beaucoup de reconversions internes qui sont proposées et cela fait partie aussi des solutions qui permettent à certaines personnes qui travaillent sur des bassins d'emploi où, malheureusement, il y a des évolutions qui font que le même travail n'existe plus forcément sur ce même bassin. La manière, quelque part, de conserver un emploi dans un même périmètre, c'est parfois de changer de métier. En tout cas, cela fait partie des solutions que la boîte veut absolument développer, même si cela existe déjà, j'ai envie de vous dire, depuis toujours. En tout cas, elle veut réaffirmer cette trajectoire interne qui fait que, finalement, beaucoup de cheminots ont parfois fait bien autre chose dans leur carrière professionnelle au sein de la SNCF avant de faire ce qu'ils font aujourd'hui. Vous avez des gens qui font le même métier toute leur vie et vous en avez qui ont eu énormément de propositions et d'opportunités de changement, plus ou moins suivies, on est d'accord. Moi, je prends acte de cette demande pour donner quelques éclaircissements, pour comprendre un peu plus. Retenez quand même, quand on est sur des trajectoires qui, aujourd'hui, sont des trajectoires un peu inscrites dans nos plans stratégiques, on ne va pas se le cacher. Quand on a signé la convention, on a signé pour des efforts, on ne s'en est pas « caché », on ne sait pas encore tout parce que les dossiers vont arriver dans les mois et années à venir. On donne une prospective, jusqu'à fin 2023. Je n'ai pas les établissements ou, demain, les futures lignes avec les noms des gens et les postes... non, ce n'est pas possible d'avoir des niveaux de détail, ça voudrait dire qu'on a déjà tous les dossiers de fait pendant quatre ans, ce qui n'est évidemment pas possible, et ça voudrait dire qu'on est vraiment très fort. Non, on n'a pas ce niveau de détail là. En revanche, on a quelques éléments, quand même supplémentaires à ce que vous

avez, là, qui est plutôt une synthèse, qui peuvent être échangés pour comprendre la mécanique. Moi, je regarde cela avec Madame GIRAULT et Madame FABBRONI pour voir dans quelles conditions, à la rentrée, ou peut-être en amont du bloc 3 qui, de mon point de vue, fait l'objet d'un vote, je parle sous contrôle de Béatrice, je crois que c'est fin septembre, en tout cas en amont de la phase vote, que l'on puisse organiser cela. On se rapprochera donc de vous pour qu'elle se réalise. Il me semble d'ailleurs qu'elle était prévue, c'est ce qu'on m'avait dit hier ou avant-hier.

M. SMAGHUE, CGT

Je rebondis sur ça, j'ai eu un échange avec Madame GIRAULT qui est à la formation. Pour autant, je n'avais pas eu d'échanges avec Madame FABBRONI. Une CSSCT mutualisée était actée avant la décision, on va devoir changer la commission. Pour autant, si j'apprends que Madame FABBRONI vient à cette commission, j'en serais content.

M. RABIER, Président

Je n'ai pas dit que Madame FABBRONI venait, ça dépendra de l'agenda et de ce qu'on y met, mais en tout cas il y aura quelqu'un qui a un peu trempé quand même dans les éléments qu'on a aujourd'hui donnés aux élus que vous êtes pour que vous puissiez avoir un échange le plus exhaustif possible et que je n'entende pas, fin septembre, un expert ou vous dire « on n'a pas pu bosser ». J'ai l'impression que ça faisait plusieurs années que j'entendais cela, donc on voulait cette année, comme on s'y était engagés l'an dernier, donner quelques éléments de cadrage, en tout cas des éléments de GPEC, qui vous permettent d'apprécier les choses et d'être un peu plus éclairés. On regarde ça, Monsieur SMAGHUE, et on revient vers vous rapidement.

Mme LAMBERT, Relations sociales

Nous avons Monsieur WARTELLE, Madame MIET voulait simplement apporter une petite précision.

M. RABIER, Président

Sur les conductrices, on n'a pas assez de conductrices, je le redis à tout le monde. On n'a pas assez, dans les viviers, de gens qui postulent pour devenir conducteurs, malheureusement, il y a très peu de femmes, en réalité, qui postulent. C'est un combat de l'entreprise depuis très longtemps et le taux de conductrices est quand même assez faible dans l'entreprise, ce qui est assez désolant pour tout vous dire parce qu'on fait un certain nombre d'actions de mixité et autres et on a quand même... à l'inverse, vous allez dans l'Éducation nationale, vous n'avez pas assez d'hommes, c'est très féminin, comme dans la magistrature. Dans notre société, vous avez des métiers qui n'attirent pas les femmes, le métier de conducteur en fait partie. Pour autant, la politique mixité de l'entreprise tend à quand même leur présenter ce métier-là comme bien évidemment accessible et ce n'est pas un métier absolument masculin, même si c'est compliqué d'attirer la gent féminine dans ces métiers-là.

Mme FABBRONI, Responsable Emploi Formation

Si je peux préciser, depuis le début de l'année, on en a quand même recruté 7, ce qui est quand même pas mal par rapport aux années précédentes, donc 7 sur 29 à la conduite. Sur les 52 recrutements que j'évoquais tout à l'heure, on a 16 femmes donc ça représente un peu plus de 30 %.

M. RABIER, Président

C'est quand même une bonne nouvelle, sept sur une vingtaine, ça voudrait dire presque un tiers alors que je crois qu'on est à 4 ou 5 % de conducteurs féminins. C'est bien, mais on est loin de rattraper le retard. On mène des actions. Si, même dans votre entourage, vous connaissez des femmes qui souhaitent devenir conducteurs, c'est possible. D'ailleurs, il y a même une publicité, je ne sais pas si vous l'avez vu dans les médias, à la télévision, qui insiste là-dessus et qui montre que c'est possible. Monsieur WARTELLE.

M. WARTELLE, CGT

J'avais quelques questions, notamment au niveau des ADC. Quand on parle en fait de la mise en stage de 120 ADC, on se pose quand même des questions parce qu'on a des gens au 30 juillet, 90 ADC, qui ouvrent leur droit à la retraite, dont 21 qui ont déjà atteint l'âge pivot. Donc on se demande si effectivement ça va être assez, ces 120 mises en stage. On a aussi, vous le savez, un taux de réussite ou d'échec, ça dépend de quel côté on se place, mais qui n'est pas proche de 100 %. Il y a donc quand même pas mal d'échecs à cet examen. On a aussi un délai moyen de réussite à cet examen ADC de 15 mois. S'il faut vraiment 120 ADC effectifs rapidement, à combien estime-t-on le nombre de mises en stage ? Parce que 120 ADC d'ici 2023 avec les départs en retraite, tout cela, ça paraît déjà un peu limite. Après, si on parle d'ASCT qui partiraient en formation TB, alors qu'il faut déjà recruter 60 ASCT, par décalage, je suppose que ces chiffres vont être revus aussi. Ensuite, on avait des passerelles entre le Fret et le TER, ces passerelles ne risquent-elles pas de se fermer ? On en a parlé aussi ce matin, avec l'actualité et la volonté en fait, apparemment, du gouvernement qui parle d'une relance du Fret ferroviaire. Ce sont des craintes aussi la fermeture de ces passerelles. Dernière question aussi, nos GM à la Traction sont fortement inquiets avec la création des DDL. Ce sont des postes où ce sont souvent des ADC qui sont reclassés donc ça ferme encore des postes de reclassement en cas d'inaptitude pour les TB. Voilà, je crois que je n'ai rien oublié. Terminé.

M. MARTEL, Directeur production

Je vais prendre la réponse à la question. Sur le prévisionnel emploi et le nombre de personnes à mettre en stage. Effectivement, on table sur un taux de réussite aux examens qui n'est pas de 100 %, vous le savez. Également, les données concernant l'âge pivot, ayez en tête aussi que ces dernières années, l'âge effectif de départ n'a cessé de glisser et donc, en fait, on a maintenant une assez bonne lisibilité autour de quel âge le départ va s'effectuer. Se faisant, du coup, on a quand même des données assez construites sur le niveau de départ des 24 mois à venir. Ça, c'est important que vous le sachiez. Autrement dit, toutes les problématiques que vous avez évoquées et qui sont justes et qui font varier finalement le besoin sont intégrées dans le calcul au niveau de la GPE. Ça, ce sont des choses qui sont faites et qui sont en collaboration avec la DRH, le pôle gestion finance et également la DDO puisqu'on a Jean-Pierre TYOEN qui était l'expert de la direction de la Traction en termes de GPE, qu'on a récupéré dans l'équipe et qui est totalement en charge de tracer ces trajectoires sur plusieurs années. On estime donc que là-dessus on a... après, des prévisions, ça reste des prévisions, on peut toujours se tromper, mais disons que les écarts devraient quand même être faibles, que ce soit en plus comme en moins. Il est aussi

important, pour une entreprise qui veut maîtriser ses coûts de ne pas surabonder non plus les effectifs. Sinon, après, vous avez des agents qui se retrouvent inutilisés et ça pose des problèmes de rémunération, vous le savez, et évidemment des problèmes de coûts globaux, c'est évident. Après, sur les passerelles professionnelles, nonobstant les changements d'entreprise parce que vous savez que maintenant nous sommes sur des SA différentes donc il y a une approche juridique un peu particulière à faire quand même sur les passerelles professionnelles. Je crois que la volonté de l'entreprise a toujours été de pouvoir favoriser les passerelles. Vous avez parlé des passerelles entre Fret et TER, mais il y a aussi, évidemment, les passerelles professionnelles entre TER et TGV que l'on va tâcher de continuer à faire vivre. Ensuite, concernant la trajectoire de GM, là-dessus il y aura évidemment une description complète qui sera faite lors du CSE où l'on présentera le projet. Là, on est en train de prévoir de grandes trajectoires, mais on vous donnera les résultats, les études sont en cours, à l'automne, dans les CSE qui seront dédiés au sujet pour la deuxième phase du projet commande qui vous a été présenté fin juin. C'est tout pour moi.

M. RABIER, Président

Les passerelles, c'est aussi la solidarité. Quand il y a un coup dur dans une SA, dans une activité, et ce n'est pas franchement nouveau, c'est ce qui a d'ailleurs fait naître, si vous vous en souvenez, il y a douze ou treize ans, les EME au départ. Le Fret allait déjà mal et il y a eu la crise de 2008 et donc finalement, il y a eu, dans les métiers du Fret, que ce soit des roulants ou des sédentaires, dans les triages... à un moment donné, une grande vague de priorisation aux reclassements internes, à la reconversion interne et il y a eu un énorme boulot de fait. C'est ça le principe d'un grand groupe. Si à un moment donné, il y a des bougies comme ça de volumétrie d'emploi, dans un sens comme dans l'autre, on est capable, et on l'a déjà démontré par le passé. Ça a été rappelé par le président FARANDOU qu'il fallait, malgré le fait qu'on soit en sociétés anonymes pour un compte propre... réinsister, orchestrer, rassembler tout cela au sein des territoires, au sein des régions. D'où aussi ce futur travail sur le Comité territorial auquel, à un moment donné, seront associées les organisations syndicales. Donc c'est quelque chose qui avance et qui permettra de donner, j'ai envie de vous dire, une visibilité, en tout cas des solutions de passerelle. Soit des passerelles choisies, un peu logiques, qui s'inscrivent dans un cursus un peu classique : je passe de Fret à TER, de TER à Voyages... et éventuellement, s'il y a une résidence, je suis à Paris, je peux peut-être faire des trains pour aller en Angleterre, et parfois des mobilités parce que, à un moment donné, il y a un coup dur dans telle ou telle activité, dans telle ou telle résidence et là, on fait jouer d'autres solutions issues du groupe. On réinsiste là-dessus, en tout cas dans ce programme-là.

M. WARTELLE, CGT

Je voudrais simplement rebondir. Ces chiffres prennent en compte aussi les départs TGV donc les besoins de TGV et des passerelles entre le TER et le TGV donc les mises en stage de ces 120 conducteurs de train pour TER prennent aussi en compte des départs de TER vers TGV à combler puisqu'il y a beaucoup plus de départs au TGV qu'au TER, des départs en retraite j'entends.

M. RABIER, Président

Vous avez raison, les départs en retraite, ce sont souvent des gens qui sont déjà... s'ils ont eu l'opportunité à Voyages, donc on a travaillé, j'insiste, avec Voyages, comme le disait Florent MARTEL, pour avoir une évaluation. Finalement, c'est Voyages qui a des départs en retraite, Voyages qui permet une évolution professionnelle de TER vers Voyages de quelqu'un qui est à TER et nous, TER, qui organisons l'école, c'est comme ça que cela se passe.

M. MARTEL, Directeur production

En fait, on contractualise les volumes d'échanges chaque année, ce qu'on appelle les montées au TGV et évidemment ce truc-là tient compte des besoins GPE. C'est le travail fait en amont côté Voyages et donc on le coordonne avec nous. Vous avez des variations, ça peut être dans les belles années dix, parfois cinq quand il y en a moins, mais il y a toujours un flux.

M. RABIER, Président

Pour compléter le propos, on a noté, parce que ce sont des éléments qui sont récents, parce que Voyages, lui aussi, peut être une source d'alimentation pour Thalys — Eurostar, comme je le disais juste avant. On a noté quand même qu'avec cette crise COVID et ces difficultés à voir revenir la fréquentation, qu'il y a peut-être un peu moins d'opportunités, notamment pour Voyages ou au-delà, même, les filiales. En tout cas, tout cela a été effectivement pris en compte.

M. MARTEL, Directeur production

Il n'y a qu'à voir l'état quand même très inquiétant d'Eurostar en ce moment puisque, vous le savez, sur l'offre, il n'y a que deux trains qui roulent, sur Eurostar, à cause des décisions britanniques de quatorzaine. Ce sont quand même des coûts très durs pour ces entreprises.

M. RABIER, Président

Madame DEBAST.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Merci de me redonner la parole, Monsieur le Président. Je voulais revenir plus particulièrement sur le paragraphe des fonctions support des lignes managériales avec un sureffectif proche de 100 personnes qui a été projeté. J'aurais voulu savoir si on aurait pu avoir un calendrier ou quelque chose d'un petit peu plus précis concernant ce paragraphe, car vous n'êtes pas sans savoir que cela crée déjà une situation anxiogène au niveau de certains managers. Certains échos nous ont déjà été remontés, avant même d'avoir le dossier GPEC en CSE, de suppressions de DPX ou de créations de DPX mixtes. Cela crée déjà un sentiment anxiogène après cette crise du COVID qui n'a pas été évidente, même pour nos managers, à vivre. J'aurais voulu savoir s'il était possible d'avoir une vision un peu plus précise de la politique que l'entreprise va prendre pour la suppression de ces métiers supports dits frais généraux pour qu'ils puissent se projeter ou pour éviter qu'il y ait d'autres rumeurs qui vont s'envenimer et, en fin de compte, rajouter encore plus de soucis à cette situation qui sera déjà, je pense, pour nous tous, élus et personnels, à gérer en temps utile. Terminé pour l'instant pour moi, je vous remercie.

M. RABIER, Président

C'est une estimation et, comme je le disais tout à l'heure, ça s'adresse sur plusieurs exercices qui sont devant nous. Ce n'est pas au 31 décembre. On est donc sur une trajectoire de quelques dizaines de personnes donc d'emplois potentiellement revisités avec de la productivité, on ne s'en cache pas. Sur notre périmètre, sur le TER Hauts-de-France, on estime qu'aujourd'hui, quand on additionne tous ceux qui sont dans des emplois dits fonctions support ou directement liés à la production que sont les DPX, les DUO... la ligne hiérarchique, on est autour de 700, donc ce n'est pas rien. Quand on vous dit que finalement, à fin 2023, on devrait être potentiellement 100 de moins, ça veut dire, d'une manière ou d'une autre, qu'on sera plutôt autour de 600. Après, les 100, où vont-ils être ? Je pense qu'ils vont être un petit peu partout. Ils vont être dans des reconfigurations managériales, il ne faut pas s'en cacher, mais le fait de mettre en place des directions de lignes multimétiers intégrant la Traction, tout cela permet, si vous voulez, d'imaginer, comme on l'a déjà un petit peu fait en mariant avec le ERC, vous le savez, la partie trains, en repositionnant les trains dans chacune des UO actuelles, par exemple de l'ERC. Tout cela permet ensuite de revisiter, finalement, ce qu'est le modèle managérial. Est-ce qu'on n'a pas intérêt, pour garantir une unicité de site, d'ajouter des vendeurs, des agents d'escale, quelques contrôleurs. Tout cela permet aussi de reformater, j'ai envie de vous dire, l'organisation managériale dans un but de garder quand même une certaine proximité, davantage travailler sur ces métiers de la relation client et, on ne va pas se mentir, de réaliser quand même une forme de rationalisation. Ce qui ne veut pas dire, pour autant, de compliquer la vie des managers par ce que l'on peut gagner autrement par de la proximité. Vous dire précisément que le dossier qui va tomber en juin 2023 fera moins quinze ici, non, je n'en sais rien à l'heure où je vous parle. Je vous donne des tendances qui sont des plans stratégiques, mais que nous tiendrons. Ce n'est pas la peine qu'on se raconte des histoires entre nous puisque, comme nous les tenons depuis plusieurs années, et vous le savez, au gré des différentes instances, des différents dossiers que nous présentons, on préfère, et ça fait partie du travail que l'on doit mener et des informations dont vous devez disposer, on préfère vous dire, on continuera cette trajectoire de rationalisation sur ces frais indirects parce que l'on sent que c'est notre talon d'Achille. On ne va pas se mentir entre nous. Au-delà même des engagements pris dans la convention, c'est notre talon d'Achille dans les ouvertures à la concurrence. Si l'on propose quelque chose qui est très, très bien, mais qu'en même temps, on est 20 % plus cher à cause d'une multitude d'organisations indirectes, on va, quelque part, être un peu moins-disant, en tout cas, on ne va pas être aussi intéressant financièrement et on sait que le prix, si on regarde ce qu'il se passe à PACA, l'Autorité organisatrice ne s'en est pas cachée, elle a clairement dit qu'elle regardait aussi le chèque qu'elle devait faire à la SNCF par rapport à son projet, à la SNCF ou au concurrent si elle ne nous choisit pas. On a une pression sur ces emplois dits indirects qui ne datent pas de cette année. Là, on l'a un petit peu objectivé et c'est quelque chose qui va se lisser dans le temps, pour être très concret, Madame DEBAST : ça va se lisser dans le temps en fonction des dossiers que l'on présentera. Là, Florent MARTEL a indiqué qu'on allait bientôt étudier le dossier de la commande, comme on l'a présenté, c'est quelque chose d'important. Forcément qu'il y aura une rationalisation dans cette affaire, mais je ne peux pas vous dire exactement combien aujourd'hui parce qu'on n'a pas, justement, mené encore les travaux, on ne les a même pas partagés avec vous. Donc tout cela va se faire. On avance

progressivement, mais retenez que c'est la ligne directrice que de faire des économies sur les emplois indirects. C'est même une ligne d'entreprise d'une façon générale.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

D'accord, merci. J'espère que dès que vous aurez plus d'avancées, nous serons associés plus rapidement sur ce dossier que sur d'autres dossiers et que nous pourrons le travailler ensemble en toute intelligence. Merci beaucoup, Monsieur RABIER.

M. RABIER, Président

Vous avez raison, vous serez forcément, de toute façon, dans la boucle d'une manière ou d'une autre et nous, on le souhaite, le plus en amont possible. C'est comme ça que l'on procède dans les dossiers difficiles. Par ailleurs, on cherche toujours à ce qu'il n'y ait personne qui reste sur le carreau. C'est la même logique que ce qu'on a appliqué dans les autres réorganisations. Plus on commence tôt plus on explique les solutions qui peuvent être proposées à chacun, plus on prend en compte aussi les inquiétudes, les risques psychosociaux. Tout cela, c'est dans la même veine de solutions qui permettent de minimiser, en tout cas de réduire les inquiétudes et qui permettent aussi d'éviter que, quand on procède à une réorganisation, d'un seul coup on ait 10, 15, 20 personnes qui n'aient plus de travail et qui ne savent pas où... voilà. Tout à l'heure, Madame FABBRONI disait qu'on a X personnes qui sont en situation de transition professionnelle et on en a résolu Y. Le chiffre intéressant, c'est que l'écart entre ceux qui retrouvent finalement un poste ou qui souhaitent quitter l'entreprise est supérieur à ceux qui sont entrés dans ce périmètre d'agents en situation de transition. Tant qu'on en est là, ça veut dire que l'on est plutôt efficace collectivement et que donc, on en a plus qui retrouvent un poste que certains qui sont sans poste. Là-dessus, je veux saluer le boulot qui a été fait par les équipes sur le terrain et les équipes RH, et notamment l'an dernier, sur un dossier extrêmement délicat qui était celui de l'escale où on a pu, en anticipant énormément les écoles... proposer des choses à des gens et finalement, au 15 décembre, quand les nouvelles organisations ont été mises en œuvre, il y avait finalement très peu d'agents. D'ailleurs, on vous avait donné, dans les dossiers, quels étaient ceux qui n'avaient aucune solution. On fera ce même travail, bien évidemment, pour les services support. Madame BOUKREDIA.

Mme BOUKREDIA, CGT

Bonjour. Je voulais vous interpellé sur des collègues qui souhaitent postuler à la Traction et à qui on oppose un refus catégorique, notamment des agents de l'escale, mais aussi certains ASCT. On leur dit que ce n'est pas possible alors qu'hier, j'ai reçu un document TER Hauts-de-France, une communication qui indiquait justement un recrutement et, comme le disait Madame FABBRONI tout à l'heure, avec une priorisation des recrutements en interne. Là, j'ai un collègue à l'escale de Creil qui démissionne parce que, lui, quand il est entré dans l'entreprise, c'était pour être conducteur de train. On lui a dit qu'il y avait pour l'instant de la place à l'escale donc il a pris la place à l'escale et, voyant que sa demande pour aller à la conduite a été refusée, il a présenté sa démission. C'est un procédé qui va, je pense, intervenir à plusieurs reprises parce qu'à force de démotiver les collègues et de les dégoûter, leur seule solution c'est d'aller voir ailleurs et c'est bien dommage parce que ce sont des agents qui ont des formations, pour la plupart à l'escale, ils ont des aptitudes et des

évaluations sur la sécurité. Je voulais vraiment vous le faire savoir, ce n'est pas un seul exemple que nous avons, il y en a plusieurs et je trouve cela regrettable. Terminé pour moi.

M. MARTEL, Directeur production

Je vais reprendre la parole là-dessus. Madame BOUKREDIA, il faut regarder le dossier et le cas des agents vraiment dans sa globalité. Il y a quelques années de cela, on avait voulu, comme ça, déclencher des écoles de purs internes en repartant d'agents ASCT ou agents d'escale qui étaient déjà formés sécurité et cela avait été un peu catastrophique parce qu'on avait un peu rogné, justement, sur le process habituel de recrutement pour aller vite, c'était au moment de la crise ADC, certains s'en souviennent autour de la table, on était en 2015/2016, et parce que l'on n'avait pas été suffisamment attentifs dans le process de recrutement, ça s'est terminé par... je crois même qu'il y a une école où il y a eu zéro reçu à la fin et donc tous les agents sont repartis dans leur service d'origine. Dans le cas que vous citez, vous dites que l'agent a été refusé donc ça veut dire que quelque part, malgré tout, il a été enclenché dans le processus de recrutement. Donc, on a regardé sa candidature, elle a été examinée, peut-être que l'agent...

Mme BOUKREDIA, CGT

Non, je ne crois pas, Monsieur MARTEL. Il a justement voulu postuler et on lui a dit que ce n'était pas possible.

M. MARTEL, Directeur production

Après, si vous voulez, il y a aussi des règles. Il faut un certain délai de séjour, il y a des demandes qui sont plus anciennes parfois que d'autres donc il faut aussi que l'on mette un petit peu d'ordonnancement là-dedans sinon, en répondant positivement à quelqu'un, on crée plusieurs mécontentements ailleurs donc il y a quand même un pilotage assez fin à faire de cela pour ne pas créer d'iniquités, y compris à l'intérieur de Hauts-de-France, mais en tout cas s'il y a des candidats, y compris à l'escale, bien sûr qu'on les retient et que l'on dresse une short list. Après, il y a des tours de passage. Comme pour l'accès au TGV, il faut attendre son tour, c'est encore comme ça aujourd'hui.

Mme BOUKREDIA, CGT

Ce n'est pas la réponse qui lui a été faite Monsieur MARTEL.

M. MARTEL, Directeur production

Le problème, c'est qu'on ne connaît pas le cas.

Mme BOUKREDIA, CGT

Il aurait très bien compris, effectivement, cette histoire de « j'attends mon tour », il aurait peut-être patienté et pas présenté sa démission. Or, là, ce n'est pas du tout ce qu'on lui a dit. On lui a dit que c'était « non », non pas parce qu'il n'avait pas les compétences et non pas parce qu'il souhaitait partir en accéléré ou autre, c'était « non », point. Il n'y avait pas d'autres explications. C'est un jeune cheminot et on ne lui a pas donné d'autres explications et j'ai d'autres collègues qui m'ont aussi fait remonter qu'ils avaient recueilli des CV et on leur a dit non.

M. MARTEL, Directeur production

Après, sur le dialogue managérial, je pense que quand la réponse est non, elle doit être éclairée. Il y a nécessairement un motif. Le dialogue managérial, ce n'est pas le fait du prince. Je ne sais pas qui a répondu non, si c'est le DPX, le DUO, mais il faut évidemment motiver ces réponses. Ça me semble tellement élémentaire en le disant d'ailleurs que je suis un peu désolé de vous opposer cela comme réponse.

Mme FABBRONI, Responsable Emploi Formation

Si je peux compléter, je ne connais pas, Mme BOUKREDIA, la situation, en particulier, que vous évoquez. Effectivement, c'est toujours un équilibre à trouver. Quand on a des agents qui sont sur des métiers où on a des besoins, sur certains sites, qui souhaitent quitter ce site et ce métier pour aller vers la conduite, dans certains cas, effectivement, on a parfois de jeunes embauchés qui ambitionnaient, à l'intégration à la SNCF, d'intégrer la conduite, mais comme il n'y avait pas forcément de besoins à ce moment-là ou ils n'ont pas été retenus sur ce métier en particulier, après ils retentent leur chance sur un autre métier et une fois qu'ils sont intégrés à la SNCF, ils repostulent en interne pour CRL, mais nous, dans ces cas-là, on a quand même besoin d'avoir un retour sur investissement sur la formation qui leur a été délivrée pour le métier sur lequel on les a recrutés. Parfois, on a ces cas-là, de jeunes embauchés qui veulent très rapidement aller vers CRL et on doit les faire patienter et parfois, en effet, c'est vrai, on est également face à des situations sur certains chantiers où on ne peut pas laisser partir les agents. Mais, dans ces cas-là, justement, le système de vivier que j'évoquais tout à l'heure doit nous permettre quand même de tenir compte de la candidature de la personne, de commencer à l'examiner. L'agent, il faut qu'il postule, si demain cette situation se reconduit, sur l'offre qui est sur VISEO. Comme ça, il sera dans nos tablettes au niveau du vivier conduite et nous, on examinera les solutions qui peuvent être mises en œuvre pour essayer de remplacer cette personne de sorte à lui permettre, s'il réussit les tests, de s'engager sur une formation.

Mme BOUKREDIA, CGT

D'accord, merci Madame.

M. RABIER, Président

Monsieur SOUIN, s'il vous plaît.

M. SOUIN, SUD-Rail

Merci. À force d'avoir une séparation des activités, d'avoir nos différentes sociétés anonymes, on a forcément un cloisonnement de l'activité de chacun et je ne connais pas une activité qui n'est pas en restructuration actuellement. La question des bassins d'emplois et des passerelles, ça fait longtemps qu'elle est posée et effectivement, elle va être de plus en plus importante, mais chacun va défendre son activité puisque chacun doit reclasser ses agents et ne va pas forcément ouvrir la porte à une autre activité pour reclasser les agents excédentaires de l'autre activité. Encore récemment, et j'aimerais que vous affirmiez et que vous me contredisiez sur un fait que j'ai entendu très récemment, un agent à reclasser, il postule sur un poste d'une qualification inférieure dans une activité différente, mais qui est sur le même bassin d'emploi, s'il souhaite prendre le poste, il doit être déqualifié, c'est-à-dire perdre la qualification qu'il a actuellement et accepter la qualification inférieure du poste sur lequel il souhaiterait

rebondir. Déjà, la question du bassin d'emploi et des passerelles, que ce soit au Fret, au TER ou à Voyages, la séparation des activités a bien tout cassé et bien tout abîmé. J'entends réinternalisation de certaines tâches... lesquelles ? Oui, j'aimerais bien savoir. On est en train de casser la caisse principale actuellement. Il s'agit bien d'externaliser un savoir et un métier que l'on faisait très bien depuis longtemps. Donc quels sont les métiers ? Seulement des métiers opérationnels, uniquement des tâches opérationnelles ? Tout ce qui est à côté, on n'en voudra plus. Donc, oui, quelles sont les tâches ? Quels sont les métiers que l'on va pouvoir proposer à nos copains qui vont rester sur la touche ? Il va y avoir une iniquité également dans l'évolution de carrière. Il ne faut pas s'en cacher. Là où vous cassez des métiers et du personnel, ce sont des métiers soit qui servaient au reclassement ou à l'accompagnement des fins de carrières des copains, soit une évolution de carrière. Là, ce que vous allez casser, c'est également l'iniquité dans l'évolution de carrière. Comment allez-vous garder votre personnel après ? C'est aussi une question qu'il faut se poser. L'attractivité, comme l'a dit Fatima tout à l'heure, à force de maintenir son personnel sur un secteur, de casser les passerelles entre les différentes activités et également de ne plus proposer de perspectives d'avenir en évolutions de carrière, votre personnel, vous aurez de plus en plus de mal à le garder. Réinternalisation, quelles tâches ? Évolutions de carrière et accompagnement de fin de carrière des agents. Séparation des activités et passerelles des bassins d'emplois. Confirmez-moi que même si on est plus qualifié qu'un poste et que l'on peut rebondir dessus, on ne va pas nous demander de faire encore, après une suppression de poste, un effort salarial pour pouvoir rester et travailler près de chez soi alors qu'on n'est aucunement responsable de l'évolution de l'entreprise et de la casse, merci.

M. RABIER, Président

C'est bien noté, Monsieur SOUIN. Je vais commencer. Les mutations, sur un grade inférieur, c'est comme ça, je crois, que c'est écrit dans le statut, ce n'est pas quelque chose qui ne s'est jamais fait. Ça reste assez rare. C'est quelqu'un qui, à mon avis, dit « je suis qualification D, je souhaite absolument rejoindre tel site, ça fait très longtemps que j'attends, pour des raisons personnelles et j'accepte le poste qualification C dans tel site parce qu'il n'y a pas de poste à qualification D », tout simplement. Donc, à ce moment-là, on procède, et ce n'est pas une rétrogradation, ce n'est pas une mesure disciplinaire, c'est à la demande de l'agent à une mutation sur le grade inférieur. En réalité, on enlève une PR parce que souvent il y a un chevauchement, vous le savez, dans la grille des salaires. Donc, on minimise l'impact salarial et on permet cette mobilité-là. Ça, ça existait, ça continue d'exister, mais c'est assez rare au fond et vous le savez bien. En revanche, ce qui existe...

M. SOUIN, SUD-Rail

Je vous coupe, je ne parle pas d'une mutation pour choix personnel, je parle bien dans le cadre d'une restructuration.

M. RABIER, Président

J'ai parfaitement compris, c'était pour redire que cela existe et que ce sont plutôt des choix personnels. Après, dans les restructurations comme vous dites, dans les réorganisations, il arrive effectivement, et on a le cas, que des gens soient qualification E admettons, leur poste est malheureusement supprimé et il y a une opportunité à D sur le site qui se présente qui leur est proposée et qu'ils acceptent.

Là, dans ce cadre-là, il peut arriver qu'on les laisse sur ce poste-là en étant quelque part d'une qualification supérieure. Ce qui permet à l'agent de ne pas forcément aller dans un endroit où il ne veut pas aller, de nous, couvrir quand même un poste à D qui était vacant et on accepte, dans le cadre d'un reclassement, cette situation-là. Cela reste des situations liées à des inaptitudes, des réorganisations, des choses comme cela, même si on essaye de l'éviter. On préfère que les agents aient un poste qui corresponde à ses responsabilités et ses compétences, mais quand le cas se présente, on est bien évidemment en capacité de trouver ce type de situations évitant des mobilités géographiques non souhaitées. Après, sur l'idée que chaque activité serait un peu égoïste et ne regarderait que chez elle sans regarder ce qu'il se passe ailleurs, c'est justement pour contrer ces risques-là, qui sont présents, vous avez raison de les souligner, puisqu'on a des comptes par activité, chacun essaye de quelque part piloter ses comptes de résultat, et la masse salariale ce n'est quand même pas une mince affaire, mais c'est justement l'idée même du programme solidarité emploi permettant d'avoir une vision territoriale de l'emploi parce que si au fond, au sein de la SA Voyageurs, vous faites une réorganisation à Voyages qui fait trois personnes en moins, donc quelque part il y a une forme d'économie, mais qu'on est obligé de faire plus quatre à TER, au fond, si on regarde ça du point de vue de la société anonyme SA Voyageurs, puisqu'on est dedans pour les deux activités, il y a un coût supplémentaire. Donc c'est ça qu'on regarde et que l'on doit accorder avec les uns et les autres. D'une manière globale, ce n'est pas compliqué de regarder un petit peu d'une manière un peu précise, chacun a ses calendriers, ses projets, ça peut parfois laisser apparaître des incohérences, en tout cas vu du terrain, vu des représentants du personnel que vous êtes. Mais en tout cas, cette logique d'apprécier les choses un peu plus en grand, elle est quand même présente, elle est notamment demain régulée par ce programme « solidarité emploi » dans lequel vous aurez des éléments, vous, représentants des organisations syndicales. La réinternalisation, vous avez évoqué ce point. Ce n'est pas forcément simple. J'ai des exemples en tête où on avait, par exemple, sur des systèmes de taxis qui étaient défectueux, je me souviens de cela, à Lyon, qui ne fonctionnaient pas bien, il y avait donc des trains supprimés et des gens qui arrivaient en retard pour aller chercher une rame ou autres dans le bassin lyonnais. J'avais réinternalisé en utilisant des agents qui, malheureusement, étaient inaptes à la sécurité et donc le contrat était bien monté. Les courses ne coûtaient pas si cher que cela, mais la qualité n'y était pas. En parallèle, j'avais quelques agents sans poste pour lesquels les pistes étaient extrêmement faibles. Donc on avait réinternalisé, les gens avaient un job et la qualité s'était améliorée. Cependant, croyez-moi, il n'y avait pas forcément unanimité des agents qui étaient sans poste pour tenir des emplois postés... donc il faut parfois faire la différence entre les souhaits généraux qu'on peut tous se partager quand il faudrait faire quelque chose et en même temps, quand on est dans le cas d'exercices précis, il n'y a pas forcément une attractivité terrible des métiers réinternalisés. L'exemple que nous avons aujourd'hui, vous le connaissez, c'est celui que nous avons à Paris, nous avons un programme de réinternalisation quelque part des missions d'accueil embarquement et on voit bien qu'il y a une partie du personnel, qui est aujourd'hui à Voyages et qui a vocation à rejoindre TER, un dossier qu'on traite, que l'on a évoqué un petit peu ce matin, il y a une partie des agents, une dizaine, qui n'est pas à l'aise avec cela et qui ne souhaite pas, finalement, cette forme de réinternalisation. J'ai eu connaissance, quelque part, que certains agents disaient « non, non, on préfère que

ce ne soit pas des cheminots qui fassent cela », donc ce n'est pas notre version à nous, SNCF, mais il peut y avoir, si vous voulez, un différentiel entre des principes généraux que l'on veut tous pour, quelque part, mieux maîtriser sa production, le service et la qualité attendus et des attendus personnels des agents qui ne sont pas complètement en lien avec les principes généraux. Après, l'attractivité, d'une façon générale, les gens qui démissionnent, il y a des remarques des uns et des autres, c'est un vrai enjeu pour nous. On a quand même, depuis le début de cette année, procédé à des recrutements qui ne sont maintenant plus au Statut, donc ça nous délie un petit peu des modes de rémunération qui étaient forcément très codifiés auparavant et un peu imposés. On arrive un peu plus, c'est notamment intéressant sur Paris où l'on sait que le marché de l'emploi est quand même compliqué, à ajuster un petit peu, à mieux prendre en compte l'expérience... de certains candidats et donc ça nous donne quelques leviers en termes de rémunération. Je crois que cela a été évoqué aussi, mais ce n'est pas notre politique de demander aux gens de quitter le Statut pour réembaucher en CDI, on n'est pas là-dedans, il y a des agents, ça arrive dans certaines activités, ça pourra arriver chez nous, qui disent « si vous voulez que je reste, je démissionne et vous me réembauchez le lendemain en CDI et vous me payez 10 % plus cher ». Il y a des gens qui jouent effectivement cette carte de la négociation, « profitant du fait » que l'on embauche plus au Statut et que l'on aurait des marges de manœuvre, ce n'est pas notre logique, pourquoi ? Parce que si on fait cela, ça veut dire qu'on a une masse salariale qui augmente, ce n'est quand même pas ce que l'on souhaite, a priori en tout cas. Si on fait cela, cela veut dire aussi que ce n'est pas le projet de l'État. Dans le projet des retraites... on verra ce que ça donnera, mais il y a encore des cheminots au Statut qui paient des cotisations pour ceux qui profitent de la retraite aujourd'hui. Donc tout cela, ce sont des sujets qui dépassent le cadre du TER. On n'est pas, nous, à forcément inciter à cela. Je laisse peut-être la parole à Valérie si elle souhaite compléter en apportant quelques éléments.

Mme FABBRONI, Responsable Emploi Formation

Tout a été complet. En revanche, je vois qu'il y a une question de Madame MIET à laquelle on n'a pas répondu. Les chiffres donnés dans les documents englobent-ils les mises en stage de 2020 ? Ce qu'on a dit, c'est qu'on en a déjà réalisé en 2020 et qu'on en a encore 36 à faire, donc ça nous mènerait si on fait 100 % à 78. Les 78 plus les autres mises en stage que l'on fera ultérieurement vont contribuer à compenser les 120 besoins que l'on a identifiés jusque fin 2023. Est-ce clair pour vous ?

M. RABIER, Président

Peut-être pour compléter ton propos : attention quand on parle de besoin à la Traction, et Florent MARTEL l'a dit tout à l'heure, vous avez raison, il est hors de question, pour l'entreprise, de baisser le niveau. On ne va pas considérer que 100 % des gens réussissent à l'examen même s'il y a des dispositifs qui aident à avoir un meilleur taux de réussite, mais on reste quand même, malheureusement, sur un certain nombre d'échecs. C'est comme ça, c'est un métier compliqué. Donc ça veut dire que pour obtenir 120 réussites, besoins, c'est bien cela. On a pris en compte tout un tas de paramètres, dont les départs vers Voyages... les taux moyens de retraite, mais il y a aussi un paramètre... sans doute qu'on va en recruter plus. On aura plus de mises en stage. On aura plus de mises en stage pour arriver à 120 parce que ça m'étonnerait

que 100 % des gens réussissent. Ça, on le sait aussi école après école pour ajuster les besoins. Il y avait Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT

J'ai toujours la même question. Si vous savez le nombre de questions que je pourrais vous débiter là sur la GPEC parce qu'il y a plein de points, c'est énorme en fait. C'est la raison pour laquelle je demandais, en préambule, une intervention et que j'ai demandé une commission pour justement avoir un débat plus construit. Je prends pour exemple, à titre personnel, en tant qu'élu, sur la réaction de Fatima et l'échange avec Monsieur MARTEL. Moi, j'ai bon nombre de demandes de mutation que ce soit à la conduite, au matériel, dans tous les services, aucune prévision, on sait qu'il y a VISEO, mais ça vient des agents et j'ai connaissance de beaucoup de dossiers, ce n'est pas très clair. Il y a des postes qui sont dans VISEO, mais qui sont déjà pris. Il y a des agents qui sont au contrôle et qui veulent aller au matériel, c'est rare, mais ça arrive. Il y a des agents du matériel... imaginez, en plus ça existe, une personne qui est au frein au Technicentre et qui demande depuis 15 ans la conduite, il a arrêté de demander. Pour autant, il veut toujours le faire. Les réponses, ce ne sont pas forcément DPX ou DUO, c'est DRH. Je connais un agent du frein du Technicentre qui a été voir la DRH Traction et à qui on a répondu qu'il n'avait pas le profil d'embauche. Évidemment, ils avaient besoin de lui au frein et ils avaient des écoles en cours pour la Traction. Pour autant, cette personne c'est ce qu'elle veut faire. Donc, il faudrait que chaque agent aille dans VISEO une fois par mois, une fois tous les deux mois, vous voyez, ce n'est pas très clair. Franchement, on a besoin des échanges et de travailler sur une GPEC et justement, éclaircir les écoles, les besoins. Là, vous dites 20 personnes au Technicentre, potentiels freins, mais je suis certain que ce n'est pas que 20 freinistes. Donc, quel établissement ? Les lieux sont importants aussi, ce n'est pas forcément le même métier. Bref, je réitère ma demande de faire une commission.

M. RABIER, Président

C'est très clair, Monsieur SMAGHUE, vous avez besoin de creuser un petit peu un certain nombre de choses, dont acte, et début septembre vous allez organiser une commission et on s'emploiera à ce qu'elle soit efficace. Je veux redire quand même que le recrutement interne pour les métiers de la Traction, y compris sa féminisation, on l'a dit tout à l'heure, est un vecteur fort de la politique SNCF. En réalité, on recrute en externe parce que, bien souvent, on n'a pas réussi à avoir suffisamment de candidatures internes. Moi j'entends, à travers les interventions de Madame BOUKREDIA ou la vôtre, qu'il y aurait des gens qui seraient oubliés finalement, qui seraient dans des viviers, mais on ne le sait plus, ou qui finalement ne repostulent plus. Cela veut dire que ça nous invite, et on va regarder comment on peut faire avec les délégués RH des établissements des lignes, à refaire un tour de piste et voir s'il n'y a pas gens qui ont arrêté de postuler alors qu'ils demeurent intéressés parce que c'est vraiment la trajectoire que l'on souhaite, que les agents, au fond, soit un peu aussi acteurs de leur devenir professionnel. D'autant plus qu'on est quand même sur des besoins assez importants. Donc le métier de conducteur, je vais le redire autrement, il n'est pas question que l'on retombe dans une situation qu'on a vécue il y a plusieurs années où, à un moment donné, il nous manquait des conducteurs, on n'arrivait pas à faire le plan de transport. On ne peut pas partir sur cette hypothèse-là, d'où cette idée d'avoir des viviers internes extrêmement mis à jour si toutefois ils ne l'étaient pas. On va donc faire ce travail autour de tous les établissements pour

être sûr qu'il n'y ait pas des gens qui ont été oubliés. Par contre, il y a, vous l'avez compris à travers les propos de Florent MARTEL ou de Valérie FABBRONI, moi, par le passé, j'étais également responsable RH quelques années, il y a un minimum, je dirais, de rentabilité d'une formation initiale. Si vous partez plusieurs mois pour être contrôleur et qu'au bout de deux mois vous dites « maintenant, je veux faire conducteur parce qu'il y a une école qui se prépare », il faut quand même qu'il y ait un minimum de tenue de poste pour simplement, j'ai envie de vous dire, rentabiliser une formation lourde qui est celle également des métiers des trains. C'est pareil pour un agent circulation. Pour un jeune agent qui, de temps en temps, peut être un peu versatile dans ses choix, il y a un minimum, quand même... voilà. En revanche, quelqu'un qui est à la maintenance, comme vous le citiez, Monsieur SMAGHUE, et qui depuis très longtemps a envie d'être conducteur et qui réussit à tous les prérequis, tous les tests, c'est un métier où il y a des étapes à franchir, il n'y a aucune raison qu'il ne soit pas dans un des viviers. Je pense qu'on a fait un bon tour de piste sur ces éléments de prospective qu'il était important, pour nous, de vous partager. On organise la commission emploi formation et on aura, je pense, à travers l'expertise et le bloc 3 avec le vote, de nouveau un débat là-dessus. Merci en tout cas pour toutes ces remontées. Ça me permet de laisser la parole pour le dernier dossier qui est celui de la flotte où il y a eu également un travail conséquent qui a été mené avec un schéma directeur.

6) Information sur le schéma directeur de la flotte TER HDF

M. RABIER, Président

Hier, il y avait une commission économique qui a eu lieu, qui a d'ailleurs permis un large débat également sur cette stratégie. Je laisse donc la parole à Florent MARTEL.

M. MARTEL, Directeur production

Je vais, pour le coup, afficher le dossier qui vous a été transmis. Je ne vais pas reprendre les neuf pages, sinon ça va être un peu long. Quand on arrive en dernier, c'est toujours un peu compliqué. Vous l'avez compris, c'est un dossier qui est, pour nous, tout à fait stratégique. Je vais repartir, parce qu'il faut bien qu'on le partage ensemble, sur les problématiques qui nous amènent à réfléchir à un rebasage complet de la flotte, mais sous un angle Hauts-de-France. Quelles sont nos problématiques ? Aujourd'hui, nous avons très régulièrement des soucis de capacité d'emport sur les zones denses et très majoritairement à Paris. Je passe très régulièrement au COP et tous les jours nous avons une dizaine de photos, de clients qui prennent en photo l'intérieur des rames avec des clients debout, en nous interpellant sur la distanciation sociale... et avant même le COVID, c'était déjà le cas. On a donc un vrai souci sur cette question d'emport à Paris. Je vous le rappelle, pendant la crise, les trains sensibles, c'est-à-dire ceux qui étaient quand même très fréquentés par rapport au « une place sur deux », il y avait 37 trains sensibles au niveau national, il y en avait 36 qui étaient en Hauts-de-France et sur les 36, il y en avait 34 qui concernaient les trains vers Paris en Hauts-de-France. Nous, on a une concentration de problèmes très importants d'emport là-dessus sur nos quatre radiales avec, évidemment, le Y Picard qui est la zone la plus sensible. On va dire que sur Paris-Beauvais, ça va quand même relativement bien. On a bien corrigé le tir sur le Paris-Laon, mais on a toujours de gros soucis sur le Y Picard. Il y a également des perspectives d'avenir qui s'offrent

à nous dans les perspectives réseau sur l'équipement en ERTMS. Retenez que la zone de Creil ferait partie de la première zone qui serait équipée en Hauts-de-France et donc, au moment où l'on se pose la question de racheter du matériel, il faut évidemment tenir compte du fait que le mode d'exploitation changerait radicalement avec cette bascule vers l'ERTMS. On en a parlé ce matin, le sujet récurrent, chaque été, du défaut de climatisation des V2N, mais de l'obligation qui nous est faite aujourd'hui de continuer à les enclencher dans le plan de transport du fait de leur capacité. Il faut que l'on arrive à régler ce problème-là par un jeu de transfert de rames pour pouvoir mettre, au moment du plein été, que des rames climatisées pour nos clients. C'est évidemment un enjeu fort et évidemment la discussion qu'on a eue ce matin avec Madame DEDISSE est évidemment le reflet de cela. On a aussi l'impact sur la qualité de production du Y Picard. Le Y Picard, retenez que c'est un parc ancien, que c'est un parc émietté, il y a sept séries de matériels qui travaillent sur les quatre radiales et qui sont avec ce qu'on appelle des petites séries. C'est-à-dire que vous avez sept Regio 2N, vous avez huit TER2Nng, dix V2N, vous avez dix-sept Régiolis TER et dix Régiolis TET, mais qui n'ont pas le même diagramme et donc on ne peut pas mélanger si facilement que cela. Vous avez douze rames Corail qui tournent. Donc on est sur des petites séries et on a très régulièrement, du fait du vieillissement aggravé du parc, je pense ici aux Corail qui ont plus de 40 ans, à nos BB 22200 qui ont été fabriqués entre 1976 et 1978, nos 15000 qui datent de 1975, nous avons quand même de très gros problèmes de fiabilité et de disponibilité sur cette flotte, donc voilà toutes nos problématiques. Devant nous, nous avons des choses qui arrivent. Quels sont les éléments qui peuvent représenter des opportunités pour corriger ces gros défauts d'exploitation ? C'est un programme industriel sur les gros porteurs qui arrivent, mais pas que. Vous savez, la flotte Hauts-de-France c'est à peu près 250 rames et sur les 250 rames, dans la période qui va s'ouvrir à partir de 2022 et ce jusque 2030, il y aura 160 rames qui vont passer en programme de mi-vie, 80 AGC et 70 TER2Nng, les 47 de Nord-Pas-de-Calais et les 23 qui sont actuellement au sud. Si vous comptez que sur chaque série, vous allez embarquer entre deux et cinq engins en même temps, vous comprenez que ça nous obligerait, pendant huit ans, à adapter à la baisse le plan de transport si on ne changeait pas, en fait, la consistance de notre flotte, ce qui est totalement inentendable, déjà pour nous parce que l'on veut continuer à développer le TER, mais on ne peut pas se passer comme ça de huit rames chaque jour dans la production, c'est évidemment impossible, et parce que, évidemment, on louperait des opportunités de développement. Donc, ça, c'est le premier point. Deuxième point, nous avons du matériel qui arrive en fin de vie, nous avons les 15 000 R de Paris qui arrivent en fin de vie à partir de 2025. C'est ce que vous voyez sur le document en mauve. Vous avez également, côté Nord-Pas-de-Calais, les VR2N qui également arriveront en fin de vie à partir de 2024. Il faut donc trouver des loc pour tirer les V2N. Les V2N, elles ont du potentiel puisqu'on est en train de finir de les rénover. Vous allez me dire « on les rénove sans mettre la clim, franchement ça craint », oui, c'est vrai, mais c'est une rénovation qui avait été décidée à l'époque de la région Picardie et donc, ça a été une rénovation a minima faite au moindre coût. Évidemment, on ne peut que regretter que, dans ce programme, on n'y ait pas injecté la clim, mais voilà c'est comme ça, que voulez-vous, le programme est en train de se finir donc on ne va pas le refaire. Il faut donc trouver les loc à mettre derrière sachant qu'il y a un automate de réversibilité qui est très spécifique sur les V2N et qui n'est pas le même que celui des 22 200 RC de Nord-Pas-de-Calais par

exemple. Enfin, il y a la fin de vie des VR2N côté nord et les VR2N ont quand même la particularité d'être les rames qui offrent le plus d'emport sur le côté Nord-Pas-de-Calais donc on aurait aussi un problème d'emport côté Nord-Pas-de-Calais si on n'y prend pas garde avec les VR2N. Fort de toutes ces constatations, nous avons évidemment étudié moult scénarios avec l'Autorité organisatrice et nous sommes arrivés en fait à une ligne de crête là-dessus et donc j'arrive tout de suite à l'organisation projetée. On va faire un déploiement en trois phases. Je vais vous le simplifier à l'extrême, qui consiste à dire que ce que l'on souhaite, c'est mettre toutes les TER2Nng au nord et tous les Regio 2N au sud avec un complément côté nord avec des V2N qu'on mettrait en composition six caisses — je crois qu'actuellement c'est huit caisses sur Picardie — sur le versant nord et que ces rames, nous les ferions tirer par les BB 22 200 RC ex Nord-Pas-de-Calais que l'on compléterait par six loc qu'on est en train d'acquérir de TER PACA, TER SUD puisqu'il s'appelle comme ça maintenant. Pour mettre en œuvre ce grand projet, plusieurs éléments. Déjà il faut racheter du matériel neuf. Je vous le disais ce matin, actuellement nous avons sept Regio 2N XL en Picardie. Il y a un marché d'achat de Regio 2N TET, 19 rames qui seront opérationnelles été 2023 et donc nous avons proposé à l'AO de faire un complément d'achat avec une option de 20 rames plus 10, les 10 rames en option ce serait pour les besoins du barreau Roissy-Picardie côté Picardie donc Roissy-Picardie qui serait, vous le savez, via un barreau à grande vitesse depuis l'aéroport de Roissy, une voie qui viendrait se rebrancher à hauteur de Survilliers sur les lignes du sud et qui ensuite permettrait d'alimenter l'Oise et même la Somme pour aller directement à l'aéroport. Ce qui, à mon avis, est très intéressant d'un point de vue commercial TER. Bref, je ne vais pas faire tout le pitch du projet du barreau Roissy-Picardie, mais en tout cas, il y aurait évidemment des besoins de rames. Donc 20 plus 10. Vous comptez comme moi, 7 plus 19 plus 30, ça fait 56 et pour pousser la logique au bout, nous souhaiterions également permuter les 26500 quatre caisses du Paris-Beauvais et les Regio 2 N M de Nord-Pas-de-Calais, comme ça vous auriez une flotte, je rajoute les 18 aux 56 et donc on arrive au chiffre de 74 Regio 2N qui circuleraient sur le sud et, côté nord, 47 plus 23, 70 TER2Nng donc trois, quatre et cinq caisses qui tourneraient sur le nord avec des compléments avec des rames de V2N à six caisses. Pour réussir cela, trois phases. Première phase, on permute sur Paris-Beauvais. Je précise, on ne permute, sur Paris-Beauvais, que si on a réalisé le rétrofit des Regio 2N parce qu'il y a un problème, aujourd'hui, d'équipement tablettes qui fait que ce serait perçu, sinon, comme une perte de confort par les usagers du Paris-Beauvais. On ne le veut pas, donc on ne fait cette permutation qu'une fois que le rétrofit sera effectué. Deuxième phase, c'est le remplacement des rames Corail actuelles par les Regio 2N TET et donc c'est la fin du Corail sur Paris Nord. D'ailleurs, je ne l'ai pas mis dans les opportunités, mais retenez que l'exploitation en mode rames plus remorquées est quand même quelque chose qui, aujourd'hui, quand vous êtes dans une exploitation très majoritairement réalisée en automotrice, qu'elle soit TER ou TGV, et que vous avez une faible minorité de rames remorquées avec l'exploitation traditionnelle, je coupe la loc, je fais une refoule vers l'atelier, je viens ensuite redescendre une rame, j'accroche, je fais le frein... ça, dans une grande gare comme la Gare du Nord, et que l'on veut faire un H00 à 90 %, c'est quand même régulièrement un frein à l'atteinte des résultats. Donc une vraie efficacité retrouvée aussi sur le fonctionnement de la Gare du Nord. On en a besoin, la Gare du Nord c'est quand même une très grosse gare avec des flux importants et on ne peut pas trop se loucher sur les opérations de

produits trains. Donc la fin du Corail est quand même quelque chose qu'il faudra bien mesurer et réviser nos ambitions à la hausse parce que, aujourd'hui, ça nous coûte quand même des points de régularité, des points de H00, c'est certain. La dernière phase, donc l'arrivée des rames complémentaires. Là, c'est à ce moment-là que vous avez le transfert des dernières 26500 du sud donc les 8 rames à cinq caisses et également les 84 voitures V2N. Donc, retenez qu'en termes de développement de trafic, ce modèle nous permet de réinjecter 5000 places en statique au sud et au nord. 5000 places en statique, ça veut dire que si vous avez une rotation de rame qui fonctionne bien, vous le multipliez par autant de trains que vous réinjectez dans la pointe. Sur Paris, on ne peut guère faire mieux que 2, mais ça veut dire que sur les journées c'est 10 000 places supplémentaires qu'on injecte dans une pointe. Donc, c'est évidemment très intéressant par rapport à la situation de saturation qui est vécue. Par rapport aux aléas de production, c'est aussi très intéressant. C'est-à-dire que, aujourd'hui, un coup c'est une V2N, un coup c'est un Corail, un coup c'est une 26500 quatre caisses, un coup c'est une UM mixte, un coup c'est une UM pas mixte de 26 500. Les clients, parfois, ne savent plus où ils habitent. Demain, ce sera clair, ce sera soit une UM soit une US de Regio 2N. Évidemment, en termes de facilité et de qualité de production, le fait d'être quasiment en monosérie, je précise qu'au sud il y aura également les Régiolis, donc vous aurez les 74 Regio 2N et les 27 Régiolis, les 17 TER plus les 10 TET qui continueront à cycler au sud. Donc beaucoup plus de facilités sur la maintenance. Le fait de devenir de vrais spécialistes du Regio 2N au sud et de vrais spécialistes du TER2Nng au nord, on va accentuer la compétence professionnelle de nos agents en maintenance là-dessus, mais également aussi pour la conduite. Retenez enfin que nos Regio 2N actuels qui malheureusement souffrent d'un isolement du cinquième moteur, c'est évidemment quelque chose qui sera corrigé et, en termes de performance de conduite, il y aura du matériel qui sera évidemment plus intéressant injecté sur le Y Picard avec une capacité quand même à rattraper les petits retards qui sera bien meilleure que ce que vous pouvez avoir aujourd'hui avec une 22200 et une rame Corail. C'est un programme très ambitieux. Ça veut dire que derrière, on va s'engager également sur un programme très ambitieux de formation pour tous nos agents qui, à un moment, touchent aux rames et qui ont besoin d'être formés. On aura besoin également de faire des investissements sur les installations fixes. On aura besoin de réviser les plans de charge de nos Technicentres actuels et je pense notamment au nouvel atelier d'Amiens qu'il faudra saturer à un moment, mais avec la perspective quand même de guérir tous nos maux du Y Picard. Je rappelle que le Y Picard, ça fait l'objet d'une dizaine de courriers du président de l'AO chaque année. On s'est fait interpeller par le président de la République en novembre dernier et on a, tous les mois, le préfet de la Somme qui nous dit que le cabinet du Premier ministre l'a appelé pour savoir où en était le plan d'action. Ce que l'on présente là, c'est évidemment une des pierres angulaires, alors c'est plutôt long terme, c'est vrai, du plan d'action sur le Y Picard. Vous m'avez entendu dire dans la séance qu'on était en train d'acquérir des BB 22 200 RC de PACA et ça, ce sera plutôt court terme. On cherche à les injecter en production dès l'automne pour renforcer les 22200 d'Intercités qui sont vraiment à moitié à genoux. Donc, programme très ambitieux qui permettra demain de gagner de la qualité sur le Y Picard et aussi, vous voyez, c'est un mode d'exploitation qui est très en benchmark avec Transilien. Transilien, quand vous voulez acheter du matériel neuf sur une ligne, Transilien change tout le matériel de la ligne. Quand ils font une

commande de Regio 2N, ils en commandent cent, pas six, sept, dix, machins, ils en prennent cent et ils changent tout le matériel de toute la ligne. Ils ont bien compris qu'une exploitation en monotypie de matériel, c'était évidemment beaucoup plus efficace sur la ligne. C'est facile à lire pour le client. On a des gens qui sont spécialisés dessus donc c'est évidemment plus performant. Ce que l'on souhaite, nous, faire sur le Y Picard, c'est quelque part un RER longue distance à la mode TER beaucoup plus efficace. Aujourd'hui, nous perdons six points de régularité sur le matériel avec un chiffre entre quatre et cinq fois supérieur au reste des Hauts-de-France donc on a absolument besoin de bouger. Je ne vous parle pas évidemment de tous ces retours négatifs sur les emports avec régulièrement des points de blocage à Orry-la-Ville, à Chantilly et même avant au niveau de Creil voire à Saint-Ju ou Compiègne. C'est repris dans le schéma que vous voyez là, vous avez dans le sens descendant les Regio 2N et dans le sens montant les TER2Nng et les V2N six caisses. Retenez aussi, alors il faudra corriger ce chiffre puisque je vous ai dit que les nouvelles rames avec la politique vélos de l'AO, parce que le cahier des charges a évolué, ça ne sera plus 1400, mais entre 1250 et 1300 places Regio 2N, mais ça nous permettra d'installer un standard en termes d'emport qui sera, de façon systématique, entre 1250 et 1300 places au sud et côté nord, 900 places. Sachant qu'aujourd'hui, il n'y a que les VR2N qui sont à 740 places et qu'évidemment ça manque et qu'on aura également, côté nord, des 26500 quatre caisses 450 places et des 26500 cinq caisses à 580 places. Quand vous mixez des UM, ça veut dire qu'on pourrait, au nord, par exemple, également avoir des coupons à 1160 places si le besoin s'en faisait sentir. On parlait de ÉTER tout à l'heure, typiquement, sur des dispositifs comme ÉTER, on pourrait proposer comme ça des TER cargos alors qu'aujourd'hui le mieux qu'on sache faire, c'est une UM de Regio 2N, mais qui ne vous offre que 880 places. Là, on pourrait remettre 300 places supplémentaires, vous voyez, sur des trains cargos, sur des dispositifs comme ÉTER. Donc, la perspective d'offrir un vrai développement au TER, de remettre des clients à bord, mais dans de bonnes conditions avec des places assises et d'avoir, du coup, un retour positif des clients parce qu'évidemment un nouveau client qui arrive et qui n'est pas content repart assez vite, client ou usager d'ailleurs pour répondre à la préoccupation de Monsieur SMAGHUE. Voilà ce que je pouvais vous dire sur ce plan de flotte. Je pense que vous avez lu le document. Il est assez complet, il fait neuf pages. Je ne vous ai pas tout décrit, mais je pense vous en avoir dit l'essentiel. Je réponds à vos questions. J'en ai terminé.

Mme LAMBERT, Relations sociales

On avait une demande de prise de parole de Monsieur SMAGHUE et Monsieur TOURNAY.

M. SMAGHUE, CGT

Merci pour votre réaction sur les usagers, Monsieur MARTEL. Je n'intervenais pas pour cela. Nous nous inquiétons des échanges avec des usagers que l'on peut avoir et les politiques sur le SA 2020, aujourd'hui, sur un éventuel changement de certains horaires de trains qui ne sont pas adaptés et qui pourraient voir un certain changement d'organisation, ce qui pourrait chambouler un peu tous les métiers aussi. Nous nous étonnons aussi de ne pas voir un état des lieux au point B sur toute la flotte. Vous en avez un peu énuméré tout à l'heure sur les AGC et tout cela, mais ce n'est pas complet sur les fins de vie, sur les mi-vie de chaque rame en fait, les AGC, les 23500... on ne les a pas tous, donc c'est moins visible en fait. S'il était possible

de le modifier, je pense qu'il n'y a pas grande chose à faire de votre part, mais ça nous aiderait à éclaircir un peu la compréhension, notamment sur la maintenance. Sur l'exploitation, j'ai une réaction à faire sur l'humain. Pour moi, ce n'est pas pris en compte, notamment comme le stipule un vieux code qui s'appelle le Code du travail, qui devrait être un code de conduite à mon sens, qui dit qu'il faut adapter le travail à l'Homme et non l'inverse. Moi, je vois le caractère économique, mais je suis plutôt à constater qu'il y a moins de rames donc il y a forcément plus de travail décalé. Je vous l'ai déjà dit, mais...

M. MARTEL, Directeur production

Pourquoi dites-vous qu'il y a moins de rames, Monsieur SMAGHUE ? En fait, quand vous regardez les rames qui sortent, il y a 10 rames VR2N qui sortent, 12 rames Corail qui sortent et vous aurez 30 Regio 2N qui entrent, donc le delta, il est positif.

M. SMAGHUE, CGT

Il y aura donc beaucoup plus de rames qui seront garées pour la maintenance et il n'y aura pas besoin de faire des nuits ou de faire des décalages d'horaires ? On ne travaille plus en modules ?

M. MARTEL, Directeur production

Si, si parce qu'à côté de ça il y a aussi le programme industriel à... Je vais vous laisser finir et je répondrai à l'ensemble.

M. SMAGHUE, CGT

Vous voyez plus de capacité, j'ai bien vu, mais pour autant il y aura moins de rames disponibles à aller dans les ateliers, c'était ma réflexion en fait. Il faut quand même rappeler que le métier de maintenance, c'est un des métiers les plus pénibles. Sur le côté positif de la demande de 20 rames évoquée page 5, c'est la même question. Est-ce le bon nombre dans le sens humain ? Moi, je vous répète : plus il y a de rames, plus on peut les réparer de jour et avoir un peu plus de temps. Je sais bien que vous êtes un adepte de la modularisation, mais vous nous avez parlé de grappes quelque part, un jour on y arrivera peut-être. La stratégie, nous l'avons évoquée hier en com éco. Ça doit être échangé entre divers Comités qui sont les CSSCT, qui sont l'emploi formation et bien entendu la com éco. À mon sens, il s'agit quand même de coordonner ces travaux en CSE. Petite question technique : qui va faire les réductions des caisses sur certaines rames ? Parce que l'on sait qu'il y a des rames qui vont être réduites en caisses. Ça va être fait dans un atelier, j'imagine, mais je n'ai pas cette réponse-là. Merci.

M. MARTEL, Directeur production

L'organisation de maintenance qu'on aura finalement, elle peut être indépendante du besoin en termes de rames. Évidemment, on ne va pas présenter un dossier à l'AO en disant « il y a 20 rames plus 10 et il faudrait en rajouter 4 ou 5 parce que vous comprenez, nous ne pouvons pas envisager de modifier nos organisations internes et donc il faut prévoir tout de suite d'avoir davantage de rames arrêtées pour garantir un petit "m" de qualité ». Le prix unitaire de la rame, là, avec l'option ERTMS, va dépasser 20 millions d'euros/pièce. Donc, vous pensez bien que chaque rame investie va faire l'objet d'un examen à couteau tiré avec l'Autorité organisatrice puisque 30 rames à plus de 20 millions d'euros, je vous laisse faire le calcul vous-

même sur l'effort d'investissement que cela représente pour la région et donc pour le contribuable. C'est-à-dire que là, on est en train de parler de 600 millions d'euros. 600 millions d'euros d'achat de matériels neufs avec, en parallèle, ce programme de rénovation mi-vie qui arrive exactement en même temps, le même calendrier, 2022/2030 pour la mi-vie et arrivée de ce matériel-là entre 2024/2025 au mieux. Ce programme de rénovation mi-vie, c'est entre 400 et 500 millions d'euros également d'investissements sur le matériel auxquels doit s'ajouter, je le rappelle, la commande de 19 Regio 2N qui a été faite pour 300 millions d'euros. Vous voyez que là, il y a un effort considérable. L'exécutif, il faut reconnaître que sur la partie Matériel, il y a un engagement fort. Il y a d'autres dossiers sur lesquels, et on en a parlé ce matin, on est en fort désaccord, mais en tout cas sur celui-là, on a trouvé un point d'accord, un besoin important d'investissement. Mais on est sur des investissements qui dépassent le milliard d'euros. On verra bien en fonction des résultats de la Commission plénière du Conseil régional ce que cela donnera, mais vous pensez bien que là-dessus, chaque achat de rame sera scruté à la loupe, y compris d'ailleurs sur les dossiers d'ouverture à la concurrence. Il y aura des réponses qui seront faites par les différents intervenants en disant « moi, pour vous faire telle offre, il me faut tant de rames ». Je veux partager avec vous que le nombre de rames que l'on engage pour faire la production, ça tire l'ensemble des coûts. Vous en déduisez, derrière, évidemment beaucoup de maintenance, mais pas que. Il y a également les coûts ADC, ASCT, vous avez les dispositifs au sol concernant l'escale, donc ça vous tire tous vos coûts. Donc on ne peut pas non plus se permettre d'être sur des modèles qui sont distendus en termes de gestion de flotte. Moi, je ne présume pas du travail qui sera fait dans le Technicentre pour l'organisation des horaires. De toute façon, aujourd'hui on n'a pas l'offre que l'on veut mettre en face, Monsieur SMAGHUE, donc il est évidemment totalement prématuré d'en parler, mais évidemment ce truc-là fera l'objet d'un débat, comme il y a un débat actuellement, par exemple, sur les horaires de Calais. Donc évidemment, ce sera discuté. Après, je n'ai pas compris, sincèrement, le sens de votre dernière remarque. Du coup, je suis un peu en peine de vous répondre. Je ne sais pas si vous pouvez reformuler.

M. SMAGHUE, CGT

De quelle remarque parlez-vous ?

M. MARTEL, Directeur production

La toute dernière remarque sur l'humain, je ne la comprends pas en fait.

M. SMAGHUE, CGT

C'est historique en fait. En atelier, on travaillait de jour parce que c'est un métier pénible. Aujourd'hui, on a de plus en plus... moi, je me rappelle, je prends l'exemple de Calais, vous le citez aussi, l'achat de 33 rames par la région de 82 500, ça s'est limité à 30 et on a vu la modularisation arriver. La maintenance, c'est aussi un métier qui se fait sereinement et posément.

M. MARTEL, Directeur production

Simplement pour l'historique, le petit « m », à l'époque de l'introduction de la modularité, n'a pas changé sur les Bibi de Nord-Pas-de-Calais, je le rappelle quand même, c'est resté le même. Là-dessus, en fait il n'y a pas de position noire ou blanche. En fait, si vous voulez, on vous confie un capital, vous avez le capital des rames, je

ne sais pas vous dire exactement quelle est la valeur nette comptable du matériel que l'on a aujourd'hui, et on viendrait réinjecter dans le TER Hauts-de-France pour 1,2 milliard de matériel en valeur nette comptable. Ce matériel-là, si vous voulez, il faut le faire travailler. Il faut le faire travailler dans le respect, évidemment, des agents, mais il faut aussi que celui qui engage les fonds ait un retour sur ce qu'on appelle l'intensité capitalistique. Ça, c'est quand même très important et ce sera un élément de choix déterminant dans les appels d'offres. Nous, on pourra aussi travailler la nature même de l'offre. Quand, par exemple, vous faites une offre où les rames peuvent se retourner et qu'elles n'ont pas besoin de se croiser, vous divisez par deux le besoin matériel. Il y a donc toute une ingénierie offre maintenance qu'il faut faire pour diminuer le besoin de rames et on sera évidemment scrutés aussi sur les rames immobilisées pour maintenance et notre niveau de performance sera mis en comparaison avec les autres. Je ne vais donc certainement pas m'engager aujourd'hui, Monsieur SMAGHUE en disant qu'on arrivera en desserrant un cran de ceinture sur ce sujet-là. Là encore, je pense que c'est totalement prématuré d'en parler. On parle de rames qui arriveraient en 2024/2025 au moment où l'on espère pouvoir avoir un rebasage complet de l'offre sur le Y Picard donc ce que ça donnerait ensuite dans les organisations de Technicentres, bien malin qui pourrait le dire. Ensuite, vous avez fait une remarque sur le SA 2020, mais je ne vois pas ce qu'elle a à voir avec la flotte. Tout ce que je peux vous dire en tout cas, et je l'ai dit ce matin dans le point production, c'est que le SA 2020 fonctionne extrêmement bien. J'avais encore des acteurs de la crise, hier, qui m'ont fait remarquer qu'on a eu une demande de secours d'un train au Poirier et que grâce aux scénarios qu'on a pu écrire, vu la simplicité de l'offre sur le SA 2020, nous avons pu gérer la demande de secours sans aucun TER impactés. Nous avons eu zéro retard hier matin suite à une demande de secours du Poirier. Je pense que les cheminots du Hainaut qui connaissent le sujet n'en croient pas leurs yeux puisque c'était, avec le SA 2019, la garantie quand même d'avoir beaucoup de trains en retard. Il y a donc une efficacité incontestable du SA 2020. Il y aura sans doute besoin d'aller le réaffirmer auprès du Conseil régional. La tentation de modifier l'horaire de 8h00, mais pas de celui de 9h00 et de refaire une offre en dentelle est toujours présente. Les gens veulent toujours avoir leur train à eux à l'heure qui les intéresse et différent du reste. Quand vous faites ça, à la fin, vous n'avez plus un seul train à l'heure. C'est d'ailleurs, objectivement, la situation que l'on constate aujourd'hui sur le Y Picard. Sur le Y Picard, vous avez à peu près 130 trains qui roulent, vous avez dix-huit missions de nature différente. Même les TER PROXI entre Amiens et Creil ou entre Compiègne et Saint-Quentin ont parfois trois natures de mission différentes. Sincèrement, on ne comprend pas pourquoi celui de 10h00 s'arrête à Boves et celui de 11h00 ne s'y arrête pas, on n'y comprend rien du tout et évidemment, quand vous êtes en opérationnel, ça se termine toujours, immanquablement, par des retards en cascade. Ça, c'est le diagnostic que l'on va partager avec l'AO. Il y a évidemment la vétusté du matériel qui joue pour 6 points dans la régularité. La régularité du Y Picard tourne de toute façon autour de 85 % donc on perd 15 points. Sur les 15 points, il y en a 6 pour le matériel. Nous, on dit, en ayant cette solution sur le Regio 2N, on va redescendre en dessous de 1,5. Ça veut dire 3,5 points de régularité gagnés sur le Y Picard, avec les effets corollaires on peut même tabler sur 5. Quand vous passer de 85 à 90, pour des gens qui font la route tous les jours entre Amiens et Paris, c'est la différence entre j'ai trois fois des problèmes par semaine à je n'en ai plus que deux fois. Si on arrive après, au travers

de la démarche H00 et dans le travail commun avec Réseau, à passer au-dessus de 90, on peut peut-être passer à plus qu'un problème par semaine. Je crois que lorsque l'on passe trois heures dans les transports tous les jours, c'est une vraie libération quand vous avez votre opérateur qui vous propose cela. Vous l'avez vu, vous lisez la presse comme moi, toute l'opinion de Xavier BERTRAND sur le TER Hauts-de-France est totalement liée au prisme de ce que l'on produit sur le Y Picard donc on doit être ambitieux sur cette zone-là du territoire. Je crois que, par peur, ils n'ont pas voulu la mettre dans les appels d'offres, mais en fait ils l'ont... je pense qu'ils ont mis Paris-Beauvais parce que cela présentait moins de risques vu l'étanchéité de la ligne, mais ça les démangeait de mettre le Y Picard dans le lot, j'en suis convaincu. Il faut donc que l'on apporte une réponse là-dessus. Ce que je vous présente aujourd'hui, la motivation est principalement tirée sur ce que l'on veut faire sur le Y Picard. Vous voyez, il y a un effet de masse puisque l'opportunité se fait quand même principalement sur la fin de vie des VR2N qui sont en Nord-Pas-de-Calais et donc l'effet grande région joue à plein là-dessus. Ce sont des solutions qu'on n'aurait pas trouvées en restant Picardie d'un côté et Nord-Pas-de-Calais de l'autre et qu'on arrive à trouver en étant dans un grand ensemble régional. J'ai beaucoup parlé donc je redonne peut-être la parole pour les questions, Raphaël.

M. SMAGHUE, CGT

Si je peux me permettre, je voudrais simplement une réponse à une question...

M. MARTEL, Directeur production

Effectivement, sur les AGC. Sur les AGC, en fait les AGC se suffisent en propre. On avait anticipé la mi-vie des AGC et donc on en a cinq de trop aujourd'hui qui sont d'ailleurs en GBE. Donc, on va aborder le programme industriel avec beaucoup de facilités puisque l'on va transformer les rames qui sont en GBE en rames qui seront injectées sur le programme industriel donc en fait on a fait un peu l'écureuil là-dessus et on a mis des billes de côté sur les AGC et on ne cherche pas à les déplacer de mission. Les AGC resteront où ils sont pour faire les mêmes trains qu'aujourd'hui. L'AGC c'est la rame de base du TER PROXI et on n'est pas inquiet sur le programme industriel de rénovation puisque l'on a déjà prévu de mettre de côté cinq rames.

M. SMAGHUE, CGT

C'était juste pour avoir une précision, si vous pouvez nous donner les chiffres, les rames, les mi-vie...

M. MARTEL, Directeur production

Le programme va s'étendre sur huit ans. On pourra vous donner le graphique complet, oui. Il y a le graphique de la page 5, y compris AGC. Parce qu'avec le document, on voulait une réflexion sur les gros porteurs, c'est pour ça que ça n'y est pas, mais il n'y a aucun problème pour vous le donner, évidemment, Monsieur SMAGHUE.

Mme LAMBERT, Relations sociales

On a encore une demande d'intervention de la part de Monsieur TOURNAY et de la part de Monsieur FRANÇOIS.

Mme TOURNAY, UNSA Ferroviaire

Merci. Le dossier flotte, on en a parlé longuement hier. On a passé quatre heures dessus, c'était très riche, c'était très intéressant, on a eu quand même pas mal de réponses à toutes ces questions qui ont été posées. C'est vrai que des gros dossiers comme ça traités en com éco sont très intéressants parce que l'on y passe beaucoup de temps. Là, il est déjà 16h11, je ne pense pas qu'on va refaire quatre heures là-dessus. J'aurais deux questions, dont une plus technique. Les V2N que nous allons recevoir, est-ce que cela va être des rames blocs ou est-ce que cela va être comme nos vieilles VR2N qu'on s'amuse à triturer du matin au soir qui péjorent énormément de temps sur la production et les sorties de trains. Deuxième question, si j'ai bien compris, en Gare du Nord, il n'y aura plus de mise en tête, frein, des systèmes de refoulement et tout et donc le personnel qui faisait tout cela, que va-t-il devenir ? Merci.

M. MARTEL, Directeur production

Oui, l'ambition c'est bien d'exploiter les V2N donc plutôt sur des coupons à six caisses, mais à la rigueur, pour des opérations exceptionnelles, on pourrait se réserver la possibilité d'augmenter les coupons, ce qui est quand même intéressant. Donc on va chercher à fonctionner en rames blocs et il faut aussi qu'on étudie en mètres linéaires de voies les places disponibles puisqu'en fait, aujourd'hui, vous avez 54 voitures VR2N et qu'arriveraient donc 82 voitures V2N donc ce n'est pas tout à fait le même nombre et il y aura aussi les problématiques d'où on les gare au niveau du Technicentre de Lille, cela fait partie également des éléments de réponse à apporter. Concernant le produit train de Paris Nord, confère le dossier qu'on a abordé juste avant, il y aura une modification de l'emploi donc ça veut dire que, évidemment, les gens qui aujourd'hui travaillent là-dessus, on est sur un horizon à quatre/cinq ans, mais c'est pour cela qu'il faut anticiper ces transformations-là pour que ces gens-là ne se retrouvent pas du jour au lendemain en difficulté. Mais c'est sûr que, aujourd'hui, le poste d'accrocheur ou de refouleur de la Gare du Nord, demain, on a plus de besoins puisque l'exploitation bascule en rames automotrices. Par contre, on aura toujours des besoins sur d'autres métiers. On verra si l'on continue à exploiter comme ça avec des CRML, par exemple. Il pourrait donc y avoir des passerelles sur les métiers de CRML. Il y aura des besoins au Landy, c'est sûr et certain. Je pense que l'activité au Landy va augmenter avec ce schéma-là et donc il y aura des besoins au Landy. Je pense qu'on aura de nombreuses possibilités de reclassement sur le site de Paris et après vous êtes à Paris, si les gens du coup souhaitent quitter TER et aller faire autre chose, ils ont plein de possibilités sur place de le faire donc c'est quand même vraiment un bassin d'emploi, Paris Nord, sur lequel on est assez peu inquiet sur la possibilité de faire une ou plusieurs propositions à tout le monde.

Mme TOURNAY, UNSA Ferroviaire

Petite précision, j'ai ouï-dire, parce que comme vous dites qu'il va y avoir trente caisses de plus au niveau V2N par rapport aux VR2N, qu'il y a une étude qui est faite, que le chantier juste après le pont, après l'A2000, en gare de Lille qui est l'ancien dépôt, serait récupéré et que l'on pourrait y mettre des rames là-bas. On proposerait au peu de personnels qui reste de rattacher le matériel, donc une extension du chantier pour pouvoir y garer des rames. Pouvez-vous nous apporter des précisions sur ce sujet ? Merci.

M. MARTEL, Directeur production

C'est un peu prématuré, mais on travaille effectivement le sujet, Monsieur TOURNAY, je ne vous le cache pas. Effectivement, une fusion du dispositif de mouvement du dépôt de Fives et de l'atelier TER de Lille et la possibilité d'aller occuper le terrain du dépôt de Fives. On se dit que si on n'a pas de projet pour Fives, peut-être que d'autres que nous en auraient. On est donc en train de réfléchir au sujet. Aujourd'hui, le dépôt de Fives ne sert plus à grand-chose en fait, objectivement, dans le mode d'exploitation puisque l'on a organisé les pleins de gazole, par exemple, ailleurs. La station gazole de Fives ne sert quasiment plus que pour les engins de l'Infra et on a très, très peu de mouvements sur le dépôt. À côté de ça, le faisceau n'est pas très pratique, il n'est pas adapté aux automoteurs donc il y aurait sans doute de l'investissement à prévoir. On est en train de regarder tout cela, Monsieur TOURNAY, c'est vrai, on travaille dessus.

Mme TOURNAY, UNSA Ferroviaire

Je vous remercie.

Mme LAMBERT, Relations sociales

Monsieur FRANÇOIS.

M. FRANÇOIS, SUD-Rail

Du coup, on est un petit peu passé à autre chose, je suis désolé, c'est l'inconvénient de Teams et de ne pas être en présentiel. Tout à l'heure, vous avez cité l'exemple d'une demande de secours, donc hier si je ne me trompe pas, sur Le Poirier, où tout s'est bien passé. C'est pour ça que j'ai vite, vite, voulu réagir, mais tant pis pour le décalage, je suis désolé. J'ai un autre exemple. La dernière fois, il y avait eu les travaux sur Hirson qui ont été rendus en retard et il y a une rame Fret qui est restée coincée au carré de Berlaimont. Je suppose que je ne vais pas vous faire un dessin. Vous voyez à peu près comment c'est par là.

M. MARTEL, Directeur production

Je connais.

M. FRANÇOIS, SUD-Rail

Donc qui n'a pas pu rentrer à Aulnoye pour faire tête-à-queue comme ça se faisait avant puisqu'il n'y a plus personne, forcément. Là, dans ces cas-là, ça a occasionné... moi, je faisais un tour Lille à ce moment-là donc j'étais sur place à Aulnoye, donc suppression, il y a eu 1h30/2h00 de retard donc c'était juste pour dire : quand c'est bien, il faut le dire, mais quand ce n'est pas bien, il faut le dire aussi.

M. MARTEL, Directeur production

Après, ce n'est pas lié à la structure de l'offre. J'ai donné l'exemple du Poirier parce que c'est ce que nous permet aujourd'hui l'offre du SA 2020. Après, quand vous avez un train de Fret qui vous bloque, qui plus est à un endroit où vous avez une bif, c'est compliqué.

M. FRANÇOIS, SUD-Rail

C'est surtout au niveau de la gestion en fait parce que vous vous félicitez de votre gestion. Là, en l'occurrence, qu'est-ce que le train de Fret faisait-il là, devant les TER, alors que les travaux sur Hirson ne sont pas encore rendus ?

M. MARTEL, Directeur production

Je vais lâchement botter en touche côté Réseau puisque sincèrement cette partie-là n'est pas de mon ressort, mais effectivement, ne vous inquiétez pas, quand il y a les trains de Fret qui viennent chahuter nos TER, je le sais et j'en discute sans détour avec les collègues de l'EIC.

M. FRANÇOIS, SUD-Rail

D'accord, j'espère. Après, je vous le dis, c'est juste une remarque.

M. MARTEL, Directeur production

Je ne lâche rien, chaque jour je ne lâche rien, Monsieur FRANÇOIS, je vous le garantis.

M. FRANÇOIS, SUD-Rail

D'accord. Merci.

Mme LAMBERT, Relations sociales

Nous avons une demande de parole de Monsieur HOUEL.

M. RABIER, Président

Peut-être, juste avant, faire une réponse à Monsieur MALANSKA qui fait un commentaire. Cette idée que l'on trouve une solution pour tous quand il y a des réorganisations, je réaffirme ce qu'on a déjà dit pour les dossiers du passé, mais surtout les dossiers à venir. Elle vaut pour Paris, même si Florent MARTEL a dit que c'était en termes d'employabilité, c'est-à-dire de solutions plus faciles sans doute à Paris, mais c'est valable pour Amiens comme sur n'importe quel site. On ne privilégie pas tel ou tel site. Après, ce sont les opportunités qui peuvent être différentes effectivement, d'où l'idée d'anticiper. Le maître-mot c'est l'anticipation dans cette affaire. Je laisse la parole à Monsieur HOUEL.

M. HOUEL, CGT

J'ai simplement une petite question. Avec la permutation des Regio 2N qui partiraient au versant sud et l'arrivée des V2N, ces V2N dans le versant nord, elles seraient associées à quel engin moteur ?

M. MARTEL, Directeur production

Attention, il n'y a pas que les V2N, Monsieur HOUEL. Il y a également 23 26 500 donc 15 quatre caisses et 8 cinq caisses qui viendraient avec, donc on passerait en fait de 47 à 70 TER2Nng. Donc, vous voyez, on aurait quand même... L'engin de base sur le versant nord, ce serait vraiment le TER2Nng et le Regio 2N au sud. Donc le V2N, lui, il couvrirait à terme, peut-être, 5 lignes de roulements donc ce n'est pas lui qui va faire masse quand même, mais en tout cas il nous permettrait, vous voyez, sur certains trains compliqués en termes d'emport, d'offrir une capacité à 900 places. En fait, on a exploré plein de pistes sur les loc : les 27300 de Transilien, les 26000 de

Fret. On a essayé de nous proposer les 36000 de Fret, mais on a de la mémoire et on n'en a surtout pas voulu. En fait, on va finalement se rabattre sur les 22 200 RC, donc il y en a 15 en Nord-Pas-de-Calais, qui vont être complétées de 6 de PACA. Il y en a 3 qui sont déjà arrivées et il y en a 3 autres qui vont arriver à l'automne donc on aura un parc total de 21 loc 22 200 RC. Il y aura un programme industriel à faire dessus puisque l'automate de révers qu'il y a sur la 22 200 RC n'est pas le même que celui des V2N donc il faudra se payer une petite transformation côté loc pour garantir la réversibilité et ensuite, comme je le disais à Monsieur TOURNAY avant, un mode d'exploitation en rames blocs, six caisses de V2N, cabines de révers et puis la 22 200 RC derrière. 22 200 RC, ça reste de la 22 200 donc ce n'est pas super sexy. Après, on n'a pas trouvé d'autres possibilités. Il n'y a pas de marché d'achat de locomotives électriques voyageurs avec des trucs de révers qui existent aujourd'hui donc on ne peut pas se payer un développement pour 20 loc, on paierait des frais fixes, ça rendrait le prix de l'engin complètement délirant donc on ne peut pas s'engager dans cette voie donc on est obligé de travailler sur le marché de l'occasion et comme on connaît bien les 22200, on a voulu les garder. Elles sont quand même plus fiables, nos 22 200 RC que les 22200 d'Intercités puisqu'elles ont reçu, je le rappelle, une opération blocs au milieu des années 2010, c'était 2015 pour nous, puis 2016 pour PACA, je crois, donc ça leur a quand même redonné de la fiabilité même si ce n'est quand même pas la panacée. Ce serait donc de la 22 200 RC, pour répondre précisément à votre question, Monsieur HOUEL.

M. HOUEL, CGT

Merci.

Mme LAMBERT, Relations sociales

Je n'ai pas d'autres demandes d'intervention.

M. RABIER, Président

Je pense que l'on arrive au terme de ce CSE de fin juillet. Je voulais remercier tous ceux qui ont contribué à l'élaboration de ces dossiers parce que c'est quand même, vous le savez, également du travail. On essaye de vous les donner en amont, le temps que chacun s'approprie. Je souligne qu'effectivement, comme vous l'a dit Monsieur TOURNAY, que la com éco a bien, sur le sujet un peu de la stratégie de la flotte, bien éclairé tous ceux qui étaient présents. Vous l'avez compris, c'est un sujet important qui draine tout un tas d'objectifs qualitatifs, derrière, au fond et qui devrait nous renforcer dans nos capacités à mieux servir les intérêts de l'entreprise, du Conseil régional et des voyageurs. Madame BASSEZ, excusez-nous, on n'avait pas vu, on vous écoute.

7) Questions/Réponses

Mme BASSEZ, CGT

Oui, Monsieur RABIER, j'avais demandé la parole avant la coupure tout à l'heure. Donc j'avais mis un petit message comme quoi je reprendrai la parole à la fin dans les questions/réponses. C'était juste un petit complément pour Monsieur MARTEL par rapport à la question de l'EAS. Vous nous avez dit, Monsieur MARTEL, si je me

souviens bien, qu'à certains moments, les opérateurs du COP fantasmeraient lorsqu'ils disent qu'il y aurait un passage en EAS pour l'attribution d'un congé chez les ASCT. J'espère que cette expression n'est pas péjorative dans votre bouche, car lu sur un PV de CSE, les agents concernés pourraient assez mal le prendre.

M. MARTEL, Directeur production

Madame BASSEZ, c'est comme vous voulez. Vous savez, je suis tout à fait capable de vous parler en langue d'énarque, je sais faire. Je peux le faire si vous voulez, il n'y a pas de problème. J'essaye de parler-vrai, je fais de la prod à la SNCF depuis 30 ans. Le COP, j'y suis au moins une fois par semaine donc je connais les gens. J'ai beaucoup d'estime et d'affection pour les GATER donc évidemment que non, ce n'était pas péjoratif. Après, un GATER ne représente pas la parole de la direction. S'il a envie d'expliquer que ce qu'il se passe, c'est par rapport à l'attribution des congés, il peut le faire, mais c'est pour ça que je dis que c'est du domaine du fantasme parce qu'il ne peut pas s'appuyer sur des études ou sa compétence propre pour pouvoir en juger. C'est pour ça que j'utilise le mot, ça n'est évidemment pas péjoratif.

Mme BASSEZ, CGT

D'accord. Alors, si ce n'était pas péjoratif dans votre bouche, je vais me permettre de l'usiter, mais pas non plus de façon péjorative. Je voulais vous poser quelques questions. Ne serait-ce pas vous qui fantasmez quelque part sur une organisation du travail idéale, Monsieur MARTEL ? Ne serait-ce pas vous qui fantasmez sur le fait que le dimensionnement actuel de la CPST soit compatible avec sa charge de travail ? Ne serait-ce pas vous qui fantasmez sur les effectifs ASCT qui ne seraient pas en sous-effectif ? Ne serait-ce pas vous... vous savez, et ça, ce n'est plus à prouver que les roulements ASCT subissent de la productivité depuis des années. Dans ce cas, les effectifs d'agents à la réserve, ne seraient-ils pas à revoir ? Je vais arrêter là, sur une seule question, allez-vous nous laisser fantasmer sur le fait que l'EAS couvre en fait un sous-effectif chronique que la délégation CGT dénonce depuis des années ? Nous réclamons, pour la CGT, des embauches pérennes depuis des années, pas que des CDD, des embauches pérennes. Ou alors, allez-vous nous prouver que ceci n'est qu'un fantasme de notre part en nous donnant enfin les éléments sur l'EAS que nous vous réclamons depuis si longtemps ? Merci.

M. MARTEL, Directeur production

Vous m'avez fait une François HOLLANDE avec le coup du fantasme, j'ai apprécié Madame BASSEZ. Ce n'est plus « moi, président », mais c'est « allez-vous nous faire fantasmer ».

Mme BASSEZ, CGT

Je reprends vos propos, c'est tout.

M. MARTEL, Directeur production

Écoutez, à partir du moment où, déjà, c'est extrêmement hétérogène d'une journée à l'autre et que le volume global représente moins de 1 %, on ne peut pas... je comprends, de votre point de vue, je comprends que vous vous saisissiez de l'EAS pour quelque part aller attaquer les trajectoires d'effectifs d'ASCT, OK. Sauf que, objectivement, ce n'est pas en creusant les REX et en créant, si vous voulez, des

postes pour aller analyser des choses qui ne servent à rien en fait en termes de qualité de prod qu'on va y arriver.

Mme BASSEZ, CGT

C'est vous qui décrêtez que ça ne sert à rien.

M. MARTEL, Directeur production

Oui, ça peut m'arriver de fantasmer, ça m'arrive de fantasmer parce que j'essaye toujours de penser l'organisation de demain et notamment dans ce contexte d'ouverture à la concurrence parce que, moi, j'ai envie que mon entreprise gagne. J'ai le maillot SNCF, je ne porte pas d'autre maillot que celui-là. Donc, oui, peut-être, après je sais que la réalité est toujours ni blanche ni noire et que tout cela, ça a besoin d'être bien discuté, bien compris, que ça doit être accompagné, que parfois on fait des erreurs, ne serait-ce qu'en présentation, donc quand on lance des projets, ce sont toujours des chemins semés d'embûches. En attendant, aujourd'hui, pour nous, on en a parlé tout à l'heure sur la GPE, s'il y a aujourd'hui des pénuries d'ASCT, je pense qu'on est capable de le dire avec précision, mais, si vous voulez, monter une organisation du travail qui vous garantit le zéro EAS parce qu'il y aurait en permanence, dans chaque site de production, quelqu'un de réserve... outre le fait qu'il y aurait toujours le moment où ça ne serait pas la bonne heure et le bon endroit où ça se passe. Vous savez, le zéro défaut, en production, ça coûte beaucoup plus cher que ce qu'on accepte. Nous, on vous dit que par rapport à l'engagement conventionnel, notre contrat par rapport aux clients qui nous paient 500 millions d'euros par an, c'est de dire : pas d'EAS sauf en cas exceptionnel pour sauver les trains. On a estimé que la traduction de cette phrase-là, c'était : moins de 1 % du volume de trains produits chaque jour. Ça semble avoir été accepté par l'AO, on va rester dessus. Le jour où l'on est au-dessus de 1 %, évidemment, on en rediscute ensemble. Moi, je n'ai pas de problèmes avec ça puisque l'on vient de fixer cette limite. Y compris sur des mois d'août où il n'y a que huit trains, on ne va pas... l'EAS ce n'est pas un ESR non plus, donc ça peut faire partie de l'exploitation, ce n'est pas un mode d'exploitation que la région veut, nous sommes d'accord, c'est écrit dans notre contrat, donc on l'évite, mais parfois on ne peut pas l'éviter parce qu'il se passe des choses chez les agents ou parfois le matériel aussi ou parfois il y a des erreurs humaines dans la gestion qui peuvent arriver également et qui se soldent par ce type de demandes.

Mme BASSEZ, CGT

Monsieur MARTEL, si je peux me permettre, vous nous parlez de coûts, j'entends que vous nous parlez de coûts. Effectivement, dans le cadre des appels d'offres... et du contrat qui nous lie à la région, c'est un paramètre essentiel, mais nous, nous vous parlons aussi de conditions de travail, nous vous parlons de sécurité, nous vous parlons de services et n'oublions pas que nous n'avons pas encore le cahier des charges au niveau des appels d'offres et que le coût ne sera pas le seul paramètre à remplir.

M. MARTEL, Directeur production

Je suis d'accord. D'ailleurs, je fais le lien avec la discussion que nous avons eue avec Monsieur SMAGHUE juste avant quand il parlait de l'organisation à la maintenance, c'est un peu le même sujet. Moi, je suis d'accord. D'ailleurs, l'expression que fait

Xavier BERTRAND, je relisais récemment la revue des régions de France, il explique que ce n'est pas une question de coûts, que ce n'est qu'une question de qualité, l'ouverture à la concurrence sur Hauts-de-France. À la rigueur, on verra bien ce qu'il y a dans le cahier des charges, chiche. Et si jamais le choix se fait in fine sur le coût, ce que subodorait Raphaël tout à l'heure, je pense que certains pourraient aller retrouver l'article en disant « écoutez, excusez-nous, mais il y a quelque temps, vous nous avez écrit quelque chose qui concernait la qualité et pas les coûts ». Je suis d'accord avec vous, tout cela représente un équilibre. On sait que si l'on tire la logique de coûts trop loin, on ne sera de toute façon pas dans l'acceptation des cheminots, des projets, que ce sera rejeté ou alors que si c'est accepté, ce sera accepté en force et ce sera mal vécu et donc ça ne fonctionnera pas. Oui, bien sûr, dans tout ce que l'on va faire là, il y aura un équilibre à trouver entre la meilleure trajectoire économique et l'acceptation par les cheminots de ces nouvelles manières de produire, je suis d'accord avec vous, et ça concerne les agents de maintenance comme les ASCT, et tous les autres bien sûr. Est-ce que comme ça, ça vous va ? C'est un peu théorique notre échange, Madame BASSEZ.

Mme BASSEZ, CGT

J'ai entendu votre réponse.

M. MARTEL, Directeur production

Vous voyez, dans les trajectoires économiques, quelque part on pourrait avoir plusieurs scénarios, le scénario hard, tout pour les coûts, ça représente autant, mais voilà ce qu'on rogne sur le service, le scénario médian, le scénario tout pour le service, le scénario offre et service premium, il y aura tout un spectre et sans doute, d'ailleurs, que l'offre au final que l'on fera à l'AO, dans la réponse à l'appel d'offres, ce sera un mixte de tout cela. Ça ne sera pas tout blanc ou tout noir, j'en suis absolument convaincu.

Mme BASSEZ, CGT

C'est certain.

M. MARTEL, Directeur production

Si à la fin tout cela doit se terminer en bagarre générale, ce n'est pas la peine. Je pense même que politiquement, la région n'y a pas intérêt.

Mme BASSEZ, CGT

Très bien. C'est fini pour moi.

M. RABIER, Président

Merci. Écoutez, je vous propose de prendre congé. Je vous souhaite une bonne fin de soirée, de bonnes vacances pour ceux qui vont en prendre dans les jours ou semaines à venir et je vous donne rendez-vous pour le prochain CSE fin août. Nous faisons l'ordre du jour demain. Bonne soirée à tous.

La séance est levée à 16h33.