

Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

SÉANCE EXTRAORDINAIRE DU 28 AOÛT 2020

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. SERHANI, Relations Sociales	
M. LAFFITTE, Responsable RAO	
M. GUICHARD, Directeur de Région	
Mme THIEBAUT, Pôle Relations sociales	

ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc/Présent	SUPPLÉANTS	<u>OS</u>	Exc./Vote
M. KIKOS	CGT		Mme CORBIN	CGT	
Mme DERAÏN	CGT	E	M. WATTEBLÉD	CGT	présent
M. FOURNIER	CGT		M. WILLAEYS	CGT	
Mme BASSEZ	CGT		Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT	E	M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT		M. WARTELE	CGT	présent
M. ESPINOUSE	CGT		M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT		Mme KOURKOUZ	CGT	
M. HOUEL	CGT		M. PARJOUET	CGT	
M. LAMBERT	Sud Rail		M. MALANSKA	Sud Rail	
M. FRANCOIS	Sud Rail		M. TACHEVIN	Sud Rail	présent
Mme MIET	Sud Rail		Mme RICHON	Sud Rail	
M. SOUIN	Sud Rail		M. HIAUX	Sud Rail	
M. LENFANT	Sud Rail		Mme PARENTY	Sud Rail	
M. EUDELINÉ	Sud Rail		M. PLATEAUX	Sud Rail	présent
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail		Mme PLESSY	Sud Rail	
Mme LE SAINT	UNSA Ferroviaire		M. LEVENT	UNSA Ferroviaire	Présent

Mme COQUERIAUX	UNSA Ferroviaire	E	M. MASSE	UNSA Ferroviaire	
M. HONVAULT	UNSA Ferroviaire		M. GAUDEAU	UNSA Ferroviaire	
M. MIENS	UNSA Ferroviaire		Mme DUPRE	UNSA Ferroviaire	
Mme CORNET WIART	UNSA Ferroviaire		M. LEMOINE	UNSA Ferroviaire	
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. MIGNIEN	CGT	Fédération Nationale des Travailleurs, Cadres et Techniciens des chemins de fer
M. CORDIER	SUD-Rail	Fédération des Syndicats des Travailleurs du Rail Solidaires, Unitaires et Démocratiques
Mme DEBAST	UNSA Ferroviaire	Union Nationale des Syndicats Autonomes Fédération des cheminots
M. FERTÉ	FO	FO
M. VEZARD	CFDT	Fédération des cheminots CFDT

Ordre du jour de la réunion du Comité Social et Économique
du vendredi 28 août 2020

Informations sur la mise en concurrence par concession de service public relative à la gestion et l'exploitation de transport ferroviaire de voyageurs concernant les lignes dites de l'Etoile d'Amiens, l'Etoile de Saint-Pol-sur-Ternoise et de la ligne Beauvais-Paris

La séance est ouverte à 9h.

M. GUICHARD, Directeur de région

Bonjour à toutes et à tous, donc, Frédéric GUICHARD, je suis en salle et à bonne distance avec Tanguy LAFFITTE, Raphaël RABIER, Karim SHERANI et Camille THIEBAUT pour ce CSE qui va porter sur l'information sur la mise en concurrence par concession du service public relative à la gestion et l'exploitation du transport ferroviaire de voyageurs concernant les lignes dites de l'Étoile d'Amiens, l'Étoile de Saint-Pol-sur-Ternoise et enfin de la ligne Beauvais-Paris. Je propose d'abord l'aspect peut-être appel ou administratif, je laisse Raphaël opérer.

M. RABIER, Président

Oui, merci Frédéric. Bonjour à tous et à toutes, donc on va commencer par l'appel, comme nous le faisons traditionnellement. Pour la délégation CGT ?

M. MIGNIEN, RS CGT

Bonjour, pour la délégation CGT, la délégation est complète, il y aura monsieur WATTEBLED qui remplace madame Daisy DERAÏN, monsieur David WARTELE remplace Monsieur Fabien SMAGHUE et nous aurons une déclaration liminaire.

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Bonjour, donc seront présents madame MIET, monsieur SOUÏN, monsieur LENFANT, monsieur EUDELIN, monsieur PLATEAUX qui remplace Anthony FRANÇOIS, monsieur TACHEVIN remplace madame RONGIER, monsieur LAMBERT n'est pas remplacé.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Bonjour à toutes et à tous, pour la délégation UNSA, monsieur Jean-Jacques TOURNAY sera excusé pour cause de congé protocolaire et non remplacé, monsieur Marc LEVENT remplacera madame Agnès COQUERIAUX. Terminé pour moi.

M. SHERANI, Pôle relations sociales

Loïc, tu ne nous entends pas ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Si, je vous entends, mais je ne sais pas si Franck DELECOEULLERIE et madame DEDISSE sont présents. Normalement, ils devraient être là. Christine n'est pas là.

M. RABIER, Président

On note votre présence et s'ils se connectent, on le notera, merci.

M. VÉZARD, RS CFDT

Pour la CFDT, la délégation est composée de monsieur TAILLEZ, madame MAGNIER et moi-même, monsieur VÉZARD.

M. GUICHARD, Directeur de région

Très bien, merci pour cet appel. Ce que je vous propose et je l'ai entendu, puisque certains l'ont déjà exprimé qu'on passe à des déclarations liminaires si vous en avez.

J'ai cru comprendre déjà que la CGT en avait une et bien sûr, si les autres organisations syndicales en ont, on les fera dans la suite. J'écoute déjà la déclaration de la CGT.

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

Monsieur le Directeur,

Nous voici réunis, enfin presque, parce que nous sommes encore en distanciel en plénière extra concernant la future mise en concurrence de 3 lots par l'Autorité Organisatrice. Les élus du Conseil Régional des Hauts-de-France ont décidé de piquer les fesses de la SNCF et ont donc mis en œuvre la machine à concurrence. Cette posture libérale piquera surtout les fesses des cheminots, mais également des usagers et plus largement des contribuables. Il est tout autant inadmissible d'entendre les propos du président de la région Hauts-de-France, Xavier BERTRAND et de son adjoint aux transports Franck DHERSIN vis-à-vis de la SNCF, quand on sait qu'ils ont largement participé à la destruction de l'entreprise historique de par la politique libérale qu'ils mènent depuis plusieurs années.

Les élus de droite ne cachent plus leur volonté de confier les lignes ferroviaires au privé et tentent de camoufler le caractère purement idéologique de leur démarche derrière des critiques sur la qualité de travail des cheminots. Mais nous y reviendrons.

Le processus est donc lancé depuis le début du mois d'août et verra son aboutissement au SA 2024, soit en décembre 2023. D'ici là, beaucoup d'eau aura coulé sous les ponts ou plutôt sur les rails. En effet, quelques élections ont eu lieu et beaucoup de promesses les auront égrainées, plusieurs promesses utopiques, populistes, réalistes, tout y passera, nous y sommes habitués. Concernant le ferroviaire, force est de constater qu'il s'agit presque d'un acharnement à le démanteler depuis de nombreuses années. Sans remonter trop loin, et en quelque date, 1995, suite à un endettement de la SNCF pour la construction des lignes à grande vitesse et leur nom financement par l'État, il envisage l'abandon de plusieurs milliers de kilomètres de lignes d'aménagement du territoire. La réponse fut au niveau, certains hommes politiques s'en souviennent encore. Arrive ensuite 1997 et l'éclatement du système ferroviaire en 2 entités distinctes : SNCF et RFF avec pour argument de régler le problème de la dette partiellement transférée à RFF. Mise en œuvre d'une stratégie de développement régional de voyageurs, suite au conflit social de 1995.

En 2000, signature des conventions TER ambitieuses qui développent l'offre de transport ferroviaire. Dans le même temps, voilà qu'arrivent la gestion par activités et les prémices du chacun dans son coin. 2006 verra la libéralisation du fret ferroviaire porté par les fossoyeurs libéraux. On mesure hélas le résultat catastrophique et force est de constater que les erreurs n'ont pas servi de leçon aux tenants de la concurrence soi-disant libre et non faussée. Vient alors 2014 : endettement persistant de RFF et SNCF, dysfonctionnements répétés, générées entre les conflits entre ces 2 EPIC. Si on ne fonctionnait pas avec 2 entités, qu'à cela ne tienne, la réforme ferroviaire verra l'éclatement en 3 entités : SNCF, SNCF Réseau et Mobilités sont réglés le sujet de l'endettement.

Puis 2018, une nouvelle réforme se prépare, nouvel éclatement encore plus important : ouverture à la concurrence du trafic voyageurs, multiplication d'entreprises

ferroviaires privées sur le réseau national. L'État propose l'abandon de plusieurs milliers de kilomètres de lignes d'aménagement du territoire et plusieurs dessertes de villes moyennes par le TGV. Vous le voyez, ces personnes qui traînaient dans les ministères à ces époques sont les mêmes qui désirent aujourd'hui offrir le réseau aux diverses entreprises privées. Il faut reconnaître chez eux une certaine constance.

Mais pourquoi en sommes-nous arrivés là ? Il faut bien le reconnaître, ces élus de la nation ont bien été aidés par la politique d'entreprise menée depuis de nombreuses années, politique consistant à démonter minutieusement l'entreprise en la morcelant par activités, en la préparant en quelque sorte à la vente à la découpe. Ce travail de sape effectué, cette désintégration de l'entreprise désoriente les cheminots et enlève les synergies essentielles au service ferroviaire, si bien que désormais chacun voit midi à sa porte. La CGT l'a démontré depuis de nombreuses années, nous pouvions faire autrement que pulvériser notre entreprise publique. « Ensemble pour le fer » explique et démontre que d'autres choix sont possibles pour satisfaire service public ferroviaire de qualité au niveau des attentes de la nation, mais encore fallait-il le vouloir. Au lieu de cela, ce fut la course en avant pour un démantèlement en bonne et due forme.

La CGT prendra ses responsabilités, comme toujours pour démontrer que d'autres choix sont possibles. La particularité du mode ferroviaire nécessite une coordination optimum pour assurer la sécurité et la qualité du service, car chaque train peut avoir un impact sur les autres. Or la multiplication des acteurs va complexifier cette tâche, entre donc dégradera le service et coûtera certainement plus cher à l'AO. Les collectivités devront alors accroître leur financement, notamment par l'impôt. Les usagers verront les prix augmenter, il y aura une pression pour abandonner certaines dessertes sous prétexte de rationalisation. C'est le contraire de la politique qu'il faudrait mener.

Concernant les cheminots, ils ne se feront pas que piquer les fesses, d'ailleurs à la lecture des documents reçus, l'ensemble des cheminots, quelle que soit leur activité, métier, CSE seront potentiellement concernés. Et oui, que l'on soit à Réseau, à Mobilités ou ailleurs, l'avenir n'est pas un long fleuve tranquille. L'exemple de fret SNCF devrait vous faire frémir, mais il n'en est rien, après l'ouverture à la concurrence, fret SNCF n'a jamais fait que dépérir et aujourd'hui, des centaines d'emplois sont encore menacés. Plan de relance après plan de relance, le gouffre s'agrandit. Sans évoquer la part modale qui s'est effondrée toutes entreprises confondues. C'est donc cela que vous souhaitez à l'édifice du transport de voyageurs, et que dire de l'aspect humain dans le dossier quand on voit que les cheminots ne sont que des chiffres à transférer. Devons-nous pour rappeler qu'à travers chaque transfert que vous envisagez se cache la vie d'un homme et de femme qui ont été tant dévoués à la réussite de leur entreprise, qui ont tant travaillé pour produire le ferroviaire d'aujourd'hui, qui se sont vu sacrifier des centaines d'emplois, à qui on a demandé depuis des années des sacrifices énormes, des sacrifices qu'ils ont faits pour que l'entreprise n'en vienne jamais à ce qu'elle s'apprête à faire est sacrifié.

Prenons maintenant l'exemple de la région Grand Est, un document d'information a été diffusé par la direction SNCF concernant l'impact pour les cheminots de la mise en concession de la ligne Nancy – Contrexéville. Il est fort à parier que vous en ferez de même rapidement. En fin de processus, le licenciement, y compris pour les statutaires est largement présent. Il y a clairement une volonté d'en faire un élément

normal des procédures de mise en concurrence. Si depuis la publication des décrets d'application de la réforme de 2018, plusieurs régions ont lancé un processus de mise en concurrence, Grand Est, PACA, Hauts-de-France, Centre-Val de Loire pour faciliter le dépeçage du service public, le législateur très largement inspiré par la direction SNCF a prévu un transfert obligatoire des cheminots au nouveau concessionnaire. En cas de refus, le licenciement est prononcé. Pour Nancy – Contrexéville, 39 postes devaient être transférés et l'échéance serait 2024. Mais cette situation pose plusieurs problématiques sur lesquelles il est indispensable que les cheminots se fassent entendre. La CGT les y aidera. Cet effet délétère de la réforme du système ferroviaire français que la CGT a combattu avec d'autres démontre bien la malhonnêteté des promoteurs du libéralisme.

Non, la concurrence n'est pas libre et non faussée, ici, elle est totalement artificielle. La réouverture rapide d'une vraie négociation d'une convention collective nationale du ferroviaire de haut niveau, comme le gouvernement s'y était engagé se fait d'autant plus nécessaire. La CGT va organiser le dialogue avec les usagers pour mettre en lumière cette situation. La concurrence n'est pas la solution, c'est un problème supplémentaire. La solution est le retour un service public du transport ferroviaire opéré par une SNCF publique unifiée est dotée de moyens adaptés. Comme d'habitude, la CGT sera présente sur tous les fronts. La défense des cheminots menacés de transfert ou de licenciement, la dénonciation de l'opération de privatisation menée par le Conseil Régional Hauts-de-France et d'autres et la critique de l'organisation du système ferroviaire imposée par le gouvernement.

Merci de votre attention.

M. GUICHARD, Directeur de région

Merci, je parlais dans le vide depuis tout à l'heure le micro étant coupé. Donc merci pour cette déclaration, il me semble si je m'en fie aux commentaires, Sud souhaite faire une déclaration liminaire, c'est bien ça ?

M. CORDIER, SUD-Rail

Oui, c'est ça.

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

Comment s'assurer de la distanciation sociale ? C'est très simple, grâce à un plan de thé confinement dans le TER Hauts-de-France appelé mise en concurrence des transports ferroviaires voyageurs. Le Conseil Régional Hauts-de-France s'est saisi de la possibilité offerte par Monsieur MACRON d'ouvrir le marché ferroviaire à la concurrence. Le président BERTRAND ne se cache plus pour faire du service public un sujet économique et un tremplin politique.

Vous nous présentez aujourd'hui un dossier d'information sur la mise en concurrence par concession de service public relatif à la gestion et l'exploitation du transport ferroviaire de voyageurs concernant les lignes dites de l'Étoile d'Amiens, de l'Étoile de Saint-Pol et de la ligne Beauvais – Paris. SNCF voyageurs serait candidate aux 3 appels d'offres, vous allez soumettre à l'Autorité Organisatrice des offres de services pour gagner cette compétition. Qu'entendez-vous par compétition ? Pensez-vous être à une table de poker dont les jetons sont les salariés passant d'une main à une autre. Pour rappel, ce jeu permet le bluff, technique d'illusions. Technique que vous maîtrisez dans la présentation de dossier de CSE en CSE. Pouvez-vous nous

garantir aujourd'hui, comme vous l'avez fait hier la main sur le cœur, que vous ne candidateriez pas via une filiale ? Allons-nous entendre le refrain : nous n'avons pas les conditions fixées par l'Autorité Organisatrice.

Le groupe est une force, c'est pourquoi nous utiliserons tous les leviers possibles pour gagner en robustesse dans la bataille de la concurrence, et bla-bla-bla. La politique de l'entreprise ces dernières années n'a fait que détruire notre outil. Les moyens nous ont été retirés et malgré la volonté quotidienne des cheminots, le service aux usagers s'est dégradé. Les décideurs s'en régalaient et pensent que notre savoir-faire et à leur disposition. Qui subira l'impact sur la vie professionnelle et personnelle ? Comme toujours, les cheminots.

Revenons à ce nouveau virus : concurrence. Parasite introduit dans le système ferroviaire pour perturber son fonctionnement et qui résiste aux tentatives de destruction en se dupliquant. En voici les symptômes : séparation physique par un périmètre géographique limité, séparation fonctionnelle par la constitution de sociétés dédiées ou comment diviser les cheminots d'une même région, quoi qu'il arrive. Séparation salariale par la fin des dispositions réglementaires liées à la rémunération. Séparation, suppression des avortements en échelons et conditions de classement en position. Séparation, restructuration de l'organisation du travail. Comme pour le Covid, les cheminots sont en droit de s'inquiéter sur votre capacité et votre réelle volonté à mettre en place un protocole efficace pour préserver leur entreprise et leur avenir.

Ce sera tout pour moi.

M. GUICHARD, Directeur de région

Merci pour cette déclaration. Karim, est-ce qu'il y a d'autres déclarations liminaires ?

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Non, apparemment, l'UNSA n'en a pas, la CFDT non plus, FO n'a pas répondu. FO, vous avez une déclaration ?

M. GUICHARD, Directeur de région

On dirait que non, peut-être quelques éléments de réponse de ma part, et dans un second temps, je vous propose de vous présenter de façon un peu plus détaillée ce qu'on vous a envoyé dans le dossier CSE, à savoir les avis de concession et c'est ce qui explique la présence de Tanguy LAFFITTE à nos côtés, puisqu'il est le chef de projet Réponses à appel d'offres, autrement dit de la petite équipe que nous avons mise en place sur la région pour constituer les dossiers de réponse.

Quelques éléments de réponse, je ne vais pas refaire l'histoire du ferroviaire, vous l'avez très bien faite et ça n'apporterait pas forcément d'éléments supplémentaires. Je me permettrai malgré tout de souligner que comparer fret et voyageurs, on n'est pas sur les mêmes marchés. Si vous regardez un peu l'actualité ou même l'histoire du trafic fret, il y a eu globalement une attrition du transport de marchandises ces dernières années et tous les secteurs d'activité en ont pâti. Le fait est que particulièrement le ferroviaire, parce que je regardais les chiffres encore récemment en remontant sur une quarantaine d'années, on a quasiment divisé par deux notre trafic. Pour autant la sphère voyageurs n'a pas du tout évolué de la même manière, on a très clairement eu une croissance assez significative, parce que dans les

années 2010, on était sur des croissances à deux chiffres on le constate régulièrement et même si la crise nous a mis un petit coup de frein qui n'est pas propre au secteur ferroviaire, ça vaut pour tous les secteurs économiques. On a globalement une fréquentation en hausse à bord de nos trains et c'est plutôt rassurant.

Je ne vais pas faire de politique non plus et je ne reviendrai pas sur les propos que vous avez tenus à l'égard de notre Autorité Organisatrice ou des élus de la région, je ne peux pas me le permettre, mais sans faire de politique, le fait est que la régionalisation a permis un investissement massif dans le TER qui aujourd'hui se traduit parfois par des ateliers nouveaux, parfois du matériel qui est neuf et c'est sans doute ce qui a aidé aussi au regain de fréquentation des transports régionaux qui — il faut se souvenir — étaient clairement en souffrance il y a une quinzaine d'années. Je le dis, la fréquentation est en hausse, pour vous donner un seul chiffre sur les Hauts-de-France en 2019, on était encore à + 4,7 % de trafic, donc on est clairement sur une bonne dynamique. Ça vaut pour le TER, pour Voyages et la circulation à bord de nos TGV. On est d'ailleurs parfois victimes de notre succès, puisque vous le côtoyez, vous le fréquentez aussi en tant qu'usagers ou par vos métiers respectifs, on a parfois des trains avec des taux de fréquentation qui sont très élevés et tout ceci est plutôt rassurant. C'était la précision que je voulais apporter de la différence entre le monde des transporteurs et le monde des voyageurs même si bien sûr j'aspire bien entendu à ce que ce monde des transporteurs puisse retrouver un regain ou une dynamique nouvelle qui permettrait de basculer un certain nombre de camions qui polluent nos routes aujourd'hui sur nos trains. Je ne peux que le souhaiter et l'espérer.

S'agissant de la procédure à l'ouverture à la concurrence, qu'on soit pour ou contre le cadre législatif est là. Il permet à la région aujourd'hui de s'inscrire dans l'ouverture à la concurrence. Ce n'est pas vraiment une surprise, ces avis de concession sont sortis le 30 juillet, je le précise, puisque c'était déjà annoncé depuis le début de la mandature de l'équipe actuellement en place au Conseil Régional, c'était annoncé depuis le départ, ça s'est concrétisé dans la précédente convention TER qu'on avait finalisé en 2019 avec ce qu'on appelle dans notre jargon un coupon détachable, autrement dit la possibilité pour la région d'ouvrir un volume qu'elle avait elle-même estimé à 20 % du trafic TER, ce n'est pas vraiment une surprise. Quant aux bienfaits ou aux méfaits de la concurrence, là aussi, selon les modèles qu'on peut prendre en référence, vous y trouverez parfois des bienfaits, parfois des méfaits, et donc je me garderai bien aussi de prendre modèle plutôt qu'un autre.

En tout cas, une chose est sûre, c'est que — et vous l'avez souligné — on est parfois injustement critiqués et je vous rejoins dans cette analyse, et je la partage, on est parfois injustement critiqués, mais malheureusement, on ne peut pas être comparés. L'une des vertus sans doute au moins de la concurrence, ce sera qu'on pourra être comparés avec d'autres opérateurs et je suis convaincu que ça permettra une prise de conscience de la vraie valeur de l'entreprise qui parfois est faussée par des propos aussi bien politiques que médiatiques qui nous touchent et qui me touchent tout autant qu'ils vous touchent, et j'en suis parfaitement conscient. Concernant le périmètre d'ouverture, en y reviendra un peu plus en détail tout à l'heure, vous avez souligné évidemment un point qui est de la réponse de la SNCF, oui, nous avons toujours dit que SNCF répondrait aux 3 lots et je vous redis oui aujourd'hui, SNCF répondra aux 3 lots, d'ailleurs j'imagine difficilement comment il pourrait en être autrement, Tanguy LAFFITTE qui est à mes côtés ne sera pas limogé la semaine prochaine, ça fait

plusieurs mois qu'il prépare les réponses à ces 3 lots et il continuera à travailler avec l'équipe sur la mise en place spécialement pour être prêt à un moment donné ; donc nous continuons à répondre en tant que SNCF.

Le fait est que le cadre juridique que nous impose aujourd'hui la région dans ces avis de concession passe par la création d'une société, nous allons donc y répondre avec une société qui sera 100 % SNCF. Mais je vous confirme que nous continuons à nous mobiliser pour être présent et dans tous les cas de figure et faire en sorte que notre réponse puisse avoir toutes les chances de remporter ses lots, puisque c'est bien notre finalité, c'est de faire en sorte de conserver ces marchés, certes en nous transformant, il ne faut pas se voiler la face. Si on répond à l'identique de ce qu'on fait aujourd'hui, nécessairement, on risque d'être mis de côté, donc il faudra qu'on soit innovants, il faudra qu'on soit compétitifs, on va se le dire aussi très clairement, puisqu'on sait que nos concurrents en face viendront avec des réponses qui seront sans doute à la fois nouvelles, mais aussi agressives sur différents aspects, donc il faut qu'on soit au rendez-vous sur ces points-là. Pour ce faire, c'est tout le travail qu'on est en train de mener déjà depuis plusieurs mois, qui est aussi un travail d'écoute du territoire, je le précise, puisque j'aurais moi l'occasion d'aller rencontrer un certain nombre d'élus dans les semaines qui viennent pour recueillir un peu leurs aspirations et leurs ambitions pour le transport de demain, mais en tout cas c'est toutes ces composantes qui vont faire que, je le redis, nous SNCF, nous répondrons bien à ces 3 lots qui sont ouverts.

Il y a un point sur lequel je m'inscris en faux quand vous soulignez que le service s'est dégradé ces dernières années. Si je m'en fie encore une fois aux statistiques et aux résultats que nous avons et tout particulièrement au programme TER 2020 qui a créé une belle dynamique positive depuis 2016, j'en veux pour preuve la totalité des contrats TER qui ont été renouvelés au niveau national qui nous assure une pérennité une visibilité sur plusieurs années en termes de charge de travail. J'en veux pour preuve aussi à un niveau plus régional les résultats que sont ceux de notre TER Hauts-de-France avec une amélioration de la régularité, avec un SA 2020 qui n'a pas été simple je le reconnais parfaitement, mais qui produit aujourd'hui du résultat et j'ai eu l'occasion de le vérifier ces derniers temps lorsque j'ai fait des tournés terrains, c'est le produit du résultat. Ce n'était pas aussi évident quand même quand on transforme la centrale sur 1300 sur le territoire, c'est un sacré défi à la fois de conception, mais aussi d'opérationnel que vous avez rendu possible.

Donc globalement, pour moi, le service ne se dégrade pas, il se transforme, c'est un fait, encore une fois, il faut qu'on assume, il faut qu'on fasse face au regain de fréquentation à bord de nos trains qui s'explique par plusieurs raisons, notamment la dimension économique, mais la dimension écologique aussi avec une prise de conscience qui est de plus en plus forte dans ce domaine. Donc il faut qu'on y fasse face et pour ça, il faut qu'on se transforme, c'est ce qu'on a fait avec le SA 2020, c'est ce qu'on continuera à faire dans les années qui viennent avec toutes les évolutions qu'on peut avoir tant sur le plan opérationnel technique que sur le plan commercial, mais en tout cas, je considère que nous avons une belle dynamique qui s'est désormais inscrite depuis 34 ans et nous ne sommes plus dans ce que nous étions il y a une dizaine d'années avec des relations qui étaient quand même très difficiles et surtout une baisse de fréquentation, alors même que nous avons connu il y a une

quinzaine d'années, comme je le disais tout à l'heure, des fréquentations en hausse quasiment à 2 chiffres.

Voilà les précisions que je voulais vous apporter en réaction directe avec vos déclarations liminaires et avant du coup de passer à la présentation de Tanguy Laffitte, je vois qu'il y a une prise de parole de Monsieur VÉZARD

M. VÉZARD, RS CFDT

Merci, Monsieur GUICHARD, je voudrais revenir sur ce que vous venez de dire sur la création d'une société 100 % SNCF. On voulait savoir si ça va être une entité qui allait être créée au sein du TER ou si c'était donc une filiale créée, que l'on gagne ou que l'on perde le marché, quoi qu'il arrive, les salariés donc les agents seront transférés dans cette entité, donc dans une filiale et donc ne seront plus à proprement parler les agents du TER Hauts-de-France comme actuellement. Merci, terminé.

Très bien. Très clairement, ça sera une société, le statut exact, on ne l'a pas encore défini, ça sera une société qui s'apparente à très clairement à une filiale qui sera 100 % SNCF qui s'appellera là aussi, on n'a pas défini son nom, elle pourra peut-être s'appeler SNCF TER Hauts-de-France, je ne sais pas exactement quelle sera son appellation exacte, mais ça sera une société, à l'instar de la société dans laquelle d'ailleurs nous sommes aujourd'hui, nous sommes tous depuis le 1^{er} janvier dans une société anonyme qui s'appelle SA Voyageurs, donc demain, il y aura cette société effectivement qui de fait de l'appel à concession qui nous impose un cadre juridique spécifique – je le précise, ça été marqué dans le dossier, la vraie volonté en tout cas de ce que j'ai senti de mes interlocuteurs derrière ce choix d'une création de société – il est avant tout sur un détour rage économique, c'est-à-dire de s'assurer de la parfaite herméticité à des flux financiers qu'il peut y avoir au sein de cette société versus ce qu'il peut y avoir au sein du groupe. Pour tout vous dire, il y a toujours une once de suspicion de la part de nos interlocuteurs quand on présente des factures de nous dire : mais, est-ce que vous êtes sûr que vous ne nous faites pas payer des prestations qui ne sont pas forcément celles du TER Hauts de France et donc quelque part, le statut de société à part entière crée une herméticité, parce qu'il faut rendre des comptes sur ce périmètre et des comptes extrêmement précis qui garantissent tout défaut d'étanchéité.

C'est le modèle assez classique, on va se le dire, des délégations de service public. Le fait est qu'on a dans le groupe Keolis qui pratique assez régulièrement sur ce type de modèle, puisqu'à chaque nouveau marché, c'est le cas par exemple de ceux qui sont sur la métropole lilloise du contrat Ilevia, il y a création d'une société qui est quasiment systématiquement demandée dans les délégations de service public. Voilà effectivement ce que je pouvais vous apporter comme précisions.

M. VÉZARD, RS CFDT

Merci, pour être plus précis dans ma question, donc ce sera une filiale TER Hauts-de-France ou une filiale TER national qui se positionnera ?

M. GUICHARD, Directeur de région

Pour moi, ce sera une filiale TER Hauts-de-France, parce qu'il faut qu'on soit au périmètre du lot et quand je dis une, ce sera peut-être d'ailleurs 3, sachant que — je le précise — quand bien même la région n'aurait pas imposé le fait de créer une société, nous aurions été quasiment contraints d'en faire une pour le lot de Saint-Pol-

sur-Ternoise, puisque ce lot inclut la maintenance des infrastructures, là aussi on l'avait pressenti, on n'est pas complètement surpris, puisque la région vient de financer en grande partie la rénovation déjà de 2 axes et du 3^e à venir entre Arras et Saint-Pol, et que de toute façon, n'ayant pas nous TER Hauts-de-France la compétence de mainteneur d'infrastructure, on aurait été nécessairement obligés d'aller chercher un partenariat et ce partenariat aurait nécessairement obligé à la création d'une société qui ressemble à une sorte de groupement pour assurer la maintenance de cette infrastructure. De toute façon, on aurait été confrontés à cette situation quand bien même il n'y aurait pas eu une affirmation dans l'avis de concession.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Nous allons prendre les 2 autres demandes de parole.

M. WATTEBLED, CGT

Vous m'entendez ?

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Oui, on vous entend.

M. WATTEBLED, CGT

Bonjour à tous, par rapport à cette annonce de création de filiale, on a bien compris les choses, on a lu le document. Une question, déjà, une affirmation, si on était encore une entreprise intégrée, on aurait pu répondre en tant qu'entreprise intégrée et sans créer de filiale. Donc ça, c'est un premier point déjà. Le 2^e point, c'est cette création de filiale, à l'instar de Getlink RATP, pourquoi ne pas répondre SNCF mobilités et SNCF réseau par exemple pour répondre à l'appel d'offres. Et puis dernier. Hélas, c'est une interrogation : concernant le transfert et les compétences, comment allez-vous inclure dans votre nouvelle société où filiale, on l'appelle comme on veut, comment allez-vous intégrer les compétences infra sur justement cette ligne Saint-Pol-sur-Ternoise ? Évidemment, il y aura des compétences à avoir avec des formations, avec tout ce qui va bien, quelques interrogations par rapport à ses éventuels transferts pour cette réponse à l'appel d'offres.

M. GUICHARD, Directeur de région

Merci Xavier, Monsieur TAILLEZ et monsieur DELECOEULLERIE.

M. TAILLEZ, CFTD

Bonjour à tous, en fait, j'ai la réponse à ma question, donc ça va aller, merci. Après, j'ai d'autres questions, mais je pense qu'il est trop tôt pour rentrer dans les détails de cette future filiale, donc je préfère attendre, on en parlera après. Merci.

M. GUICHARD, Directeur de région

Merci Julien, Loïc ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Oui, j'ai une petite question sur cette filiale. Que devient justement cette filiale qui sera créée si l'appel d'offres est perdu ? Première question, et puis est-ce que vous vous

engagez dans cette filiale à maintenir toutes les garanties collectives le statut, etc., sur cette filiale ? C'est tout. Merci.

M. GUICHARD, Directeur de région

Alors je vais répondre sur ces 2 points. Sur le groupement auquel je faisais allusion : SNCF réseau et SNCF mobilités, évidemment, je ne refais pas l'histoire de l'entreprise intégrée ou non. Très clairement, oui, nous allons toquer à la porte de SA Réseau pour savoir s'il souhaite s'associer avec nous dans la réponse à cet appel d'offre et nous verrons bien ensuite si la réponse est oui, eh bien nous irons SNCF Réseau et SNCF TER Hauts-de-France, sinon, nous chercherons un partenaire qui est intéressé par assurer la maintenance de ces lignes qui sont un peu différentes en termes de contexte, vous avez cité l'exemple de Nancy – Contrexéville, c'est un peu différent, parce que Nancy – Contrexéville, vous avez un schéma où l'infrastructure est fatiguée aujourd'hui et nécessite en fait une régénération assez massive avant une mise en exploitation, alors que sur les 3 branches, au moment de l'ouverture, l'infrastructure sera neuve sur ces 3 branches. Donc le défi n'est pas tout à fait le même, dans un cas, il faudra sans doute faire appel à une entreprise spécialisée en travaux ferroviaires pour remettre en état l'infrastructure et ensuite, imaginer un mainteneur, alors que dans notre cas de figure, seul un mainteneur est nécessaire, puisque les investissements ont déjà été réalisés. Bien sûr, nous allons toquer à la porte de SNCF réseau et nous avons déjà commencé la discussion avec eux. Je précise, on se parle de l'infrastructure, mais il faut aussi qu'on se parle du sujet des gares, puisqu'en fait, ça ne vous a pas échappé qu'il y a non seulement la maintenance des infrastructures, mais aussi la gestion des gares qui est dans ce lot, c'est l'autre particularité aussi.

Si l'appel d'offre est perdu, je dirais que cette structure tombe toute seule, puisqu'elle n'a plus aucune raison d'être et pour le coup, s'agissant des conditions qui vont donc régir cette société, je ne vais pas vous faire de la langue de bois, j'aurais peut-être dû d'ailleurs commencer mes propos par ça, c'est qu'aujourd'hui, nous n'avons pas très clairement les réponses à tous les sujets, donc nous avançons un petit peu en apprenant et en découvrant ces différents aspects. Donc les conditions, j'ai envie déjà de dire qu'elles seront déjà aussi régies en partie par la convention collective, donc pour ce faire, il y a encore un certain nombre de sujets qui sont en discussion sur la table et les accords qui ont été trouvés, mais il y en a encore qui sont en discussion qui donneront un cadre global au modèle ferroviaire à cette échéance, j'espère. Ensuite, comme je le disais, il faut à la fois qu'on soit compétitifs sans se renier, mais j'ai envie de dire encore une fois que dans tous les cas de figure, de toute façon, il aurait fallu qu'on soit compétitifs tout en profitant de nos compétences et de nos qualités. Donc société ou pas société, pour moi, ça ne change pas radicalement la donne dans la façon dont on va répondre.

Du coup, je propose qu'on passe justement de façon concrète à cette présentation faite par Tanguy LAFFITTE, je le redis, chef de projet réponse à appel d'offres. Monsieur WATTEBLED, si vous voulez bien à ce moment-là, on va laisser dérouler la présentation et puis on pourra bien sûr repasser ensuite dans une séquence de questions-réponses.

M. LAFFITTE, responsable RAO

Bonjour à tous, en fait, l'objectif de ce diaporama, c'était aussi pour répondre à une de vos attentes lors de la première présentation qu'on avait faite le 3 juillet, c'est pour

vous faire profiter aussi de notre analyse en dehors simplement d'une transparence des documents auxquels vous avez accès via le site des Hauts-de-France du Conseil Régional. C'était de vous faire profiter aussi des principaux points qui nous interrogent pour justement avoir les réponses les plus compétitives et les plus favorables à proposer au Conseil Régional. Le document que je vais vous présenter est également un document qui va être présenté lors du chat des managers qui aura lieu le 4 septembre. Souvenez-vous, pour ceux qui étaient présents, nous avons fait l'inverse pour des questions de calendrier, on avait déjà présenté un document manager et on vous l'avait présenté ensuite en CSE. Cette fois-ci, c'est vous qui avez cette information, et les managers l'auront après vous.

M. RABIER, Président

C'était une réunion d'information en juillet, ce n'était pas un CSE, Tanguy.

M. LAFFITTE, responsable RAO

C'est une réunion d'information, oui, excuse-moi Raphaël. Alors, ce qui est commun aux 3 appels d'offres, parce qu'on est bien quand même sur 3 appels d'offres, on va devoir faire 3 réponses différentes. Déjà, on est dans une procédure restreinte, ça veut dire qu'avant de pouvoir obtenir le cahier des charges, il faut faire la preuve pour tous les candidats qui souhaitent postuler qu'ils puissent apporter des garanties au Conseil Régional pour être dans cette procédure d'ouverture à la concurrence. On vous a remis ici les différentes pièces qu'on est en train de constituer, il y a déjà 80 % des pièces que nous avons obtenues, que nous avons construite pour pouvoir....

M. SHERANI signale que l'écran ne permet pas de voir l'intégralité du document. Essais techniques et validation de madame DEBAST sur la pleine visibilité à l'écran.

Alors, on avait parlé aussi, les choses qu'on a vues le 3 juillet, il y a également une négociation précédée d'une phase de dialogue avec les candidats. C'est important pour le partage avec vous, il est vraisemblable, il faut quand même parler au conditionnel, puisque les documents qui nous ont été transmis, l'appel à candidatures nécessite aussi des interrogations, mais il est vraisemblable qu'entre novembre et décembre nous ayons un cahier des charges, mais qui ne serait pas un cahier des charges définitif. Il pourrait se permettre, parce que la loi l'autorise aussi, à avoir un dialogue compétitif pour pouvoir affiner son cahier des charges. Comme vous l'avez vu et on le verra tout à l'heure, il y a des options, il y a des variantes qui apparaissent dans l'appel à candidatures qui montre aussi que notre Conseil Régional se pose lui-même des questions.

Ensuite, communication avec les candidats exclusivement de manière électronique, ça veut dire que moi, en tant que responsable chef de projet de l'équipe RAO, comme pour les concurrents, pour le moment, il n'y a pas de dialogue en direct. Nous ne les rencontrons pas, nous ne communiquons que de manière électronique. Donc vous voyez, c'est une procédure également juridique et administrative qu'il faut respecter, il faut faire avec ces données qui nous sont imposées. Comme vous le savez, on a eu cet appel à candidatures pour ces 3 lots le 30 juillet et nous avons jusqu'au 21 octobre pour faire acte de candidature. Y a-t-il des questions par rapport à cette première diapo ?

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

On va peut-être dérouler jusqu'au bout, ce sera plus facile après, je pense.

M. LAFFITTE, responsable RAO

Le format du contrat, comme l'a dit Monsieur GUICHARD, c'est un contrat de concession, on vous en avait déjà parlé le 3 juillet avec les informations et les études que nous avons commencé à mener, nous pressentions que nous étions plutôt sur un mode de concession. Les conditions d'exécution de la concession, on en a déjà parlé, société dédiée. J'insiste, je reprends les propos de Monsieur GUICHARD, c'est pour garantir essentiellement au Conseil Régional par un compte de résultat précis d'étanchéité des résultats et des flux financiers. C'est la volonté principale du Conseil Régional des Hauts-de-France, comme beaucoup d'autres de vouloir avoir une société dédiée.

Ensuite, on a du conditionnel également, le concessionnaire serait rémunéré selon un montage financier dit forfait de charges. C'est-à-dire qu'on pourrait assimiler ça, même si ce n'est pas tout à fait le modèle, mais on négocierait un budget de fonctionnement, ça bien sûr il faut bien qu'on ait une marge pour pouvoir se développer, innover et créer également une dynamique sociale et on sera sur un forfait de charges. Là, on est toujours dans l'esprit qu'on identifie depuis pas mal de temps au Conseil Régional, c'est une transparence des coûts. C'est-à-dire que si on était sur un contrat plus classique, on fait un prix, on n'est pas forcément obligé de détailler les raisons de notre prix. Là, il veut vraiment une comptabilité analytique qui nous engage, qui peut lui permettre d'avoir la garantie des maîtrises des coûts qu'on pourrait lui demander et donc d'éviter des dérives et donc ça nous engage économiquement — on l'est déjà — on est bien évidemment dans l'obligation de maîtriser nos coûts, mais là, ce serait de manière encore plus affirmative à travers ce contrat, ce forfait de charges. On insiste sur ça pour vraiment vous montrer les volontés qu'on identifie à l'ouverture à la concurrence du Conseil Régional.

La diapo suivante est toujours commune aux 3 appels d'offres : description des prestations, c'est un inventaire de ce que vous avez déjà pu lire dans le dossier qu'on vous a transmis, dossier dédié CSE, vous avez l'intégralité des prestations afférentes aux transports et l'offre de transport. On va y revenir un peu plus en détail sur les particularités, mais là, normalement, vous retrouvez tout ce qu'on vous a mis dans le dossier du CSE. La description également et commune aux 3 appels d'offres, description des prestations, donc la suite : maintenance des matériels roulants. Il est souhaité par le Conseil Régional que le futur opérateur, futur concessionnaire soit en capacité de maîtriser l'intégralité, j'insiste sur le terme, intégralité de l'ensemble du cycle de maintenance, de la trame de maintenance nécessaire à la bonne circulation. Ça va du niveau 1 à 5. On va être transparent, comme on vous l'a dit, on doit faire preuve aussi d'humilité, quand on a commencé à étudier les périmètres, nous ne nous attendions pas à ce qu'on nous demande d'opérer de 1 à 5. On pensait qu'on serait plutôt sur une trame de maintenance de niveau 1 à 3. Donc ça, c'est réellement une nouveauté par rapport à ce qu'on avait jusqu'à présent imaginé.

Le Conseil Régional a cette liberté aussi, comme vous le savez, il est propriétaire du parc, il peut l'affecter comme le souhaite. Ce que nous ne savons pas encore, même si nous avons également des idées sur la question, puisque vous savez qu'avant, dans le cahier des charges, on travaille pour gagner du temps, on travaillait sur les différents scénarios pour être très réactif lorsque le cahier des charges allait tomber, mais ce que nous ne savons pas de manière affirmative pour le moment c'est quelles

seront les séries de rames, d'engins à moteurs qui seront affectés aux différents lots. Aujourd'hui, nous n'avons pas cette information.

Mission nécessaire à la prise en main de l'exploitation en période de mobilisation, ça, c'est aussi commun aux 3 lots, c'est la période entre le moment où le futur concessionnaire a été désigné et sa prise en charge effective à la date du 10 décembre pour le lot l'Étoile de Saint-Pol-sur-Ternoise et éventuellement plutôt le mois de juillet pour les 2 autres lots, c'est la période qui est donnée à peu près de 18 mois, ça, c'est aussi la loi qui l'impose qui permet au futur concessionnaire de rentrer et donc c'est si on ne gagnait pas, de rentrer dans le processus de transfert de personnel, de remise aussi des biens et inventaire, puisqu'on a comme vous le savez des actifs qu'il faudrait transmettre et tout ce qui touche aux données de prestations, la connaissance, c'est la loi qu'il impose aussi pour assurer la garantie du service public, qu'il n'y ait pas de rupture pour les clients, les usagers, pas de rupture sur le service public.

Ensuite, on a des options sur les différents lots, c'est ce que je vous propose de regarder ensemble dans les diapos suivantes. Pour l'Étoile d'Amiens, les différentes lignes, on a réfléchi avec Raphaël quand on a rédigé et puis avec Camille et Karim ce document à aussi vous faire apparaître, même si on l'a déjà dit le 3 juillet, bien à vous faire apparaître que pour l'Étoile d'Amiens, toutes les circulations — si on parle entre cheminots —, toutes les circulations ferroviaires qui sont sur le territoire de l'Étoile d'Amiens, la carte que vous avez sous les yeux, ne sont pas ouvertes à la concurrence. On a des trains qui sont dans notre segmentation, les lignes commerciales Proxy et la ligne Saint-Quentin – Amiens. Ça représente à peu près 3 400 000 trains km. Là, on a repris l'estimation qui engage aussi quelque part le Conseil Régional dans son officialisation d'ouverture à la concurrence, une estimation d'un nombre de salariés concernés nécessaires au bon fonctionnement du service public entre 500 et 600 agents ETP avec une valeur estimée du contrat de 820 millions d'euros. Ça, c'est sur l'ensemble de l'exercice.

Le site d'Amiens de maintenance, comme il l'a communiqué, il affectera un déficit de maintenance à cette Étoile, on peut présager qu'il s'agit du site de maintenance d'Amiens avec ses installations. Il a ouvert une option, on pensait que c'était quelque chose qui allait être mis d'entrée dans l'acte de candidature à l'ouverture, là, il l'a mis en option, il y a certainement de son côté des questions encore concernant l'infrastructure, la gestion de la ligne Abbeville vers Le Tréport. Ensuite, on vous a remis les durées de la concession que vous avez également, donc je ne vais pas passer plus de temps et vous l'avez détaillé dans le document du dossier CSE on vous a transmis. Voilà pour l'Étoile d'Amiens ce qui semble le plus important en synthèse.

Ensuite, pour Beauvais – Paris, on est sur un volume de 200 000 km, une estimation par le Conseil Régional de besoin d'effectifs ETP de 100 à 200 personnes, vous voyez que la fourchette est assez large ce qui veut dire aussi que lui-même, au moment où le cahier des charges va sortir, on aura une estimation plus officielle et plus précise, c'est son obligation également de nous donner ce genre d'information. Alors aujourd'hui, c'est entre 100 et 200 ETP. Valeur estimée du contrat : 228 millions d'euros.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Je peux me permettre, pour les effectifs, pour qu'on soit bien au clair en fait, il faut qu'on se mette d'accord avec l'Autorité Organisatrice sur l'effectif transférable, sachant que nous aujourd'hui, nous avons fait une première estimation qui n'est pas acceptée en l'état par l'Autorité Organisatrice et donc il y a la possibilité de saisir l'autorité de régulation pour faire part d'un désaccord, c'est ce qu'il se passe sur la région sud ou le désaccord a été très clairement transmis à l'autorité de régulation qui a préconisé un mode de calcul qui n'est pas celui que nous avons utilisé et que nous ne savons pas mettre en œuvre et donc nous avons l'intention de monter au niveau de la cour d'appel de Paris pour demander un arbitrage sur cette décision. Je referme la parenthèse sur les effectifs.

M. LAFFITTE, responsable RAO

C'était effectivement important. Il y a une option — c'est important aussi qu'on partage le vocabulaire, parce qu'on pourrait y mettre une interprétation différente — une option, ça ne veut pas dire que nous, enfin le candidat quel qu'il soit puisse choisir de faire une offre avec un atelier de maintenance ou pas, une option comme c'est déclaré là, c'est le Conseil Régional qui se donne la possibilité à l'édition du cahier des charges d'y mettre ou non la construction et l'exploitation d'un atelier de maintenance. Ce n'est pas nous qui avons le choix dans notre offre future de dire non, on vous fait la maintenance, mais sans construction de l'atelier de maintenance, on continue à produire et réaliser cette trame de maintenance comme on la réalise aujourd'hui. Soyons clairs sur ces termes, je le précise parce que pour en avoir discuté avec mon équipe et avec d'autres, d'autres interprétations étaient possibles et je préfère l'éviter.

Par contre, il y a le terme variante facultative et là, le terme « variante » c'est aussi un vocabulaire employé dans les appels d'offres, ça n'est pas une obligation du candidat, parce qu'il y a 2 façons aussi si on se met un peu à la place d'un commanditaire comme le Conseil Régional dans un appel d'offres, il peut y avoir une rigidité dans son fonctionnement qui est de dire je demande aux candidats de me répondre et uniquement de répondre au cahier des charges point par point. On peut avoir des appels d'offres, des commanditaires qui donnent plus de liberté aux candidats pour proposer des offres plus innovantes. Là, il affiche clairement qu'il permet de faire une variante facultative sur une demande, ça fait longtemps qu'il communique sur cette ambition, c'est de pouvoir proposer aux usagers au client, du Beauvais – Paris en moins d'une heure.

La durée de concession, je ne vais pas non plus vous refaire la lecture très précise, vous l'avez dans le document nécessaire, dans le dossier. La différence avec l'Étoile d'Amiens, c'est un début d'exploitation pas en début de service annuel, mais en juillet. C'est la particularité, ce n'est pas que chez nous, à Grand Est, c'est pareil, il y en a un qui démarre également en termes d'exploitation en juillet. Nous allons repasser à l'Étoile de Saint-Pol, c'est un lot qui concerne toutes les circulations depuis le centre de cette Étoile qui est Saint-Pol, des circulations et des offres de transport vers Étaples, Béthune et Arras, nous sommes sur 1600 trains km. Estimation du nombre de salariés, jusqu'à 100 ETP et une valeur estimée à 150 millions d'euros. Là par contre, il y a 3 options que se donne comme possibilité le Conseil Régional de faire apparaître dans son futur cahier des charges, c'est également la construction et l'exploitation d'un atelier de maintenance, c'est la gestion de la maintenance de

l'infrastructure, il n'est pas encore affirmatif dans cette volonté, mais il serait surprenant de ne pas le voir apparaître dans le cahier des charges, et comme le disait Monsieur GUICHARD tout à l'heure, on travaille déjà depuis pas mal de temps sur cette possibilité, et sur la gestion des gares.

Ensuite, vous avez les différentes échéances, les différentes dates importantes sur la concession avec comme pour Beauvais – Paris, un démarrage pour juillet 2024 et non un démarrage de service annuel. Je terminerai avant de répondre à vos éventuelles questions à un calendrier prévisionnel, on a bien mis entre parenthèses une estimation, parce que comme vous le savez, nous ne sommes pas maîtres des horloges, on ne maîtrise pas les aiguilles, c'est bien le Conseil Régional qui a cette responsabilité. Il y a les dates qui sont déjà passées que l'on connaît, le 30 juillet, c'est l'avis de concession, le 21 octobre c'est la *dead line* à midi de remise de nos candidatures et on estime entre octobre et décembre une remise du cahier des charges par le Conseil Régional. On pense, c'est ce que je vous disais en introduction, qu'il y aura un dialogue avec des possibilités de contributions pour affiner le cahier des charges, j'ai bien dit que c'est une estimation, c'est du conditionnel, on pourrait très bien avoir cette phase, ça en avait surpris un certain nombre d'entre vous, je me souviens, le 3 juillet, mais on pourrait avoir cette phase de dialogue permettrait au Conseil Régional d'affiner son cahier des charges et lui permettre d'être le plus performant possible sur ce qu'il souhaite en termes d'objectifs.

Précision également, ça veut dire que tant que ce cahier des charges définitif n'est pas établi, toutes les offres que l'on fera ne seront pas non plus engageantes, ça fait partie des règles du jeu, s'il choisit ce mode de fonctionnement, toutes les offres que l'on fera avant d'avoir l'édition définitive de son cahier des charges ne seront pas engageantes de notre part. On a besoin aussi de s'instruire des échanges qu'on va avoir avec lui. Ensuite, une fois que nous avons donné notre offre définitive qu'on estime courant juillet 2021, nous rentrerons ensuite comme pour les autres candidats dans la phase de négociation avant que le Conseil Régional fasse son choix, vraisemblablement début 2022 pour ensuite garantir les 18 mois de transition, de transfert au futur concessionnaire. J'en ai terminé pour la présentation aujourd'hui, je ne sais pas s'il y a des questions.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Alors, nous avons des demandes de paroles : M. CORDIER, M. DELECOEUILLE et M. LEVENT

M. WATTEBLED, CGT

Il y avait Monsieur WATTEBLED, monsieur SHERANI.

M. GUICHARD, Directeur de région

J'allais corriger, Monsieur WATTEBLED, je vous rassure. Alors nous vous écoutons sur les questions en réaction de cette présentation, Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Alors, déjà, concernant le document présenté, c'eût été intéressant de l'avoir en amont de la réunion. On espère le recevoir rapidement, du coup après cette présentation, parce qu'il est plutôt intéressant et récurrent sur certains points. Ça, c'est le premier point. Ensuite, je voulais revenir sur les entreprises qui seraient

susceptibles de gérer là, parce que si j'entends vos propos, Monsieur GUICHARD, Réseau, s'il refusait, vous iriez voir d'autres entreprises. Donc nous, on aimerait savoir quelles autres entreprises pour gérer l'infrastructure. Réseau gère l'infrastructure en termes d'aiguillage est aussi en termes de maintenance, donc voilà, quelles entreprises ? Sur la partie gares et connexions, allez-vous les associer dans la filiale, parce qu'on parle de l'infra, mais il y a aussi la gestion des gares, notamment sur l'Étoile de Saint-Pol, donc quel contact, est-ce que vous allez faire pareil que pour Réseau, s'il refuse, vous allez faire quelque chose d'autre, je ne sais pas, parce qu'il y a la gestion des gares, l'affichage, les prestations informations, les prestations informatiques, enfants, tous les accès tout ce que gère Gares et Connexions pour les gares.

Sur la sûreté, idem. Comment allez-vous les associer ? Sur l'aspect médical aussi, parce qu'il y aura bien un service médical, il y aura bien des visites médicales à effectuer enfin bref. En fait, si on comprend bien la finalité, vous allez réinventer l'entreprise intégrée qu'on a connue, sauf que pas tout à fait, parce qu'elle sera à moindre coût. Tout ce qui a été refusé ou tout ce qui a été argumenté pendant des années par l'entreprise, mais aussi par les politiques, vous êtes en train de réinventer une entreprise intégrée pour répondre à un appel d'offres, sauf qu'entre-temps, il y aura eu du dumping social, parce qu'on aura baissé les coûts, parce qu'il faudra répondre. En fait, c'est à ça que sert la concurrence, c'est de faire baisser les coûts et surtout baisser les conditions pour les salariés.

Concernant l'enveloppe budgétaire, quand vous répondrez à l'appel d'offres, est-ce que vous avez envisagé aussi la GPEC, tout ce qu'englobe la GPEC, les effectifs, mais également les salaires et notamment les augmentations de salaire et le renouvellement des agents ?

Ensuite, sur l'Étoile d'Amiens, au vu des premiers documents qu'on reçoit sur les notices, peut-on imaginer sur l'Étoile d'Amiens, Abbeville – Le Tréport pourrait être géré par un GI Réseau ou autre si Réseau ne veut pas répondre, mais par contre, le reste de l'Étoile serait géré toujours par le GI historique, ce qui fait qu'il y aurait de la co activité sur un même lot entre 2 GI, ce qui pose de réels problèmes.

Dernier point avant d'en aborder d'autres, si Réseau ne se positionnait pas sur l'Étoile de Saint-Pol, peut-on envisager qu'au PAI d'Étaples par exemple, 2 agents de 2 GI différents seraient en co activité, pour la VU et pour gérer de Saint-Pol jusqu'à Calais en passant par Boulogne. Voilà les premières interrogations. Merci.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Merci, Xavier, on va prendre dans l'ordre des autres demandes de paroles. Donc, Rémy ?

M. CORDIER, SUD-Rail

Oui, petite question sur les sociétés dédiées, un exemple là, sur l'Étoile de Saint-Pol, quand vous dites sociétés dédiées, est-ce que le personnel qui sera transféré aussi bien SNCF filiale ou autre sera opéré sur ce parcours, c'est-à-dire sur l'axe Étaples – Saint-Pol – Béthune – Arras et pareil pour les autres, Étoile d'Amiens et la ligne Paris – Beauvais ? Ça, première question. Si on remporte le marché, je suppose qu'il y aura une création de résidences pour le personnel, aussi bien tractions qu'ASCT. C'est un

exemple sur Étoile de Saint-Pol, où va se trouver cette résidence ? Voilà, ce sera tout pour moi.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Tu avais fini Rémy ?

M. CORDIER, SUD-Rail

Oui, j'ai dit ce sera tout pour moi.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Je n'avais pas entendu, pardon, Monsieur DELECOEUILLERIE

M. DELECOEUILLERIE, FO

Une petite question pour moi, Abbeville – Le Tréport, savoir si l'option vous voulez la lever ou pas ? Faire la remise en état et la gestion de cette ligne ? 2^e question sur les montants de contrat, juste une précision est-ce que c'est par an est-ce que c'est sur les 9 ans, parce que si c'est sur 9 ans, je trouve que les contrats sont très légers les montants sont très légers. Si on ajoute la maintenance, les salaires et toute la gestion, ça ne fait pas beaucoup de millions d'euros par an. Voilà, est-ce que c'est sur un an ou sur 9 ans les contrats ? C'est tout pour moi.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Merci Loïc, Madame DEBAST.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

D'abord merci pour cette présentation. Je voulais revenir sur le nombre en effectif de personnel. J'ai noté qu'il y avait entre 500 et 600 pour le premier lot, 100 et 200 pour le 2^e et je n'ai pas noté pour le 3^e. Après vous disiez, Monsieur GUICHARD, que s'il y avait un litige par rapport au nombre d'effectifs, vous ferez appel, j'aurais voulu savoir aujourd'hui combien il y a d'effectifs sur ces lignes. Parce qu'effectivement, s'il y a un litige, c'est qu'on n'est pas d'accord sur le nombre de personnes pour l'exploitation de la ligne, donc j'aurais aimé que dans ce document on ait l'effectif attendu et demandé par le Conseil Régional et l'effectif qu'on avait aujourd'hui, car on est bien d'accord que lors de la réunion de présentation, on nous avait bien dit que si on perdait le marché, il y aurait du transfert, mais même si on gagnait le marché, ça ne serait pas sans « conséquences » et sans réorganisation prévue. Donc j'aurais voulu avoir le nombre d'effectifs recensés aujourd'hui sur ces périmètres. Je vous remercie et c'est terminé pour l'instant pour moi.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Merci, Pauline, on va prendre encore 3 demandes de paroles et après, on fera le temps de réponse, si vous le voulez bien.

M. MIGNIEN, RS CGT

Moi j'ai des questions sur le côté matériel, comment envisager la création de 2 ateliers de maintenance, alors que la tendance est plutôt à l'effet inverse ces dernières années, on a plutôt tendance à vouloir fermer les ateliers en tout cas les réduire, plutôt qu'en créer. Est-ce qu'on a une vision des budgets attribués pour la création de ces ateliers ? En sachant qu'on vient d'en créer un à Amiens qui serait apparemment

attribué directement à l'Étoile d'Amiens, donc ça en ferait 3. Au niveau de l'Étoile de Saint-Pol, il est annoncé entre 0 et 100 salariés transférés, comment comprendre la création de l'atelier sans transfert de personnel ? Ça me paraît aussi bizarre, à moins qu'il y ait de l'embauche derrière le salarié privé, du mois d'embauches directes. Allons-nous devoir offrir notre outillage comme les chevaliers de levage par exemple, puisqu'il nous est présenté que le niveau de maintenance ira jusqu'au niveau 5 ? Donc je pense que ça ne sera pas de petits ateliers de maintenance, ce sera du bel atelier avec des chaînes de levage ou du remplacement de Power Pack si c'est de l'AGC par exemple. Est-ce qu'on pourrait avoir une réponse là-dessus ? Voilà, c'est terminé pour moi.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Merci Jérôme, M. HOUEL, Christophe ?

M. HOUEL, CGT

Bonjour, moi je voulais parler de l'Étoile Saint-Pol, au sujet d'un éventuel transfert, pourquoi éventuellement zéro ? Ça sous-entend qu'il y a un appel d'offres, mais comme la ligne sera remise en circulation avant l'ouverture à la concurrence, je ne comprends pas qu'il ne puisse pas y avoir transfert, parce qu'il est question de zéro, donc que signifie cet éventuel zéro transfert ? Terminé.

M. ESPINOUSE, CGT

Moi, c'est sur le site de maintenance d'Amiens, est-ce qu'il y aura une moitié qui sera dédiée à la concurrence et une moitié qui sera SNCF, ou tout bascule à la concurrence ? Concernant la gestion de la gare de Beauvais, puisqu'elle dépendra d'une part d'un concurrent qui fera du Beauvais – Paris, mais d'une autre part d'un concurrent qui pourrait faire aussi du Creil – Beauvais ou du Beauvais – Le Tréport. Donc, comment ça va fonctionner ? Et puis la gestion du Transilien ? Parce que les trains Beauvais – Paris s'arrêtent en gare de banlieue donc comment ça va se passer, notamment à la gare de Persan ? Terminé.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Merci Éric, oui, d'accord Monsieur HOUEL, la dernière prise de parole avant le temps de réponse, vas-y Christophe !

M. HOUEL, CGT

Oui merci, toujours sur l'Étoile de Saint-Pol, avec cette création éventuelle d'un atelier, on s'aperçoit qu'on pourrait facilement s'orienter vers un système d'exploitation autre appelé sous les lettres STRMTG qui est le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés. On s'aperçoit qu'avec ce système-là, le réseau sort de RFN et que la région aurait l'opportunité de faire appel à une société titulaire pour certains d'une licence, mais qui n'aurait plus besoin de conducteurs titulaires de leur licence ferroviaire, donc le zéro transfert de personnel me fait fortement penser à un éventuel système d'exploitation, d'autant qu'il est appuyé par une option de la construction d'un atelier qui verrait le jour à Saint-Pol, certainement, donc on est très inquiets là-dessus, si vous pouvez nous en dire un plus. Merci.

M. GUICHARD, Directeur de région

Merci pour toutes ces questions, évidemment, vous soulevez bon nombre de points tout à fait légitimement, et comme je le disais, malheureusement sur lesquels on n'a pas encore à ce stade toutes les réponses, mais en tout cas, je vais déjà essayer de vous apporter des éléments et je laisserai bien sûr Tanguy ou Raphaël compléter par rapport à ces informations. La première question, la réponse est simple, oui, le document, vous l'aurez, en fait, après le chat, il n'a pas vraiment, c'est une autre façon de présenter ce qu'on vous a envoyé dans le dossier CSE, une façon sans doute un peu plus claire, mais bien entendu on vous le transmettra.

Concernant la question sur l'infrastructure, à ce stade, on vient juste de commencer le *sourcing* pour tout vous dire. Je précise aussi aujourd'hui, on est en manque d'information côté SNCF Réseau quant au décret éventuel de transfert de personnel, il y a encore des débats sur ce point-là, donc forcément Réseau attend une clarification avant de pouvoir se positionner. Pour tout vous dire, le souci pour l'instant, on a commencé à établir les liens qui sont les plus naturels, puisque c'est les liens de sang, j'ai envie de dire, avec les filiales de SNCF Réseau qui sont dans le groupe en l'occurrence Sféris qui d'ailleurs est aussi positionnée sur d'autres lots ouverts à la concurrence. Donc voilà, c'est une des pistes qu'on a amorcées, parce qu'elle reste dans notre groupe bien entendu et c'est sans doute plus facile. Après, on verra s'il faut qu'on en amorcer d'autres, en tout cas le sourcil est lancé.

Concernant les gammes, là pour le coup, on est vraiment en tout début de la recherche, je ne sais pas, Tanguy, si on a commencé à amorcer des éléments là-dessus.

M. LAFFITTE, responsable RAO

Avec Laurent JACKSON qui est en responsabilité de marketing et parcours client, on avait déjà entamé des discussions avec Gares et Connexions pour également étoffer nos offres. La question de Gares et Connexions est surtout présente sur l'Étoile de Saint-Pol, puisqu'on voit qu'il y a une option sur gestion des gares, donc c'est là où on a besoin aussi d'éclairage de la part du Conseil Régional, ce qu'il entend par la gestion des gares. Comme l'a dit Monsieur WATTEBLED, ça peut être effectivement l'information client, l'accessibilité, ça peut être de différentes informations, toujours est-il que le Conseil Régional pourrait très bien aussi dire : je sors Gares et Connexions de ces gares-là, parce qu'elles m'appartiennent et je veux un opérateur qui se substitue à Gares et Connexions. Ce qu'il faut avoir également dans nos réflexions, pour qu'on puisse bien monter tous en maturité sur ce qui nous attend, c'est qu'il faut raisonner en 2 temps sur la partie infrastructure, c'est important.

Ce qui est ouvert comme possibilité au Conseil Régional et régi par la loi LOM, c'est-à-dire que ce qui est fait pour l'Étoile de Saint-Pol, il ne pourra pas le faire pour d'autres parties du réseau, c'est en dehors de la loi LOM. C'est pour ça qu'il se concentre essentiellement sur l'Étoile de Saint-Pol. Donc je pense que ça va se limiter à ce périmètre dans un premier temps.

M. GUICHARD, Directeur de région

Merci. Alors sur l'aspect sûreté qui était un point aussi que vous avez soulevé, je rappelle que les effectifs sûreté ne sont pas prévus dans les transferts de personnel,

ils sont hors champ, autrement dit ils assureront des prestations pour le futur opérateur sous réserve évidemment qu'il y ait une commande en ce sens.

Enfin, sur le volet médical qui est le dernier point que j'avais noté, pour le coup, je renvoie à nouveau aussi sur les discussions sur la convention collective, puisque c'est un des volets qui doivent être encore abordés, c'est le volet garanties sociales dans le cadre du transfert de personnel qui à ma connaissance n'a pas encore été discuté à ce stade qui inclut un certain nombre de sujets comme les facilités de circulation, comme la médecine de soins spécialisés ou le logement encore qui sont dans cet aspect-là.

M. RABIER, Président

Un point sur le volet médical si comme nous l'espérons, c'est bien une société du groupe SNCF qui remporte les marchés, il peut y avoir et ça existe déjà avec des filiales, il peut y avoir des accords où la médecine et notamment les VAS, les visites d'aptitude sécurité, voire même la médecine du travail qui fait l'objet de prestations qui sont ensuite payées par la société définie. C'est-à-dire qu'au fond, il y aura un niveau d'exigence, de traçabilité des comptes précise, une visite médicale coûte tant, elle est faite par un médecin SNCF qui — j'ai envie de vous dire — le fait déjà aujourd'hui, et il y a un flux financier clair et net dans le compte de résultat de la nouvelle société. Nous, groupe SNCF, on ne va peut-être pas forcément recréer un cabinet médical, imaginer les choses complètement tordues alors qu'on plus simplement contracter avec les services actuels qui existent. Au même titre que les centres de psychologie SNCF, vous le savez, ils sont des fois utilisés par d'autres entreprises, j'avais en tête il y a quelques années que des polices municipales, des mairies qui utilisaient les services de psychologie de la SNCF qui sont réputés, qui sont de très haut niveau pour la sélection de leurs candidats. Tout ça est dans le domaine du possible, mais on est loin d'avoir étudié encore ce niveau de prestations qui seront assurées. Ce qui est clair, c'est que le niveau d'exigence des agents qui auront des missions de sécurité sur les 3 lots, quelle que soit l'éventualité, au niveau de l'exigence, ce sont les règles de l'EPSF, ça ne change pas.

M. GUICHARD, Directeur de région

Merci Raphaël. Si je continue à dérouler, Monsieur WATTEBLED, votre commentaire sur éventuellement recréer une entreprise intégrée, moi, je suis pragmatique je vais créer surtout une structure qui permet de remporter les lots. Après, si on considère que c'est une entreprise intégrée, c'est une entreprise intégrée, mais encore une fois, ma volonté avant tout c'est essayer de garder cette activité dans notre giron.

Sur l'aspect GPEC, effectifs, salaires, très sincèrement on n'en est pas encore à ce stade. Comme je le disais, on est déjà sur un différend sur l'effectif qui pourra être concerné par ces lots, après, évidemment, dans notre réponse ce sont des points qu'on va aborder, bien entendu. Notamment de quel accord en fait on met en œuvre, quelles sont les garanties qu'on propose dans la durée et bien entendu, ce sera une composante de notre réponse, mais à ce stade, pour tout vous dire, on ne l'a pas encore forcément abordé, encore une fois, on n'en est juste au sujet dudit ouvrage des effectifs. Sur ce point, Madame DEBAST, vous disiez effectivement des fourchettes 100, 200, 500, 600, à ce stade, je ne peux pas vous donner les chiffres que nous avons estimés, puisqu'en fait on considère que c'est une donnée qui est confidentielle, d'autant plus confidentielle qu'elle va sans doute donner lieu à un litige

qui comme je le disais, sur la région Sud, a déjà donné lieu à une saisine de l'ART et donc à une étape supplémentaire de l'entreprise, puisque comme je l'indiquais, on va monter au niveau de la cour d'appel de Paris pour trancher la décision, puisqu'on n'est pas d'accord avec la position de l'ART, et ce n'est quand même pas neutre en termes d'effets, entre ce qu'on a estimé nous est ce que la préconisation de l'ART amène en termes de résultats. Il y a un écart assez sensible. Malheureusement ces données, je vous le dis en toute transparence, elles sont confidentielles à ce stade et je ne peux pas les diffuser, si ce n'est à vous dire que les fourchettes qui sont annoncées là à l'exception de celle de Saint-Pol sont à peu près cohérentes avec les chiffres que nous avons avancés.

Sur l'Étoile d'Amiens, vous citez le tronçon Abbeville – le Tréport, co activité de GI, non, vous n'aurez pas de schéma de co activité très clairement. C'est déjà le cas aujourd'hui, toutes les infrastructures en France ne sont pas directement gérées par SNCF, certaines infrastructures sont gérées par des associations, par des délégations de service public, vous avez différents schémas. Vous avez l'exemple ci-dessous, celui qu'on connaît sur le territoire qui est celui des ports, donc clairement, vous avez déjà d'autres gestionnaires d'infrastructures, d'autres opérateurs de GI sur le territoire, mais en aucun cas il n'y a superposition sur une zone donnée de GI. Il peut y avoir de la co activité aux zones frontalières, mais il ne peut pas y avoir sur un tronçon donné de gestionnaires de structures. Donc très clairement, bien entendu, nous allons nous positionner là aussi sur ce sujet-là si l'option est confirmée, parce que c'est un des points que vous avez soulevés, est-ce que l'option sera levée ou pas, malheureusement, ce n'est pas nous qui pouvons le dire. Autant on est assez certain que l'option sera affermie, comme on dit dans notre jargon, sur l'Étoile de Saint-Pol, autant nous avons moins de certitudes sur Abbeville – le Tréport. Mais en tout cas, une chose est sûre, c'est qu'on se positionnera en grand sur toutes ces options. Après, est-ce que toutes ces options seront confirmées ou non par l'Autorité Organisatrice, sachant qu'elles doivent être sans doute confirmées par voie de délibération en plénière ? C'est un aspect qu'on ne maîtrise pas à ce stade.

Voilà sur l'aspect GI Abbeville – le Tréport, est-ce que les agents transférés ne travailleront que sur ce périmètre, la réponse est oui. En fait, il faut se mettre dans le schéma de ce que vont faire nos concurrents, c'est-à-dire que nos concurrents vont arriver avec une organisation qui sera exactement l'organisation nécessaire pour faire fonctionner le lot et donc, là aussi, c'est à la fois un sujet d'organisation, mais aussi un sujet d'herméticité économique, de s'assurer qu'il n'y a pas en fait d'interdépendance entre plusieurs lots ou encore pire, j'ai envie de dire, entre l'opérateur historique et le nouvel opérateur, quel qu'il soit. Donc oui, très clairement, le détournage fera que les personnes ne travailleront que sur le lot en question.

Création de résidences, c'est un peu tôt pour se le dire, très clairement, on n'en est pas encore à ce niveau de réflexion, mais le fait est que si je suis cohérent avec ce que je viens de vous dire, à savoir que les agents sont vraiment dédiés sur un secteur, en toute logique, il en faut aussi les moyens pour fonctionner sur ce secteur et les résidences en font partie. Donc le moment venu, forcément la question se posera et vous avez tout à fait raison de le souligner dès maintenant.

Sur les montants, non, ce ne sont pas des montants annuels, c'est des montants sur la durée du contrat. Pour tout vous dire, on a essayé de regarder assez rapidement si c'était à peu près cohérent avec ce qu'on a aujourd'hui dans notre convention TER,

alors, ce n'est pas un pourcentage très à l'identique, mais c'est en tout cas assez proche de ce qu'on peut avoir dans notre convention TER aujourd'hui. Alors ça ne veut pas dire au fin du fin que ce sera le montant qui sera définitivement alloué, puisqu'il va y avoir un dialogue compétitif qui va s'instaurer et forcément un peu une compétition entre les différents prétendants, le mot compétition peut choquer, mais en tout cas, c'est réellement ce qui va se passer. Donc le montant définitif, on ne peut pas le dire à ce stade, mais en tout cas les montants sont sur une durée de 9 ans et comme je le disais, ils sont assez cohérents avec ce qu'on a aujourd'hui dans la convention TER. Tanguy, vous voulez apporter une précision ?

M. LAFFITTE, responsable RAO

Non, c'est cohérent, après, on aurait pu aussi s'attendre à ne pas avoir une estimation de ces contraintes et permettre aux candidats d'augmenter l'offre. Il faut quand même savoir que nous aussi on est sur des scénarios pas conservateurs, on a la volonté, comme le disait Frédéric GUICHARD, de participer à l'accompagnement de la croissance de la demande de mobilité. Il faut quand même savoir qu'on a des scénarios, on offre, on propose du transport supplémentaire. Maintenant, est-ce que ce sera la demande du Conseil Régional, on peut de nouveau se poser la question, parce qu'effectivement ils chiffrent déjà des montants de contrats et ça, ce sera à nous de nous adapter, mais au moment où on a commencé à travailler, on l'ignorait. On continue tout de même sur cette dynamique.

M. GUICHARD, Directeur de région

Je continue, dans les questions que j'avais notées concernant peut-être plus le côté volet matériel, plus 2 ateliers, ça, j'ai envie de dire que c'est la logique de la région, c'est en tout cas son choix. Avec quel budget ? On ne le sait pas ce stade, ça va faire partie de notre réponse en fait et le fait est qu'on ne va pas répondre dans une logique de maintenance de niveau un à 5 en termes de construction d'ateliers, parce que vous le savez mieux que moi, le niveau 5 — déjà le niveau 4 — ça demande des structures industrielles extrêmement lourdes et donc imaginer qu'un investissement soit pertinent sur une durée de 9 ans, ça ne tient pas la route deux secondes. Ça veut dire très clairement qu'on va imaginer des ateliers qui seront plutôt légers, qui permettent une maintenance de niveau d'1 à 3 et un schéma de sous-traitance derrière des niveaux 4 et 5 dans nos techniciens entre industriels, à l'instar de ce qu'on fait d'ailleurs un peu aujourd'hui. Quand on réfléchit un peu, c'est l'organisation qu'on a, puisque toutes les opérations lourdes, on les effectue dans nos Technicentres industriels et je prendrai juste pour exemple les opérations mi-vie qu'on doit enclencher sur les TER 2NMG et sur les AGC qui sont susceptibles de générer de la charge pendant près d'une dizaine d'années sur le Technicentre industriel d'Hellemmes. Donc voilà, on est complètement dans ce schéma-là et en aucun cas, on n'imagine investir dans de l'atelier lourd. D'ailleurs, je pense que les concurrents ne le feront pas non plus, puisque ça serait disproportionné au regard du besoin en investissement.

Je reviens un tout petit peu sur les effectifs sur Saint-Pol à zéro, écoutez, on l'a découvert comme vous, je vous rassure ce n'est pas du tout le chiffre que nous avons avancé, même si le chiffre que nous avons avancé, on s'inscrit dans cette fourchette, mais n'est pas final, puisqu'en fait on ne connaît pas l'offre qui va être mise en place sur les branches qui étaient en travaux et même sur la branche qui le sera plus tard :

Arras – Saint-Pol, de savoir s'ils le remettront le trafic actuel, s'ils le modifieront dans le cadre du cahier des charges, puisque c'est le cahier des charges qui le précisera. Donc voilà, pour moi, le zéro ne tient pas la route. C'est inconcevable qu'il y ait zéro agent prévu en termes de transfert dans ce schéma et très clairement, encore une fois, ça fera partie d'un litige s'il y avait cette affirmation, mais c'est inimaginable de toute façon, même un nouvel opérateur ne peut pas arriver en s'entendant dire qu'il n'aura aucun agent pour opérer sur ce lot.

M. LAFFITTE, responsable RAO

Sur cette question du zéro, on en a discuté dès lundi matin avec Raphaël RABIER, ce zéro n'apparaît pas dans le dossier agent envoyé, on a marqué jusqu'à 100, parce qu'effectivement, on savait qu'on allait avoir ce dialogue avec vous et donc, on pouvait faire apparaître de zéro à 100, parce qu'on avait cette discussion, mais le mettre dans un dossier agent de zéro à 100, c'était délétaire. Après, on pourrait nous dire qu'on a un devoir de transparence, et donc de retranscrire officiellement ce que le Conseil Régional a mis, mais là, on a pris quand même le parti en tant qu'employeur d'éviter cet irritant, parlons clairement. Donc voilà, on est comme vous, on trouve que c'est... on va se permettre un peu de pudeur, parce que c'est maladroit d'afficher de zéro à 100, donc on ne l'a pas fait pour les agents, mais on se devait de partager l'information complètement transparente avec vous, c'est pour ça qu'on l'a mis dans le dossier CSE.

M. GUICHARD, Directeur de région

S'agissant du matériel, vous soulevez la question d'offrir notre outillage, il y a une procédure qui permet à la région de récupérer la propriété de l'ensemble du parc et des ateliers, une procédure qu'elle a enclenchée, alors, qui n'est pas cédée à titre gratuit, c'est cédée à la valeur nette résiduelle comptable de chacun, à la fois des ateliers ou des matériels et donc ensuite, libre à elle de le mettre à disposition du nouvel opérateur, en tout cas c'est comme ça qu'elle imagine les choses, à la fois pour le matériel roulant, mais également pour les ateliers. C'est en tout cas ce qui est prévu dans le cadre de la loi. Que vous dire d'autre ? Sur la gare de Beauvais, j'ai envie de dire que la gestion des gares relève de Gares et Connexions aujourd'hui, et les prestations de base sont opérées par Gares et Connexions. Vous avez aujourd'hui sur les services librement opérés de la concurrence, vous avez THELLO sur certaines gares qui opèrent déjà, donc les prestations de base et les prestations de gares sont assurées par Gares et Connexions et sont donc refacturées au prorata de l'activité et de la fréquentation de la gare par les différents opérateurs. C'est déjà le cas aujourd'hui, quand on est présent dans une gare en même temps que Voyage, si je prends Lille-Flandres, par exemple, la prestation de base est assurée par Gares et Connexions et ensuite elle est refacturée aux différents opérateurs. Aujourd'hui, ce sont des opérateurs SNCF, si demain on venait à perdre, ce serait les opérateurs autres que SNCF et le principe de refacturation reste le même.

M. LAFFITTE, responsable RAO

Ce sera la même chose pour Béthune et Arras, il n'y a pas que Beauvais.

M. GUICHARD, Directeur de région

Tout à fait. Enfin, est-ce que le modèle imaginé sur l'Étoile de Saint-Pol, on s'oriente vers du STRMTG ? Je ne suis pas sûr, sincèrement, ce n'est pas qu'un sujet, c'est

assez complexe. Pour y avoir travaillé par le passé, ça sous-entend aussi quand même du matériel bien spécifique, or aujourd'hui, le matériel dont on dispose ne nous permet pas de circuler en STRMTG, il faut du matériel beaucoup plus léger et il n'y a pas à ma connaissance de commande sur la table qui aille vers ce type de matériel. Donc dans une échéance de 2 ans, je vois mal comment la région pourrait s'organiser pour aller sur ce modèle qui est quand même très particulier.

M. LAFFITTE, responsable RAO

Il faut dire que sur les études qu'on a menées, on s'était posé la question, parce que quand on a vu cette volonté d'avoir l'Étoile de Saint-Pol en autonomie totale, on s'était renseigné auprès des industriels pour savoir s'il fournissait déjà ce type de matériel. Visiblement, il y aurait peut-être quelque chose qui serait similaire, qui existerait en Allemagne. On n'est pas allé plus loin dans l'inspection de ce sujet, mais on y avait pensé également. Mais comme le dit Monsieur GUICHARD, c'est fort peu probable. Ça ne veut pas dire qu'on ne va pas continuer à veiller ce point-là, mais le Conseil Régional est plutôt à dire qu'il affectera son parc existant. On est plutôt déjà assez de dire l'affectation du parc existant, au moins on peut l'améliorer aux besoins des usagers.

M. GUICHARD, Directeur de région

Je reviens, peut-être que je n'ai pas été assez exhaustif dans la réponse à la question de Monsieur MIGNIEN, sur l'atelier d'Amiens, on a plusieurs cas de figure qui vont se poser. C'est-à-dire qu'à supposer que ce ne soit pas nous les futurs opérateurs, vous l'avez vu dans la présentation, il y a encore des lignes qui ne sont pas ouvertes à la concurrence et qui convergeront sur Amiens, ça veut dire que nous, SNCF historique, nous aurons des activités de maintenance à assurer sur Amiens. Soit il y a une possibilité de partitionner les 2 ateliers, ce qui me semble assez difficile quand même, soit à ce moment-là, les 2 ateliers seront partagés en leur sein, c'est-à-dire que l'on considère qu'il y a par exemple 60 % de l'occupation de l'atelier qui est mis à disposition pour l'opérateur A et 40 % pour l'opérateur B, si la totalité n'est pas transférée. Ce sera le cas sur Amiens, puisqu'on aura encore de l'activité SNCF, à supposer qu'on perde les lots. Évidemment, si on les conserve, la question ne se posera pas et si on les perd, on sera amenés soit à aller vers un transfert complet d'un des 2 ateliers, soit avoir une « cogestion », une co-présence au sein des ateliers et ce sera au prorata du besoin d'activité de chacun.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Nous avons une question de Marc LEVENT et 3 demandes de paroles derrière. La question de Monsieur LEVENT : un concurrent pour par exemple l'Étoile d'Amiens qui mobiliserait 450 salariés, qu'est-il envisagé pour l'excédent éventuel d'agents SNCF non transférés ?

M. RABIER, Président

Monsieur LEVENT soulève un des points qui font l'objet du fait qu'il peut y avoir litige sur le point de départ. Tout l'enjeu d'être d'accord sur les effectifs détournés du point de départ, ça permet derrière être d'accord si nous perdons sur les effectifs transférés. Je rappelle, comme on s'était dit mi-juillet quand ça a été présenté, que cette histoire de transfert est en réalité une disposition qui tend à protéger géographiquement les agents qui travaillent déjà. Prenons l'exemple de Saint-Pol qu'on évoquait, l'agent qui

aujourd'hui est à l'escale de Saint-Pol et qui vend aussi des titres de transport, si d'aventure nous ne remportons pas le marché, il a quelque part, je sais que c'est perçu différemment aujourd'hui par les agents, mais il a quelque part ce droit par le Code du travail, par la loi donc d'être transféré chez le nouvel opérateur, au même titre que tout un tas d'autres marchés aujourd'hui, les marchés urbains. Si Keolis perd vers le marché de Lille un jour et que ce soit Transdev qui le remporte, finalement le conducteur du tramway qui va à Tourcoing, lui, il fait toujours son travail de conducteur de tramway avec la convention collective, etc. C'est la logique en toute réalité.

Donc pour vous dire que c'est important qu'on soit d'accord sur le point de départ, ça évite la question de Monsieur LEVENT, parce qu'effectivement, si l'ART, la cour d'appel, enfin, si à un moment donné on nous donne tort sur ce point de départ, la crainte qu'a l'entreprise SNCF, c'est qu'elle ait des excédents avec toutes les considérations et les difficultés au sens humain qu'on peut imaginer, c'est-à-dire qu'on imagine des mutations pour ces agents-là. Voilà, c'est très important qu'on soit d'accord sur le point de départ pour ensuite qu'il y ait un traitement normal au titre de la loi en fonction du taux d'attribution de chaque emploi. C'est effectivement un point de débat que soulève l'UNSA.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Nous avons 4 demandes de paroles. Vincent ? Peut-être un problème de micro, Monsieur EUDELIN ? On va passer à Monsieur SOIN et on rattrapera Monsieur EUDELIN après. Loïc ?

M. SOUIN, SUD-Rail

Oui, bonjour, je reviens, il y aura forcément candidature de sociétés dédiées. Le périmètre du personnel ou l'estimation de ce périmètre de personnel est en litige, on va dire ça directement entre votre estimation et l'estimation du Conseil Régional. Afin d'estimer le personnel, ça veut dire qu'il y a une production à assurer et des missions à assurer dans un établissement, dans une société, cette société a des accords d'entreprise et l'accord d'entreprise par son organisation du travail définit quand même le personnel au sein de cette société. Dans votre estimation, qu'est-ce que vous avez pris comme accord d'entreprise ? C'est-à-dire que vous avez pris un accord de branche à la base ou est-ce que vous avez réellement pris les accords d'entreprise que l'on a actuellement. Sinon, nous profitons dans une société dédiée, est-ce que les droits des cheminots seront les mêmes s'ils remporteront le marché sur tout le territoire Hauts-de-France ? C'est-à-dire que si on crée une filiale, est-ce que vous pouvez nous confirmer aujourd'hui que vous accorderez des accords d'entreprise identiques à chacun sur tout le périmètre ? Le litige, je pense, entre la région et vous-mêmes, forcément, on ne va pas se cacher, c'est qu'à mon avis elle prévoit nettement moins de personnel que ce que vous avez envisagé de transférer.

Ensuite, par rapport aux missions, si j'ai bien compris en gros pour l'Étoile d'Amiens, c'est surtout du Proxy qui est concerné par le sujet du transfert. Si on prend une escale, par exemple celle d'Amiens, on va revenir sur celle-là, on a du Proxy, on a du City, on a du Chrono donc, est-ce qu'il y aura un cloisonnement du personnel dans ces escales-là, ou alors, il y aurait une refacturation, comme j'ai entendu auparavant. Est-ce qu'on va privilégier d'abord les trains de son périmètre et moins ceux des autres, en cas de rupture de correspondance, qu'est-ce qu'on fait ? C'est-à-dire, est-ce qu'on continue à prêter pour les autres ou pas, est-ce qu'on peut avoir des

pénalités ou ainsi de suite par rapport à une entreprise et par rapport à une autre. Je rejoins Marc, parce que ça correspond à la question que je posais tout à l'heure, c'est-à-dire que dans vos estimations en ce personnel, forcément, si ça va nettement moins, par exemple, comme il a dit, 450 au lieu de 600 personnes, qu'est-ce que vous faites des 150 ? C'est-à-dire que finalement est-ce que vous allez candidater, quoi qu'il arrive ? Si vous estimez que le nombre de personnels pour faire fonctionner l'établissement ne sera pas suffisant, est-ce que simplement vous allez dire moi je me retire, et basta, les autres se débrouilleront avec le marché, et que deviennent les collègues dans ce cas-là ? Ce qui me pose aussi question, c'est que tout à l'heure vous avez dit qu'il fallait être compétitif sans se renier, on est d'accord, Monsieur GUICHARD, on est compétitif sans se renier, la compétence, nous l'avons, la qualité, nous la portons, vous avez reconnu tout à l'heure, donc on vous demande une confirmation sur des accords d'entreprise, des garanties d'accord d'entreprise que vous apporterez identiques sur tout le territoire Hauts-de-France pour tous les cheminots de votre territoire. Voilà, merci, c'est tout pour moi.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Merci Loïc, Vincent a pu se reconnecter. Vincent ?

M. EUDELIN, SUD-Rail

Oui, je suis désolé, au moment où j'ai voulu prendre la parole, ça s'est déconnecté. Du coup, le temps de me reconnecter, je n'ai pas entendu les échanges que vous avez eus précédemment. Moi je voudrais intervenir sur le fait que vous avez répondu que les agents sur les lots seraient dédiés, ça veut dire qu'on va encore hyper spécialiser des agents. Je prends aussi par exemple les agents de conduite qui vont être hyper spécialisés, c'est-à-dire qui vont retomber sur la monotonie habituelle, ce qui avait été un facteur d'événements de conduite, je ne sais pas si vous vous en souvenez. Donc, comment vous allez travailler là-dessus si vous remportez effectivement les lots ? Ensuite, je voudrais savoir comment vous allez éventuellement bâtir un plan de transport, puisqu'effectivement comme ce sera une société différente, les usagers vont prendre un train pour aller d'un point A à un point B, est-ce qu'ils vont devoir changer, comment ils vont faire pour leurs billets, comment ils vont faire pour les correspondances ? Ça, j'ai entendu que Loïc avait posé la question. Trop problématique s'ils vont changer 4 fois de train, je sais bien que les correspondances aujourd'hui, ce n'est pas ce qu'il y a de mieux, mais ça ne va pas être super si en plus en changeant de train, ils vont changer de société.

Ensuite, on a parlé de dédier du personnel, mais vous allez dédier du matériel roulant, est-ce que le fait éventuellement de perdre ou de conserver les lots, vous aurez un matériel roulant suffisant pour assurer les prestations autres, c'est-à-dire que tout ce qui n'est pas en concurrence. Si j'ai bien compris, il y a 20 % du marché qui est en concurrence, s'il y a un matériel dédié qui restera sur ces lignes-là, comment nous on va faire à côté pour assurer notre transport avec le matériel restant ? Voilà, c'est fini pour mes questions.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Merci Vincent, Monsieur HOUEL.

M. HOUEL, CGT

Je ne vais pas revenir sur ma crainte de SRMTG, je vois que la direction a eu les mêmes craintes, mais je vous dis que le chiffre zéro transfert fils forcément pensé à ça. Ensuite, si j'ai bien compris, la société, l'entreprise ferroviaire qui gagnera l'appel d'offres gagnera aussi la maintenance du matériel, donc vous avez dit Monsieur GUICHARD que cette maintenance serait certainement du niveau 1 à 3 et que le reste risquerait d'être sous-traité, ce qui sous-entend que malgré la perte éventuelle d'un marché, c'est encore nous SNCF qui allons entretenir le matériel de l'entreprise ferroviaire, enfin le matériel de la région qui sera utilisée par une entreprise ferroviaire concurrente. C'est un peu étrange, ça me rappelle, ce n'est pas vieux, mais c'est à la fois loin, c'est le premier trafic fret qu'on a perdu sur la région, je ne sais pas si vous vous souvenez qui avait été remporté à l'époque par WSI qui est devenu Euro Cargo Rail par la suite et là où j'ai été extrêmement surpris, c'est qu'à l'époque cette entreprise n'avait pas les moyens humains et techniques de réaliser ce trafic et c'est la SNCF malgré la perte du marché qui avait continué à assurer ce trafic, parce que Arcelor était l'un de nos plus gros clients. Je trouve ça franchement étrange.

Ensuite, par rapport à ce que Vincent disait de l'ultra spécialisation, j'ai vraiment du mal à comprendre, parce qu'à l'heure actuelle, on a déjà des roulements, notamment agent de conduite qui sont ultraspécialisés sur un axe, voire deux pour le meilleur déroulement sur très peu de compétences engin moteur et on s'aperçoit qu'au niveau de la production c'est la catastrophe, parce que les bureaux de commande, quand il y a une journée tu as une UP, elle ne peut malheureusement pas être couverte par une autre UP, parce qu'ils n'ont plus les mêmes compétences. Donc là, même si on venait à garder un appel d'offres, je prends l'exemple de l'Étoile de Saint-Pol, l'agent de conduite et l'ASCT qui ne feraient que du Saint-Pol – Étaples, Saint-Paul – Béthune, Saint-Pol – Arras, j'ai vraiment du mal à comprendre financièrement comment on pourrait se sortir de là.

Ensuite, par rapport à l'entretien du matériel, c'est ce que Vincent disait aussi, si on dédiait un certain nombre pour être exploité sur l'Étoile de Saint-Pol par exemple, comment ça va se passer en cas de défaillance de matériel ? Qui va décider de supprimer un train de l'Étoile de Saint-Pol ou plus un train entre Béthune et Lille pour récupérer le matériel et ainsi de suite, parce que ça va être géré par différentes entreprises avec des matériels qui je ne suis pas certain, vont rester sur ces réseaux-là, je ne sais pas comment ça va se passer. Merci.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Merci Christophe, Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Non, Monsieur SHERANI, je prendrai la parole plus tard. Merci.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Il y a un complément, Monsieur SOIN, complément : impact sur le personnel DDL prestant pour les DDL mises en concurrence ?

M. SOUIN, SUD-Rail

Oui, ce que je veux dire par là par exemple, nous, on n'a plus de CPS, la CPS est rattachée à la DDL Paris pour nous, parce que nous, on existe plus déjà depuis

longtemps, les missions RH, les missions CPS, les missions achats, toutes ces missions-là avec les collègues qui prestent pour nous, est-ce que ça va être au prorata de leur utilisation, est-ce qu'ils vont être directement transférés dans le secteur dans les missions supports par exemple ? Ou est-ce qu'ils vont rester directement dans la DDL d'origine qui elle pourtant n'est pas impactée directement par la mise en concurrence ? Merci.

M. RABIER, Président

Peut-être pour cette précision, Monsieur SOIN, rappeler que l'évaluation en équivalent temps plein du nombre de personnes qui contribuent au lot, je précise, peut-être que ce n'est pas évident pour tout le monde, que ça ne concerne pas en réalité que les personnels directement affectés à la production, on évoquait les conducteurs, les contrôleurs, les agents d'escale. Il y a une quote-part dans cette affaire de frais de structure, d'ailleurs, c'est un de nos points faibles dans l'entreprise, on en parle assez régulièrement ensemble dans cette instance. Après, la difficulté, on le sait bien, hier on avait une présentation d'Emmeline, madame MILLEVILLE qui a été notre correspondante, elle travaille pour l'ensemble TER des Hauts-de-France sur une partie précise. Si on doit identifier pour ce poste-là sa quote-part par apport au lot Paris – Beauvais, elle est proportionnellement très faible, c'est le rapport du nombre d'agents sur le grand nombre d'agents de l'ensemble du TER.

Tout ça veut dire qu'en réalité, on aura aussi à imaginer des dispositifs demain qui permettront de transférer potentiellement des agents, je dirais plutôt indirectement concernés par les lots et là encore, les questions sont sur la table, les débats ont lieu, les réponses ne sont pas encore complètement clarifiées, parce que c'est ouverture à la concurrence du monde voyageur, on découvre, on est très transparent avec vous, vous l'avez vu, depuis qu'on a les informations, on vous les donne et on ne cache finalement rien. On n'a pas le mode d'emploi clair avec 10 ans de retour d'expérience. Le modèle français se met en œuvre, on fait partie des régions pionnières avec PACA au sud et Grand Est avec chacun leur modèle, leurs particularités et même l'Autorité Organisatrice n'a pas encore complètement les réponses à tous ses souhaits, toutes ses volontés. Tout ça pour vous dire que le modèle actuel des directions de ligne, ce qu'évoque Monsieur SOIN avec des prestations internes entre nous, vous le savez, on l'a annoncé en CSE, il va évoluer, puisque si on parle des bureaux de commande, nous tendons l'année prochaine vers des bureaux de commande multi métier et par direction de ligne. C'est ça notre objectif, donc cette situation qu'évoque Monsieur soin j'ai envie de vous dire qu'elle est temporaire et qu'elle ne sera bien évidemment pas à l'ordre du jour à l'échéance fin 2023. Nous aurons à cette échéance-là pour nos directions de ligne des bureaux de commande identifiés par direction.

M. LAFFITTE, responsable RAO

On avait d'ailleurs abordé cette dimension, cette notion le 3 juillet, on avait bien dit...

M. RABIER, Président

Le 16 juillet.

M. LAFFITTE, responsable RAO

Le 16 juillet, excusez-moi, certains d'entre vous l'avez déjà bien identifié c'est que ces appels d'offres en termes de volume, ça représente 20 %, mais ça concerne tout le monde. Ça concerne tous les effectifs, parce qu'il y a des effets induits et comme vous

venez de le faire apparaître à travers votre question. Comme le dit Monsieur Ravier, il y en a déjà pas mal qu'on a identifié, mais il y aura certainement d'autres cas de figure. C'est toute la BU TER qui rentre en concurrence.

M. RABIER, Président

À ce sujet, pour compléter les propos de Tanguy LAFFITTE, on a fait ce choix et tous les agents justement du TER Hauts-de-France vont recevoir le courrier, il est officiel légalement obligatoire, il est parti hier, je crois, Karim. Vous avez eu le modèle apparemment dans le dossier avec le livret d'explications pour que chacun appréhende. Donc oui, c'est l'ensemble des salariés du TER Hauts-de-France, l'ensemble même des contributeurs et on a eu l'occasion de le dire à d'autres CSE quand on parlait du dossier de Paris-Nord, vous avez des agents au Landy qui contribuent bien évidemment à la maintenance du matériel du TER Hauts-de-France, vous avez des agents de l'escale de Paris-Nord, vous avez des vendeurs à Paris-Nord qui contribuent, qui vendent des billets Paris – Beauvais potentiellement. Tout ça, on l'a pris en compte, donc c'est bien la SA Voyageurs et nos organisations internes aujourd'hui qui prévalent dans l'entreprise. On doit quand même répondre au texte de loi.

En complément sur la notion de personnel, je le précise, le litige aujourd'hui il est entre la région sud et l'ART. Aujourd'hui, il n'est pas encore clairement établi chez nous, même si on n'a pas un accord de principe des effectifs qu'on avait estimé, qui est une étape nécessaire pour pouvoir ensuite continuer sur ce sujet-là. Le litige est pour l'instant avec la région sud, mais très clairement, de ce que j'ai pu voir les derniers échanges de courriers avec l'AO, on s'y dirige tout droit. De plus, le fait qu'on soit montés au niveau de la cour d'appel de Paris, le litige de la région sud de l'ART va créer de toute façon une jurisprudence dans laquelle on s'inscrira, puisqu'aujourd'hui pour les modalités des calculs d'effectifs, on a pris évidemment la même méthode que la région Grand Est, ça, c'est sans aucune surprise.

Sur la réponse de quel périmètre, quel accord d'entreprise très clairement, on a pris les accords d'aujourd'hui d'entreprise du groupe SNCF, c'est sur cette base qu'on est parti dans le calcul des effectifs. Ensuite, quel modèle sera dans les futures sociétés c'est un peu ce qu'on se disait tout à l'heure, ça dépend aussi d'un certain nombre de paramètres, dont celui de la finalisation autour des discussions autour de la convention collective de branche qui reprendra aussi et qui permettra de poser le cadre, comme ça devait l'être sur certains aspects et que ça ne l'est pas encore totalement, que ce soient les sujets de classification, de rémunération, de protection sociale, sur le droit syndical aussi, en complément des accords qui sont déjà signés et notamment celui sur l'encadrement du temps de travail.

Il faut se dire aussi que très clairement, nous, SNCF, certes va répondre dans une société dédiée, mais j'ai du mal à imaginer qu'on fasse une rupture brutale entre ce que sont aujourd'hui les conditions de travail des cheminots et ce qui serait demain dans cette société, que ce soit en termes de conditions de travail ou de rémunération, je ne vais pas prendre évidemment un engagement ferme et catégorique aujourd'hui, parce qu'encore une fois, il y a trop de paramètres inconnus et trop de composantes qui ne sont pas encore déterminées, non pas à notre niveau, mais au niveau législatif. C'est vrai, je pense, aussi pour les concurrents, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas un intérêt particulier à se présenter comme l'entreprise rebutoir qui ne donne absolument pas

envie, puisqu'ils dépendront quand même énormément des effectifs potentiellement transférables. S'ils affichent un visage qui est juste repoussant je pense que ce sera une vraie difficulté pour eux, parce que s'ils n'ont pas les moyens d'opérer dès le début, autrement dit sinon pas les effectifs qui leur permettent d'opérer, très clairement ils seront en difficulté pour réaliser leurs prestations qu'ils auront contractualisées. Donc, on n'abandonnera pas, on ira jusqu'au bout et on va se battre jusqu'au bout pour faire en sorte que cet effectif soit le plus cohérent possible et dans tous les cas, je n'imagine pas abandonner un lot, parce qu'on n'arriverait pas à trouver quelque chose de cohérent en termes d'effectifs. Mais je suis assez confiant quand même là-dessus, au final.

Agents dédiés, hyperspécialisation, oui, c'est un fait, Monsieur EUDELIN, vous avez raison de le souligner, ce sera le cas pour ces agents qui seront dans ces lots dédiés qui donc tourneront sur le périmètre du lot, comme on l'a dit tout à l'heure, puisqu'il ne sera pas question d'avoir des interactions entre les lots et encore moins entre l'opérateur historique et le nouvel opérateur. Ça, c'est un des travers de cette ouverture à la concurrence. S'agissant du plan de transport, pour le coup, on a une vraie opportunité à jouer dans ce schéma, parce que nos plans de transport et j'en veux pour preuve encore celui du SA 2020, jusqu'à maintenant, on les construisait sous l'autorité du Conseil Régional, c'est-à-dire qu'on n'était pas totalement libre de faire ce qu'on voulait en termes d'offre, puisqu'il y avait à la fois la logique du besoin de fréquentation, du besoin de fréquence de circulation, etc., mais il y avait aussi, on le sait très bien, la logique politique qui est venue peser comme elle a pesé d'ailleurs sur le SA 2020, il a fallu qu'on bataille à certains endroits pour sauver l'essentiel pour nous étant la robustesse qu'on voulait absolument remettre et qui est au rendez-vous. On n'aura pas cette contrainte dans les offres qu'on va faire, on sera totalement libres de les construire comme il nous semble le plus pertinent possible et pour ça, on a un atout considérable, c'est que l'on connaît parfaitement les marchés, on a des études de marché, on sait ce que sont nos fréquentations, c'est un véritable atout qui va nous aider justement à bien ajuster l'offre au regard du besoin et donc d'être le plus juste possible.

Après, le parcours client, oui, nécessairement il sera lié en conséquence au fait que parfois sur certaines lignes on aura plusieurs opérateurs, donc oui, il y aura de la correspondance. Sur le sujet billet, je suis moins inquiet, parce qu'aujourd'hui, avec la liberté tarifaire, c'est la région qui définit la politique tarifaire, donc elle la définit en grand, quels que soit les opérateurs qui réalisent. Mais le fait est que pour le plan de transport, on pourra sur certains axes se retrouver avec une rupture de charge, ce n'est pas impossible effectivement.

Concernant le matériel roulant dédié, est-ce qu'il sera suffisant pour le reste ? Vous soulevez un point qu'on n'a pas forcément été abordé jusque-là, mais qui est extrêmement important. En fait, on a 4 négociations à mener, on a celle des 3 lots, mais on a aussi celle bien entendue de la convention résiduelle, convention qu'on venait juste de réaliser et donc nous, on fait en sorte du fait de cette évolution, c'est ce qu'on explique régulièrement l'AO, depuis des mois et des années, c'est que quand on détache 20 %, on ne reste pas strictement parlant 80 %. Il y a un effet des optimisations et donc nécessairement, c'est sans doute 81, 82, 83, je ne sais pas, mais en tout cas les moyens pour que le lot résiduel, la convention résiduelle continue à fonctionner. Ça veut dire que le parc dédié qui ira sur les lots, il y aura bien sûr une

réserve de parc qui leur permettra de faire face aux aléas, mais ce sera uniquement sur ce lot, c'est-à-dire qu'après, il n'y aura pas de solidarité entre l'opérateur historique et le lot en question il aura son petit m et charge à lui de tourner sur cette base-là. Il ne viendra pas piller dans nos parcs matériels s'il était en difficulté, encore une fois sous réserve que ce ne soit pas nous bien sûr qui fassions ces lots-là. Donc voilà, ça, c'est vraiment un point qui est important, et l'autre aspect que vous souligniez aussi sur la maintenance, c'est une autre question.

Quid aussi si défaillance du matériel ? Très clairement, c'est une des raisons qui a poussé en fait à l'évolution de la gestion de crise récemment, puisque depuis le milieu de l'année, les dates sont différentes selon les régions, mais désormais, c'est Réseau qui est responsable de la gestion de crise, donc Réseau continuera à gérer la crise de façon indépendante, quel que soit l'opérateur qu'il y a sur les axes. Aujourd'hui, vous avez plusieurs opérateurs sur les Hauts de France, vous avez quasiment une quinzaine d'entreprises ferroviaires différentes, c'est déjà une réalité en termes de fonctionnement d'avoir cette multiplicité d'entreprises ferroviaires sur un réseau donné.

Je veux clarifier sur la maintenance de niveau 5, pour être bien clair, quand je dis que notre optique est de construire des ateliers qui permettent la maintenance de niveau 1 à 3, ensuite d'assurer la maintenance plus lourde dans nos centres industriels, quand je dis nous, c'est nous SNCF, les concurrents vont être face à la même difficulté et vont se tourner nécessairement vers les entreprises qui savent faire du niveau 4 et du niveau 5. Je ne sais pas si on peut imaginer qu'ils se tournent vers nous, mais pourquoi pas, ce n'est pas tout à fait inimaginable. Mais il n'y a pas que nous, il y a Bombardier, il y a Alstom, un certain nombre de constructeurs ferroviaires qui savent faire aussi de la maintenance lourde. Il est fort probable que nos concurrents se tourneront vers ces groupes pour aller chercher une entreprise capable de faire cette maintenance lourde. En tout cas, c'est comme ça qu'on l'imagine. Il n'est pas question qu'on fasse de la maintenance gratuitement ou qu'on fasse de la maintenance en dépannage des concurrents s'ils n'ont pas contractualisé avec nous.

Encore une fois, s'ils viennent nous chercher, ça veut dire qu'ils nous reconnaissent des compétences et moi, ça ne me perturberait absolument pas qu'ils nous sollicitent pour faire de la maintenance lourde niveau 4 et 5. Je rappelle que depuis une évolution récente, la région a maintenant toute liberté de confier d'ailleurs dès aujourd'hui les maintenances lourdes à un autre opérateur que nous, à un autre constructeur que nous par voie d'appel d'offres. C'est d'ailleurs le débat qu'on a actuellement sur les opérations mi-vie, puisqu'il y a une opération assez lourde à réaliser et donc la région a la liberté si elle le souhaite de lancer elle-même son appel d'offres, de faire elle-même son cahier des charges et de choisir à qui elle confie ses opérations. Voilà, je préférais apporter cette clarification sur ce sujet de la maintenance, c'est bien nous SNCF qui allons chercher nos Technicentres industriels, je ne sais pas ce que feront les concurrents.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Nous avons 3 questions et une demande de parole. On va d'abord répondre aux questions et après je te donnerai la parole, Loïc. Pour ta première question, je peux répondre, les courriers sont adressés aux agents SNCF du cadre permanent comme pour les contractuels. Bien sûr, les intérimaires, les apprentis, les alternants ne sont

pas concernés par l'envoi de ce courrier, ni les CDD. Pour les questions, pour Fatima : pouvez-vous préciser qu'il est indispensable à la production selon la classification que vous avez faite, dans le dossier les cadres techniques sont-ils transférés ?

M. RABIER, Président

On l'a dit tout à l'heure, tous les emplois directement ou indirectement liés au lot sont faits selon les règles de détermination du taux d'appartenance au lot, tout ça va se préciser. C'est un exercice que nous aurons à faire au moment où l'attribution du lot aura été définie c'est-à-dire qu'on est en 2022. On va essayer de s'entraîner avant, mais le travail officiel et l'avis aux agents avec cette notion des 18 mois on a évoqué, il y aura des obligations légales du futur preneur si ce n'est pas non et SNCF actuelle de régler tout ça. Donc les DPx, bien évidemment, pourquoi serait-il exclu d'un éventuel transfert ? Vous n'imaginez pas un seul instant qu'il y ait 20 conducteurs, 25 conducteurs transférés sur Paris – Beauvais si nous perdions le marché et puis que le CTT soit exclu de tout transfert, c'est inimaginable.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Nous avons une autre question : la direction sait-elle déjà aujourd'hui le nombre de trains qui circuleront sur l'Étoile de Saint-Pol dès mars 2021, je suppose que oui, mais l'appel d'offres de cet axe sera bien basé sur le même plan de transport qu'en mars 2021 ?

M. GUICHARD, Directeur de région

Alors, première partie de la question, oui, aujourd'hui on est à peu près au clair sur ce qui va circuler, notamment sur la branche Saint-Pol — Béthune — Lille, puisque ça a fait l'objet d'échanges assez nourris avec la région depuis maintenant plusieurs mois. Je vous le fais de mémoire sur cette branche, on s'oriente vers 10 allers-retours. Le débat qu'on a eu avec la région pour tout vous dire, c'est quid d'allers-retours directs Lille ou plutôt Béthune ? Donc en fait, pour vous répondre, ce sera un mix des 2 vous aurez des allers-retours directs Lille et des allers-retours qui se limiteront à Béthune. Il y a un petit débat quand même sur la date de réouverture de l'axe, puisque Réseau a souffert comme nous de tous des effets de la crise de, de la crise sanitaire ; il y a du retard, est-ce que ce sera mars, est-ce que ce sera avril ? Je ne sais pas vous le dire exactement en tout cas à ce stade.

M. LAFFITTE, responsable RAO

Tout n'est pas encore complètement négocié avec le Conseil Régional.

M. GUICHARD, Directeur de région

Alors, Saint-Paul – Arras va rentrer en travaux, va rentrer plus tard que prévu en travaux, parce que là il y a un débat sur le montant financier des travaux et donc la délibération côté Conseil Régional n'est pas encore tranchée, n'a pas encore été voté et donc, les travaux sur cette branche, on ne continue pas et nous on continue à réaliser le plan de transport tel qu'il se fait aujourd'hui. En revanche, sur la 2e partie de la question, l'appel d'offres sur cet axe sera-t-il basé sur le même plan de transport qu'en mars 2021, ça, je ne sais pas vous répondre aujourd'hui, ce sera une des composantes du cahier des charges, puisqu'en fait on n'a pas encore les précisions à ce stade.

M. LAFFITTE, responsable RAO

Elle est intéressante cette question, parce qu'effectivement, avant qu'on ait ce cahier des charges notre devoir est d'étudier toutes les possibilités. La possibilité la plus conservatrice et la plus directive que pourrait avoir le Conseil Régional serait de donner une grille horaire c'est-à-dire qu'il décide du plan de transport et Messieurs les candidats, sortez le coût de production le moins cher possible. Ça pourrait être ça. Aujourd'hui, travailler à partir d'une grille horaire, c'est du chemin de fer, on sait faire. On sait faire déroulement ADC, on sait faire des mouvements de Rama, il n'y a pas de plus-values très importantes. Ce qu'on a surtout travaillé avec l'équipe de la DG TER et RAO de la DU TER, c'est plutôt une étude de marché, c'est-à-dire qu'on a essayé d'identifier quel est le besoin des usagers, des extraits, des clients, c'est quoi leur envie de mobilité à travers le ferroviaire ? C'est quoi notre positionnement en tant qu'aménageur du territoire ? On a vraiment plus passé de temps à proposer ou à être en capacité de proposer une offre plus développée, plus importante que ce qui existe aujourd'hui. Peut-être qu'on devra — passez-moi l'expression — remettre nos draps dans le lit, parce qu'on nous imposera peut-être une grille horaire à tous, à tous les candidats et donc là oui, la référence sera le SA 2021, parce qu'il sera assez récent par rapport à cette ouverture à la concurrence et messieurs les candidats, travaillez uniquement sur ce plan de transport. Donc les 2 possibilités existent. À l'heure d'aujourd'hui, on ne sait pas laquelle sera privilégiée, donc on se doit de travailler et de passer du temps sur cette possibilité et peut-être qu'on travaille pour rien, mais en tout cas aujourd'hui, on n'en sait rien. On se donne la possibilité de répondre à cette capacité qu'il demanderait d'être inventif et de proposer une offre très innovante.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Merci Tanguy, nous avons deux demandes de parole et une question de Madame MIET concernant les circulations Saint-Pol – Étaples. Monsieur SOIN.

M. SOUIN, SUD-Rail

Je reviens sur le courrier qui ne sera pas distribué aux intérimaires et CDD, ils ne sont déjà pas trop associés dans la vision d'aujourd'hui de l'organisation du chemin de fer, parce que déjà rien que dans leur moyen de travail, ils n'ont même pas l'équivalent des Smartphones que nous, donc déjà, même dans leurs conditions, on dépasse allègrement leur utilisation au-delà des contrats qui sont prévus. Ils vont aussi comprendre déjà que dans la vision de l'aujourd'hui ils ne sont pas là, donc dans la vision de demain, on verra ce qu'on peut faire pour eux s'il y a des restes, c'est un peu ça.

Une autre question, la LAF d'Amiens, parce que je vois dans le dossier qu'il est repris la lutte antifraude, la LAF d'Amiens n'appartient plus à Amiens, elle est bien reprise sur la DDL Hauts-de-France, elle preste beaucoup pour des opérations en dehors de notre périmètre, qu'est-ce qu'elle devient cette LAF par exemple ? La question de Fatima est judicieuse, parce que j'allais justement vous demander au niveau de l'organigramme, des nouveaux organigrammes DDL qui sont bien constitués maintenant par ligne et qui sont très simplifiés dans leur utilisation, donc à quel niveau de l'organigramme les agents sont-ils concernés par un transfert ? Donc au DPx vous avez répondu, on va passer à l'échelon au-dessus, dites-nous à partir de quel niveau vous estimez que les agents de ces DDL sont directement impactés par le transfert.

Et j'ai posé une question sur l'escale tout à l'heure, c'est-à-dire qu'il y a des Proxys, il y a des chronos, il y a des City, donc c'est proxy qui va surtout déterminer la part de travail du personnel transférable par rapport à la concurrence. Donc dans un service où on preste pour différentes missions, comment va être fait le partage du personnel, est-ce qu'on va cloisonner du personnel pour un service mis en concurrence et puis il y aura un ancien collègue à côté de nous qui lui sera, enfin, qui va rester par exemple dans la DDL qui sera peut-être Paris – Hauts-de-France, parce qu'il faudra aller à Paris en train non concurrentiel et que le petit copain d'à côté, il faut le ramener à Creil qui sera du Proxy par exemple. Voilà, moi je voulais savoir s'il va y avoir du double emploi par droit, parce que si on va dans cette idée-là, ça va devenir aberrant et stupide comme fonctionnement. Voilà, merci.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Merci Loïc, on va prendre toutes les demandes de parole et on fera un temps de réponse derrière. Monsieur HOUEL, et ensuite Monsieur WATTEBLED.

M. HOUEL, CGT

Rebonjour, Monsieur GUICHARD, vous parlez d'un nombre de trains j'ai pris 10 allers-retours entre Béthune et Lille dès la réouverture de l'Étoile de Saint-Pol, mais dès que l'appel d'offres sera lancé d'ici 2023, 2024 l'Étoile de Saint-Pol soit gérée par la concurrence, il y aura forcément correspondance alors de l'usager à Béthune, parce qu'il ne pourra pas avoir de Saint-Pol — Béthune — Lille direct, étant donné que ce sera juste l'Étoile de Saint-Pol qui est ouverte à la concurrence. Donc ce sera quand même une dégradation importante des conditions de transport des usagers.

Ensuite par rapport à ce que Monsieur LAFFITTE disait sur l'étude qui est faite sur les besoins du client, je trouve ça judicieux d'adapter les horaires par rapport aux besoins du client, mais sur un axe comme Étaples – Saint-Pol où il n'y a plus de train depuis au moins 2 ans, ça passe tellement vite que j'ai au moins 2 ou 3 ans, comment la direction réalise une étude des besoins, puisqu'il n'y a plus des usagers sur cette ligne. Ensuite, je veux revenir à l'ultra spécialisation, parce qu'on en a déjà parlé, ça fait des années qu'on dénonce la séparation des activités, je vais prendre le métier d'agent de conduite qui est le mien, plus les années passent, moins je suis utile pour la boîte, parce que moins mes compétences sont importantes, mais là, même si on vient à gagner la part de marché sur l'Étoile de Saint-Pol, il est forcément évident que le coût de production sera beaucoup plus important qu'il ne les a l'heure actuelle, parce qu'un agent de conduite ou un ASR qui ne sortira pas de cette Étoile de Saint-Pol, il serait utilisé d'une manière totalement farfelue. Terminé pour le moment.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Merci Christophe, Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Oui, donc après les nombreux échanges, on n'a toujours pas changé d'avis à la CGT et je vais vous rassurer, pour la CGT, rien n'est encore inéluctable concernant la mise en concurrence et je peux vous assurer comme on l'a écrit dans notre déclaration liminaire, on fera tout ce qui est possible pour contrecarrer les plans du Conseil Régional et par la même occasion, les vôtres. Voilà. Bon, quand on a dit ça, il faut quand même que derrière ça réagisse, parce que je vous rassure aussi, on ne sera

pas dans l'accompagnement de transférabilité, d'un dumping social et tout ce qui va avec une perte de marché, de compétition comme vous l'exprimez.

Ensuite, ce que vous avez envisagé, enfin je pense que c'est une des premières choses que vous avez faites, les organigrammes, c'est un peu la suite de la question, c'est un peu la même question que Fatima, les organigrammes opérationnels, mais également dans l'encadrement pour ces 3 lots. Qu'est-ce que je vais mettre en place, qu'est-ce que j'envisage coproduction ? Parce que découleront de cet organigramme les métiers et les métiers, quand on fait du ferroviaire, une des préoccupations principales, voire la préoccupation principale, c'est la sécurité.

Et puis j'attends toujours une réponse sur le PAI d'Étaples, car s'il n'y a pas de co activité comme vous l'avez exprimé, Monsieur GUICHARD, il y aura un souci : où se trouveront au cas où Réseau ne répondait pas à l'offre, où se retrouveront les agents PAI parce que là pour le coup, il y aura une co activité, c'est un point, comme vous le dites, frontière. Je vous remercie.

M. GUICHARD, Directeur de région

Oui, effectivement, vous avez raison concernant les City, Chrono, Proxy, je suis désolé, on était passés sur cette question, Tanguy, si tu veux bien répondre ?

M. LAFFITTE, responsable RAO

Effectivement, les trains d'Amiens, nous avons précisé que c'était essentiellement des trains Proxy. La loi préconise et imposera au Conseil Régional de choisir l'opérateur le plus représentatif en termes d'activité et c'est lui qui serait en charge notamment de la gestion des escales. Ça ne veut pas dire qu'un opérateur qui œuvrerait sur l'Étoile d'Amiens et notamment en gare d'Amiens pourrait très bien mettre son propre personnel, mais il est préconisé et là, ce serait le Conseil Régional qui prendrait ses responsabilités avec l'opérateur majoritaire qui réaliserait ces prestations. Prestations reprises par la loi, prestations essentielles. Après, le Conseil Régional, ouvrir à la concurrence, ça lui apporte des avantages, mais ça lui ouvre aussi des obligations. Certains d'entre vous l'ont évoqué, ils doivent garantir la continuité du service public et il ne s'agit pas de dégrader le service aux usagers, c'est que le prix du billet doit être identique et un client doit pouvoir passer d'un TER SNCF facilement à un autre opérateur. Il faut que ce soit transparent, c'est une des obligations du Conseil Régional.

Donc il peut y avoir effectivement les deux possibilités, avoir deux effectifs différents en gare d'Amiens ou en avoir qu'un seul sous une contractualisation qui peut exister entre les deux, toujours est-il que ce qui sera observé par le Conseil Régional va être la capacité des opérateurs à faciliter le déplacement et la mobilité des usagers.

Concernant le PAI d'Étaples, il intervient sur les axes venant de Boulogne vers Amiens dans les deux sens et effectivement, il est essentiel pour l'entrée des circulations entre Étaples et Saint-Pol. Là, c'est pareil, comme ça existe, au port autonome de Dunkerque, il y a eu un cas de figure similaire, des postes d'aiguillage qui sont clairement repris chez l'opérateur Réseau ou autre et il existe des procédures d'échange permettant la fluidité des circulations. Là, on est dans un sujet technique industriel, un protocole de sécurité qui devra être établi entre le futur opérateur et Réseau qui restera de toute façon partie prenante. J'espère avoir répondu.

M. GUICHARD, Directeur de région

Vous pointez un vrai sujet, effectivement, la question du Saint-Pol – Lille est pertinente, à supposer qu'on perde le lot, si on le rétablit là, on va se retrouver avec la concurrence, c'est un problème qu'on a mis en avant auprès de l'AO. Pour tout vous dire, on a été assez surpris dans la parution de l'avis, on s'attendait à voir du Saint-Pol – Lille direct, ce qui aurait changé la donne, parce qu'il n'a jamais été question que l'Étoile de Saint-Pol aille jusqu'à Lille, ça questionne nécessairement sur l'offre, vous avez raison, si on perdait ce lot, on ne pourra pas garder une offre directe de Saint-Pol à Lille – j'ai du mal à l'imaginer –. Ça veut dire que l'offre qui sera un mix de directs et de non-directs deviendrait une offre de non-directs. Sachant que notre position, notamment en termes de robustesse et plutôt d'avoir du non-direct, parce qu'on a fait un saut considérable en termes de qualité sur Lille –Béthune, grâce au SA 2020, c'est sans doute un des axes qui a le plus performé depuis qu'on a mis en place cette nouvelle offre avec un gain de près de 11 % de régularité, c'est considérable. On sait tous en tant que cheminot ce qu'est le risque en termes de conception de connecter une voie unique sur une double voie avec en plus la difficulté du GOV de Béthune qui n'est pas extensible. C'est une des raisons pour lesquelles on était plutôt assez réservés d'avoir des lignes directes. J'ai envie de dire que le sujet va peut-être se régler tout seul. Vous avez raison, je n'avais pas repris l'offre Saint-Pol – Étaples, simplement parce que j'étais en train de demander de l'aide à un ami, car je n'avais plus les chiffres en tête, parce qu'il y a eu déjà pas mal de débats. Sur Étaples – Saint-Pol – Béthune, on devrait être sur la même fréquence qu'avant en fait. On va rétablir l'offre qui existait avant les travaux, c'est ce vers quoi on s'oriente.

En sachant, je me permets, pour répondre à la question de monsieur HOUEL, si effectivement, comme le dit Frédéric GUIICHARD, le Conseil Régional partira sur cette offre historique, il n'empêche qu'on peut étudier, même s'il n'y a plus de circulation ferroviaire depuis 3 ou 4 ans, nos différents moyens d'études de marché ne sont pas faits uniquement sur l'existant, on va chercher aussi les densités de population existante, les besoins de mobilité, on a différents logiciels, on a différents partenaires qui nous aident dans ses études de marché. On peut l'étudier aussi à travers les parcours scolaires, on peut travailler aussi à partir du potentiel économique d'un territoire, tout ça a été étudié avec la DG TER pour définir ce qu'on appelle le potentiel captable pour la mobilité via le ferroviaire.

Sur la LAF, j'avoue que je n'ai pas la réponse. De toute façon, la prestation sera dans le cahier des charges, il faudra proposer une politique de lutte antifraude. Je sais que nécessairement, ça illustre un de vos questionnements aussi de tout à l'heure en début de séance, quid des prestations réalisées par une DL pour une autre, ça, ça fait partie de l'inventaire qu'on est en train de faire et de toute façon, toujours est-il qu'il faudra répondre à cette prestation. De quelle manière on la réalisera ? Ça, aujourd'hui, je ne suis pas en capacité de vous répondre.

M. RABIER, Président

Sur la question des organigrammes et des transferts qui est revenue plusieurs fois, sur finalement, jusqu'où on va dans les transferts possibles, j'aimerais qu'on se redise un petit peu ce que dit la loi finalement qu'on avait essayé de présenter une mi-juillet. Potentiellement, on s'est dit tout à l'heure, c'est pour ça qu'on avise un très grand nombre de cheminots du TER, même s'ils ne sont pas complètement managés par

TER, tout le monde contribue un petit peu. Je vais même être dans l'absolu encore beaucoup plus large en vous disant : si je suis à Limoges et que je vends un billet Paris – Beauvais une fois dans l'année, j'ai contribué au lot Paris – Beauvais. Voyez, c'est complètement théorique et utopique. Après, jusqu'où on va, et c'est tout le débat qu'a Intercités aujourd'hui, c'est une nationale, c'est l'État, ce n'est pas la région sur les 2 lignes également ouvertes à la concurrence. Après, c'est tout l'enjeu de déterminer un moment donné quand il y aura eu attribution du lot à telle ou telle entreprise de déterminer les taux d'affectation des personnels, chose que nous avons évoquée ensemble.

Je vais prendre les 2 exemples, parce qu'ils sont criants chez nous dans les 2 lots. Prenons l'exemple de Paris – Beauvais qui est une ligne qui appartient dans l'ensemble des moyens à la nouvelle direction de ligne Paris Hauts-de-France. Tout à l'heure, nous évoquions le DPx et CTT, c'était l'exemple que j'avais pris, s'il y a 25 conducteurs qui doivent être potentiellement transférés, si nous perdons, le CTT va avec, c'est logique. En revanche, si on remonte au niveau du dirigeant de secteur ou encore plus haut, de l'adjoint DRH ou de la directrice de ligne Hélène MARQUET, son activité à elle, dans son taux d'affectation par rapport à l'activité de Paris – Beauvais, elle sera sans doute minoritaire, parce que la direction de ligne Paris Hauts-de-France, il n'y a pas que Paris – Beauvais en charge de travail, etc. Donc vous voyez bien qu'à un moment donné, quand on sera amené à évaluer le taux d'affectation de chacun des salariés, quelle que soit finalement sa responsabilité, il pourra être variable. Si on prend en revanche, monsieur SOIN, l'Étoile de lignes d'Amiens qui est quand même fortement intégré au lot l'Étoile d'Amiens, parce qu'effectivement, il y a cette conclusion possible, nous, c'est l'organisation Étoile de ligne d'Amiens, là, j'ai envie de dire : le directeur de ligne actuel Richard HOUEN, il est fort à parier qu'il sera majoritairement lui, à plus de 51 %, très en ligne – si nous perdons le lot – avec l'activité de toutes les lignes de l'Étoile d'Amiens, le lot de l'Étoile d'Amiens. Voyez ce que je veux dire, donc tout dépendra de l'affectation, les taux qu'on devra à moment donné mesurer selon des méthodes qui seront définies. J'espère avoir été clair.

Pour terminer sur les organigrammes, vous êtes très en avance dans les questions, parce que je rappelle, on a un avis de concession et là on est en train de savoir qui va participer à ces appels d'offres. Bien sûr, on la dit, on le redit, on le réaffirme, bien évidemment que la SNCF va y aller. Une fois qu'il y aura ses participants aux appels d'offres, donc là, on est au 21 octobre tel qu'on vous l'a dit, il y aura un moment donné, pas forcément le 22 octobre, il y aura des cahiers des charges et tout ce dialogue qui nous mèneront jusqu'en 2022, ce qu'a expliqué tout à l'heure Tanguy LAFFITTE. C'est à ce moment-là, et c'est simplement au moment où on aura gagné ou perdu qu'on saura si quelque part l'organisation, l'organigramme, etc., bien évidemment ce n'est pas aujourd'hui, on n'a même pas le cahier des charges, on ne sait pas comment tout ça va s'instituer. On ne va pas non plus réinventer les choses qui fonctionnent bien. Je parlais tout à l'heure d'une équipe de conducteurs, il y aura encore du management de la sécurité, il y aura encore des règles, tout ça va perdurer.

M. LAFFITTE, responsable RAO

Pour compléter aussi, parce que Monsieur WATTEBLED faisait référence, il a fait appel à sa mémoire, effectivement le poste de Dunkerque est en relation avec la gestion des circulations du port autonome. On ne va pas embêter tout le monde avec

ça, mais pour finir peut-être sur le sujet, le PAI d'Étaples, enfin, Saint-Pol-sur-Ternoise sera le poste 10 du QPO de Dunkerque. Donc après, comme vous le décrivez là, le poste 10 du QPO, il faudra faire la même procédure de gestion des circulations entre le nouvel opérateur si ce n'est pas nous, et Réseau.

M. GUICHARD, Directeur de région

Peut-être pour réagir sur la déclaration de Monsieur WATTEBLED que la concurrence n'est pas inéluctable, don't act, il y a 2 aspects en fait dans le choix aujourd'hui d'ouverture à la concurrence, il y a un aspect législatif et un aspect choix politique. J'entends ce que vous dites, en tout cas votre volonté de faire en sorte de l'arrêter, comme je vous le dis, il y a ces 2 aspects-là qu'il faut traiter. Est-ce que le fait est que certaines AO ont fait le choix de ne pas aller vers l'ouverture à la concurrence. Il y a au moins 2 régions qui sont concernées, dont une que je connais, puisque j'y étais avant d'arriver ici qui est la région Occitanie, mais il y a également la région Bretagne qui a renouvelé un contrat pour une dizaine d'années sans ouverture à la concurrence. Donc c'est un choix politique, mais c'est aussi un cadre législatif, puisqu'à compter de 2024, ouverture à la concurrence ne deviendra plus une option, mais une obligation pour tout contrat qui sera renouvelé à partir de cette échéance. Ce sont ces 2 composantes qui font effectivement aujourd'hui on s'oriente vers ces choix au niveau régional et même au niveau national et je dirais même que mon devoir en tant que responsable du TER Hauts-de-France, c'est bien de nous y préparer, qu'on le veuille ou non, ce serait une faute de ne pas être prêts au moment venu pour faire en sorte de continuer à compter dans cet espace ferroviaire.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de Madame MAHIEUX. Laetitia ?

Mme MAHIEUX, CGT

Oui, bonjour à tous, vous m'entendez, c'est bon ?

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Oui, on t'entend, Laetitia.

Mme MAHIEUX, CGT

Moi, pour débiter cette intervention, je ne pouvais que dénoncer le fait que pour un sujet aussi important, vous n'avez pas réuni en présence les élus de cette instance. Je trouve ça vraiment inadmissible pour le coup, voilà. Vous aurez sûrement une réponse à nous faire et j'en connais déjà la teneur de toute façon, mais vraiment ça me révolte. Je trouve que la parole autour de cette table a quand même été particulièrement fataliste, on est déjà en train de discuter de détails de la future organisation du travail et moi, ça me dépasse. Moi, avant d'être élu du CSE, je suis d'abord syndicaliste et je suis secrétaire revendicative de mon secteur et quand j'entends ce qu'il se passe ici, ça me révolte ! Mais passons.

Je voulais vous dire justement par rapport à ça, et j'enlève ma casquette d'élue que l'intervention de la CGT, elle se fera à toutes les échelles de l'entreprise, tant sur le plan local que sur le plan régional et que sur le plan national. Il y a aussi de grosses échéances à venir sur le plan électoral et la CGT a bien l'intention de peser sur les débats politiques qui ne vont pas d'ailleurs tarder à s'ouvrir. On va aussi ouvrir les débats avec les usagers, ça, c'est inévitable et on va peser. On va peser, on sera là.

On va se battre contre vos projets qui sont d'un néfaste sans nom pour les cheminots. On parle ici encore de suppressions de postes, alors que pour relancer le service public ferroviaire il faut des emplois. La politique que vous avez menée depuis tant d'années a abouti à une telle dégradation du service public aujourd'hui, les politiques qui en sont à l'origine arrivent à taper sur le dos des cheminots par des propos infantiles que je ne reprendrai même pas ici, puisque tout le monde en connaît la teneur.

Il faut vraiment changer de politique en termes d'emploi et en termes de service public. Il faut que SNCF redevienne un incontournable dans le ferroviaire et sans ça, on n'y arrivera pas, ce n'est pas possible. Je vais vous dire un truc, je me sens très décomplexée par rapport à tout ça et par rapport au transfert de personnel, mais moi, personnellement, nous la CGT, aller dire aux cheminots qui vont être transférés soit dans une filiale soient privés, ce n'est pas « understandable » pour nous, ce n'est pas understandable et au-delà de la sidération des courriers que vous allez envoyer, parce que les cheminots vont être sidérés, je vous prie de me croire. Au-delà de cet état-là, on va leur expliquer qu'il y a des choses qui sont possibles et autres que ce que vous, vous pouvez proposer. Voilà, ce n'est pas understandable, cette solution entre la peste et le choléra. Je ne comprends même pas qu'on puisse discuter de cette future organisation-là, comme ça. Je ne comprends pas, je ne comprends pas ! Je vais vous dire un truc, quand ils vont avoir compris qu'il y a d'autres solutions possibles, ils vont se mobiliser, le rapport de force va se monter, que vous le vouliez ou non et j'ai envie de vous dire : vous savez de quoi sont capables les cheminots quand ils sont attaqués. Alors, si on doit aller poser dans tous les débats, on y sera, et en tout cas, c'est le travail que moi je vais mener avec la CGT pour empêcher ce que vous êtes en train de faire. Sur ce, j'en ai terminé.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Merci Laetitia.

M. RABIER, Président

Une réponse, Madame MAHIEUX sur le côté présidentiel, quand on peut le faire, et ça a été le cas notamment mi-juillet justement quand on a fait cette réunion d'information avec les OS où on explique la loi et l'éventualité des transferts, on le fait. Après, on a des normes aujourd'hui sanitaires que vous connaissez et qui nous impose en tout cas en CSE, on est vite pas moins de 40, puisqu'avec les représentants de la direction et l'ensemble des élus et des représentants syndicaux, on n'arrive pas à respecter la norme sanitaire, même dans les 2 salles. Ce n'est pas une volonté de notre part, on sait bien que le sujet est important et là, on était tenus d'ailleurs par les dates, puisqu'on avait depuis le 30 juillet à moi pour organiser, comme les courriers, on est dans les dispositions légales. On avait un mois pour organiser cette information auprès des élus et envoyer les courriers à tous les contributeurs du TER, comme on l'a expliqué. Donc voilà, il n'y a pas de volonté de faire exprimer de traiter ce sujet en distanciel, pas du tout, je préfère le redire.

Mme MAHIEUX, CGT

Monsieur RABIER, est-ce que vous me permettez de compléter ma déclaration, si cela ne vous ennuie pas ? Moi je vais vous demander une vigilance toute particulière sur les RPS, parce que la réception de ces courriers, elle va générer une souffrance

et un mal être qui à mon avis vont avoir de graves conséquences. Je ne le souhaite pas, ce n'est pas mon souhait, mais c'est quand même une possibilité. Je vous rappelle qu'à l'heure actuelle, il y a quand même un suicide par semaine dans l'entreprise, ce n'est pas moi qui invente les chiffres, c'est la SNCF qui nous les communique au niveau national. Il va falloir être vigilant et je me demande même si des ERPS ne seraient pas nécessaires pour tenter de répondre au mal être des cheminots par rapport à tout ça.

M. GUICHARD, Directeur de région

Madame MAHIEUX, j'ai entendu votre déclaration, je tiens à souligner effectivement qu'au regard de l'importance j'ai tenu à présider personnellement ce CSE. Après, les conditions sanitaires sont ce qu'elles sont et effectivement, elle nous crée des contraintes, et je le regrette tout autant que vous, j'aurais préféré effectivement qu'on soit physiquement ensemble, mais malheureusement, on respecte aussi les règles qui sont imposées en la matière et qui semble d'ailleurs se durcir quand on regarde un peu l'actualité de ces derniers jours.

En fait, tout ce que vous dites, j'en suis parfaitement conscient, je suis parfaitement conscient sur l'ouverture à la concurrence, on peut le regretter, on peut la dénoncer, on peut la décrier, dire que ce sera une catastrophe, on peut tout imaginer, il n'empêche que le cadre est là, il est posé, on ne l'a pas nécessairement voulu. Il est posé, encore une fois, et il faut que l'on compose avec, sinon, ce serait encore pire, j'ai envie de dire, l'unité, ne pas s'y préparer, même si au final, comme le signalait Monsieur WATTEBLED, peut-être qu'effectivement ce n'est pas inéluctable et peut-être qu'on peut imaginer qu'une nouvelle mandature à la tête de la région décide de tout arrêter, même si ça me semble compliqué, parce que l'attribution se fera en 2022 et je vois mal comment infléchir ce sujet-là. On voit bien que la dimension politique est assez criante.

Sur les courriers, je précise, parce qu'on est bien conscient là aussi de l'effet qu'il peut produire. Alors déjà, le choix qu'on a fait de l'envoyer largement, pour ne pas donner le sentiment qu'il y avait au sein du TER Hauts-de-France des agents qui étaient concernés et d'autres qui ne l'étaient pas. Voilà, c'était une façon de se dire, je crois, d'ailleurs qu'on en avait un peu débattu entre nous, se dire qu'on ne va pas faire 2 catégories de cheminots au sein du TER Hauts-de-France, donc c'est la raison pour laquelle on a tenu à l'envoyer assez largement et je précise qu'on l'a accompagné d'un livret aussi, parce que le cadre juridique de ce courrier — pour tout se dire — nous est quasiment imposé, mais on le trouvait assez abrupt et la volonté était justement d'apporter ce petit fascicule qui fait une dizaine de pages, qui explique le pourquoi de la démarche et je ne vous cache pas que je demande aux managers de bien expliquer. Bien entendu, avec toutes les informations dont vous disposez aussi, vous êtes tout à fait à même de pouvoir l'expliquer si vous le souhaitez, si vous avez des sollicitations et je ne doute pas que vous en ayez. Voilà, c'est une figure imposée que ce courrier est donc, on l'opère en ce sens, mais ça ne présage en rien de ce qu'il se passera dans les mois, les semaines et les années qui viennent.

M. RABIER, Président

Je peux compléter, le sujet des RPS, on a tout de suite identifié, d'où la première information des managers début juillet, d'où celle qui a suivi, la même avec les organisations syndicales qu'on avait faite en présentiel en juillet, d'où à nouveau une

nouvelle réunion en distanciel avec les managers la semaine prochaine. On sait bien que ça va forcément susciter des questionnements, etc., on n'est pas... je vous rejoins, Madame MAHIEUX. Néanmoins, comme l'a dit le directeur de région, il n'y a pas d'alternative, le courrier est obligatoire et plutôt que de cibler, on n'aurait d'ailleurs pas su qui cibler, on a bien vu les questions, mais au fait, qui pourrait être transféré, on voit bien qu'on se pose légitimement ces questions. Moi, je ne vous rejoins pas sur le terme décomplexé, je réagis là à votre déclaration, d'ailleurs je considère qu'avant que vous soyez une militante CGT, etc., tous les titres que vous avez annoncés, vous êtes surtout une salariée de la SNCF pour moi, je le rappelle et à ce titre, je vous dois une information, vous êtes une élue, je vous dois des informations et j'agis avec vous légalement. Donc on n'est pas plus décomplexé que ça, on agit conformément à la loi, Madame MAHIEUX.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Est-ce qu'il y a d'autres interventions ? Je vais faire un tour de table, est-ce que pour la CGT, il y a d'autres interventions ? Pas de demande d'intervention pour la CGT ?

M. WATTEBLED, CGT

Non, Monsieur SHERANI, on a posé des questions qu'on avait à poser. Je pense qu'on va se revoir assez rapidement et on espère avoir toutes les informations et les réponses aux questions, quelles qu'elles soient, d'ailleurs et puis voilà.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Pour SUD ?

Mme MIET, SUD-Rail

Oui, bonjour, moi je n'ai pas tellement une question, quand dans notre déclaration on dit qu'on a un doute sur votre réelle volonté de mettre des choses en place pour remporter des lots, il y a quand même un problème. Le transfert de flotte TER que nous a présentée Monsieur MARTEL le mois dernier, c'est quand même un peu flagrant de voir que le matériel restant part au versant sud où il y a le plus de possibilités d'autres opérateurs en concurrence, commerçant Nord, on récupère du vieux matériel, tout ça évidemment à l'échéance 2023, quelle coïncidence ! Il y a quelque chose qui m'interpelle. Les 80 % du trafic on va devoir encore gérer au niveau opérateur historique, on va avoir un matériel qui est en fin de vie avec une dégradation de la qualité de production et je suis sûre que les prochains lots, on est loin de les gagner si on dégrade la qualité de production de ce qu'on aura encore à gérer. Donc j'ai vraiment des interrogations, vous croyez parfois qu'on n'arrive pas à lier les dossiers, mais pour moi c'est assez flagrant et ça m'inquiète déjà le sujet pour les 3 premiers lots, mais pour les futurs lots, on ne sera toujours pas en condition de le faire et en plus, on aura certainement un problème aussi de personnel, puisqu'il y en a qui partiront peut-être pour de meilleures conditions, qui sait ? Comme vous l'avez si dit, ce sera peut-être un dumping, mais dans un bon sens pour une fois. Allez savoir, au fret, ça a commencé comme ça, on sait comment ça se termine. Là-dessus, je rejoins Monsieur HOUEL, on a l'exemple du fret, il ne faut pas l'oublier. La mémoire, nous on l'a aussi. Merci.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

D'accord, nous allons finir le tour de table avant le dernier temps de réponse. Pour l'UNSA ?

Mme DEBAST, UNSA

Pour l'UNSA, je vous remercie pour toutes les réponses apportées, ce qu'on peut juste remarquer, c'est la complexité du dossier, vu le qui règnent encore aujourd'hui. Je rejoins ce qui a été dit par plusieurs personnes ce matin dans les échanges. Pour les agents, recevoir les courriers, je pense qu'il y a une inquiétude supplémentaire qui va se mettre en place. Ça, ça avait déjà été dit lors de la table ronde avec les OS représentatives au mois de juillet, vous avez déjà alerté sur ce sujet. Je vois bien dans le dossier que vous avez mis la petite plaquette que vous nous aviez présentée pour un peu expliquer. Je pense surtout qu'il va falloir faire preuve de beaucoup de pédagogie auprès des managers, pour qu'ils accompagnent au mieux cet envoi de courriers auprès de leurs agents. On n'oublie pas, on est toujours dans une situation sanitaire qui crée déjà des tensions et des inquiétudes, donc voilà, on va être très vigilant sur le suivi qui sera effectué et les réponses non-réponses qui pourront être apportées, parce qu'on voit bien que vous n'avez pas toutes les réponses aujourd'hui. Je pense qu'il va falloir vraiment travailler par étapes et vraiment nous associer, élus et organisations syndicales ainsi qu'associer tous les agents des TER Hauts-de-France pour éviter de créer des RPS supplémentaires sur ce dossier. Voilà, ce sera tout pour l'instant pour moi, je vous remercie.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Merci Pauline. Pour FO ? Pas d'intervention pour FO ?

M. FERTE, FO

Pour FO, c'est très clair, l'avenir se dessine de plus en plus précisément pour nous, je n'ai pas grand-chose d'autre à ajouter, en dépit de quelques zones d'ombre, mais vous allez nous apporter des éclairages, je pense, rapidement. Mais sinon pour nous, l'avenir se dessine de manière très précise. Voilà, je n'ai rien d'autre à déclarer. Bonne journée à tous.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Pour la CFDT ?

M. VEZARD, CFDT

On n'a pas plus de questions pour le moment.

M. SHERANI, Pôle Relations Sociales

Merci.

M. GUICHARD, Directeur de région

Très bien, je vais reprendre les 2 points qui ont été soulevés. Sur la volonté d'y aller, je ne sais pas comment vous le dire autrement, bien entendu qu'on a la volonté d'y aller. Je n'aurais certainement pas constitué une équipe dédiée si on n'avait pas la volonté d'y aller. On se donne les moyens non seulement d'y aller, mais d'y aller dans de bonnes conditions, parce qu'encore une fois, c'est quelque chose qui est nouveau, mais on a très clairement l'intention de jouer notre carte dans ce jeu de demain et

qu'on le veuille ou non, en tout cas il sera là et il faut qu'on joue avec et c'est pour ça que depuis 4 à 5 mois, on a commencé à mener des études pour s'y préparer, c'est pour ça qu'on a constitué — je le redis encore une fois — une équipe vraiment spécialisée pour ça. C'est pour ça qu'on a lancé des constitutions d'offres, on se les dit tout à l'heure dans les échanges, on a commencé à réfléchir aux offres. Voilà, c'est pour ça que je vais aller rencontrer les élus sur le territoire, c'est tout autant d'éléments pour se donner toutes les chances d'être au rendez-vous et de remporter ces lots.

Après, le parallèle que vous faites sur le parc matériel, je comprends que vous le fassiez, mais je peux vous assurer que derrière, il n'y a pas de stratégie liée avec l'ouverture à la concurrence, c'est avant toute une stratégie de robustesse et c'est vraiment ce qu'on recherche. Aujourd'hui, on a un particulier morcelé, morcelé tout simplement parce que c'est le poids de l'histoire, avant, vous aviez 2 territoires avec de politiques différentes et 2 logiques différentes et aujourd'hui, quand on regarde à la grande maille des Hauts-de-France, on a la possibilité de mieux harmoniser notre parc et on sait très bien que moins il y a de séries sur une ligne, plus on est robuste et c'est vraiment la seule logique qui nous a poussés en fait à faire cette évolution de parc.

Sur la complexité du dossier, oui, vous l'avez senti aujourd'hui malgré tous les efforts pour essayer de vous apporter toutes les réponses possibles, comme on l'a fait à plusieurs voix depuis plus de 2 heures maintenant. C'est un dossier qui est complexe, c'est un dossier sur lequel on n'a pas toutes les réponses aujourd'hui, c'est un dossier qui s'enrichira notamment par le cahier des charges qui paraîtra avant la fin de l'année où là pour le coup, on y verra beaucoup plus clair sur les attentes du Conseil Régional et sur la façon dont on va répondre de façon plus précise. Vous avez cité les organigrammes, vous avez cité les conditions de transfert, vous avez cité tous ces points-là sur lesquels bien entendu on est bien conscient qu'il faut qu'on soit plus précis dans le temps. En tout cas, je tenais malgré tout à être présent aujourd'hui pour vous parler de ce sujet au combien important, se dire que forcément, on n'a pas fini de s'en parler, ce n'est certainement pas une fin, plutôt un début de dialogue sur ce thème. Bien entendu, et je saisis la main tendue de vous associer pleinement dans l'exercice qu'on a à mener devant nous, libre à chacun de se positionner, bien entendu, sachant qu'au final, je considérerai que même si c'est par le biais d'une société que l'on conserve ces lots, on conservera quand même une vraie force côté SNCF et on aura pu montrer notre savoir-faire en le comparant à d'autres, ce qui est quand même une des vertus est une des critiques qu'on peut avoir assez régulièrement aujourd'hui.

Voilà ce que je vais vous dire en réaction à ces derniers points, et je vous propose puisque je note qu'il n'y a plus d'intervention qu'on en reste là pour ce CSE. Il me reste à vous souhaiter une bonne fin de journée et donc vous dire à très bientôt pour ce sujet, ou pour d'autres. Merci à toutes et à tous et bonne fin de journée.

La séance est clôturée à 11 h 44.