

Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

SÉANCE PLÉNIÈRE DU 26 NOVEMBRE 2020 (A distance)

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
M. MARTEL, Directeur production	
M. LAFFITTE, DR TER HDF	
M. DELATTRE, DDO TER Hauts-de-France	
Dr. VASSEUR, Médecin de Région	
Mme THIEBAULT, Relations Sociales	
Mme BULTHE, 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	V
M. DECLERCQ	CGT		M. PIETTON	CGT	
M. FOURNIER	CGT		M. WILLAEYS	CGT	V
Mme BASSEZ	CGT		Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT		M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT		M. WARTELE	CGT	V
M. ESPINOUSE	CGT	E	M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT		Mme KOURKOUZ	CGT	
M. HOUEL	CGT	E	M. PARJOUET	CGT	
M. LAMBERT	Sud Rail		M. MALANSKA	Sud Rail	V
M. FRANÇOIS	Sud Rail	E	M. TACHEVIN	Sud Rail	V
Mme MIET	Sud Rail		Mme RICHON	Sud Rail	

M. SOUIN	Sud Rail	E	M. HIAUX	Sud Rail	
M. LENFANT	Sud Rail		Mme PARENTY	Sud Rail	
M. EUDELIN	Sud Rail	E	M. PLATEAUX	Sud Rail	V
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail		Mme PLESSY	Sud Rail	
Mme LE SAINT	UNSA Ferroviaire	E	M. LEVENT	UNSA Ferroviaire	V
Mme COQUERIAUX	UNSA Ferroviaire		M. MASSE	UNSA Ferroviaire	
M. HONVAULT	UNSA Ferroviaire		M. GAUDEAU	UNSA Ferroviaire	
M. MIENS	UNSA Ferroviaire		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	V
Mme MANIER	CFDT		M. FOSSIER	CFDT	

REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

M. ROTOLO	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
	FO	FO
M. VEZARD	CFDT	Fédération des cheminots CFDT

Ordre du jour de la réunion du Comité Social et Économique
du jeudi 26 novembre 2020
A distance

1) Approbation des procès-verbaux des réunions du CSE TER Hauts-de-France du 28 septembre 2020 et du 07 octobre 2020	35
2) Informations de Monsieur le Secrétaire	37
3) Informations de Monsieur le Trésorier	38
4) Informations de Monsieur le Président	38
- Point d'actualité COVID-19	38
- Informations sécurité	40
- Informations commerciales (si disponibilité)	40
- Informations sur la régularité et la production	42
5) Délibération du CSE TER HDF pour recourir à une expertise libre portant sur l'ouverture à la concurrence du transport régional ferroviaire de voyageurs (vote)	45
6) Information sur le projet d'évolution d'organisation des escales TER Hauts-de-France	48
7) Consultation (phase vote) sur le projet de création des Directions de Lignes Lille-Artois Douaisis, Lille-Avesnois et Lille-Littoral et intégration de l'Etablissement Traction Hauts-de-France.	50
8) Information sur la mise en concurrence par concession de service public relative à la gestion et l'exploitation du transport ferroviaire de voyageurs (concernant la ligne dite de l'Etoile de Saint-Pol-sur-Ternoise (suite publication rectificatif du 16 octobre 2020 par l'Autorité Organisatrice)	66
9) Consultation sur les conséquences de la réduction temporaire d'activité suite à l'épidémie COVID-19 (dont recours à l'activité partielle)	84
10) Calendrier 2021 des périodes de moindres besoins en personnel	94
11) Questions/Réponses	94

La séance est ouverte à 9h30.

M. RABIER, Président

Je vous propose, puisqu'il est 9h30, d'ouvrir cette séance du CSE régulier et de commencer par l'appel, merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour l'appel, je vais vous demander de bien énoncer les noms et ne pas dire que la délégation est au complet. Nous avons besoin de tous les noms parce qu'il y a des votes aujourd'hui et on a besoin de tous les noms, merci.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la délégation CGT : Alexandre KIKOS, Jérôme DECLERCQ, Laetitia MAHIEUX, Fabien SMAGHUE, Ludovic FOURNIER, David WARTELLE, Delphine BASSEZ, Xavier WATTEBLED, Fatima BOUKREDIA et Pierre WILLAEYS.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Béatrice, est-ce que tu as bien tous les noms ?

Mme BULTHE, Relations Sociales

C'est bon pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour la délégation SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Pour la délégation SUD, nous avons Mélanie RONGIER-JORE, Maxime LENFANT, Ludivine MIET, Marc LAMBERT, Mickael MALANSKA, Sylvain PLATEAUX, William TACHEVIN TABARY.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Est-ce bon pour toi Béatrice ?

Mme BULTHE, Relations Sociales

Oui, c'est bon pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour l'UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour la délégation UNSA Ferroviaire, nous aurons TOURNAY Jean-Jacques, MIENS Stéphane, Madame WIART Sandrine, Monsieur HONVAULT Philippe, Monsieur LEVENT Marc qui remplace Madame Hélène LE SAINT qui est excusée, Madame COQUERIAUX Agnès et en RS, moi-même, DEBAST Pauline. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Pauline. Est-ce bon pour toi Béatrice ?

Mme BULTHE, Relations Sociales

Oui, merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour la délégation FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Pour FO, Monsieur DELECOEULLERIE Loïc et Madame Christine DEDISSE.

M. SERHANI, Relations Sociales

As-tu bien entendu, Béatrice ?

Mme BULTHE, Relations Sociales

Oui, c'est bon pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu. Pour la délégation CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Pour la CFDT, Madame MANIER Virginie, Madame MARTIN qui remplace Monsieur TAILLEZ et moi-même, Sébastien VÉZARD.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci.

Mme BULTHE, Relations Sociales

C'est bon pour moi, merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. C'est bon, Raphaël.

M. RABIER, Président

Je pense qu'il peut y avoir des déclarations liminaires donc je les écoute dans l'ordre habituel en commençant par la CGT.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur le Président, merci. Vu l'actualité chargée, vous imaginez bien que cette déclaration sera un peu plus fournie qu'habituellement.

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

« *Monsieur le Président,*

Après une gestion calamiteuse de la première crise sanitaire due au COVID-19, le gouvernement n'en a tiré aucune leçon. Le choix purement capitaliste de ce pays laisse des hôpitaux et des soignants à bout de souffle sans d'autres possibilités que de subir. Le reconfinement est d'autant plus mal vécu par les Français que les décisions gouvernementales sont plus ubuesques les unes que les autres. Entre mars 2020 et juin 2020, la France compte plus d'un million de nouveaux pauvres. Ce chiffre sera d'autant plus important d'ici quelques semaines. Au-delà de l'aberration de ces décisions gouvernementales, ce sont bien les libertés fondamentales de tout un pays

qui sont attaquées de toute part par nos dirigeants. Au détour des débats sur le projet de loi de financement de la sécurité sociale, certains sénateurs ont confirmé les orientations tout entières tournées vers plus d'économies au détriment de la santé des citoyens. Sur proposition d'un élu républicain, la majorité sénatoriale n'a alors pas hésité, un samedi soir, en plein confinement, à voter un amendement en douce qui n'introduit rien de moins qu'une réforme en profondeur du système de retraite actuel. Cet amendement repousse l'âge légal de départ à la retraite, dans un premier temps, à 63 ans pour tout le monde dès 2025. Il introduit même une double peine puisqu'il accélère l'allongement de la durée de cotisations nécessaire pour bénéficier d'une pension à taux plein. Ainsi, avec ce projet, il faudrait cotiser 43 ans dès la génération 65. C'est une provocation indécente alors que plus de 800 000 jeunes, pénalisés par la crise sanitaire, ne peuvent s'insérer dans la vie active, que les licenciements dans les entreprises se succèdent, que le chômage et la pauvreté menacent des centaines de milliers de personnes. C'est également une proposition purement idéologique et libérale totalement inefficace alors qu'au contraire, il faut maintenant réduire le temps de travail. Il faut en effet travailler toutes et tous moins et mieux et ainsi reconnaître le droit à des départs anticipés avant 60 ans, notamment pour les métiers pénibles. Personne ne peut oublier l'épuisement des soignants, infirmières, aides-soignantes, aides à domicile et tant d'autres salariés. Tous ces travailleurs, dont l'espérance de vie en bonne santé serait inférieure à l'âge légal de départ en retraite prévu par cet amendement parlementaire. La CGT condamne cette manœuvre sénatoriale d'autant plus honteuse qu'elle se produit en pleine crise économique et sociale. La CGT exige l'abandon de toute mesure de régression en matière de retraites et que le gouvernement s'exprime clairement en annonçant l'abandon d'un projet rejeté par la majorité de la population mobilisée l'an dernier. Chaque décision, chaque loi votée par la majorité est une attaque supplémentaire à nos libertés. Prenons l'exemple de la loi sécurité globale adoptée à l'Assemblée nationale ces derniers jours. L'article suscite une vive opposition, en particulier du Conseil des droits de l'homme des Nations unies, du défenseur des droits et des journalistes. La presse étrangère s'indigne également. Les experts de l'ONU estiment que cette loi porte des atteintes importantes aux droits de l'homme et aux libertés fondamentales, notamment le droit à la vie privée, le droit à la liberté d'expression et d'opinion et le droit à la liberté d'association et de réunion pacifique et place la France en contradiction avec la Déclaration universelle des droits de l'homme, le pacte international relatif aux droits civils et politiques et à la convention européenne des droits de l'homme. Soulignons que cette proposition intervient peu après que le Président de la République ait promis de défendre la liberté d'expression lors de son hommage au professeur Samuel PATY. C'est donc bien à marche forcée qu'avance ce gouvernement. Au vu du contexte social actuel dans l'Entreprise, la CGT craint que vous ne leur ayez emboîté le pas. Avec la nouvelle vague de COVID-19 et les mesures sanitaires annoncées par le gouvernement, la SNCF et les cheminots sont à nouveau en première ligne. Malgré cette situation, comme lors du premier confinement, les agents assurent le service public avec compétence et professionnalisme. Pour autant, cela ne signifie pas qu'ils partagent la façon dont la pandémie est gérée, que ce soit par le gouvernement ou la Direction SNCF. La CGT des cheminots vous interpelle une nouvelle fois, comme lors du premier confinement et avec encore plus de force pour que la SNCF mette en œuvre une véritable politique de prévention des contaminations. L'expérience de la première période de confinement doit être mise à profit pour ne pas reproduire les

errements et les manquements. Si le maintien de l'activité du service public ferroviaire est évidemment absolument indispensable, la protection sanitaire des cheminots et des usagers doit être la priorité de la Direction en cette période de rebond pandémique dont tout porte à croire qu'elle est plus violente qu'à l'occasion de la première vague. Les préconisations et les mesures mises en œuvre à l'occasion de cette seconde vague doivent donc être impérativement renforcées. L'Entreprise ne peut laisser, à l'instar du gouvernement, les impératifs économiques l'emporter sur les impératifs sanitaires. Il en va de sa responsabilité sociale et morale. Ses obligations d'employeur lui imposent de mettre en place les mesures adaptées afin de protéger la santé physique et mentale des travailleurs ainsi que celle de ceux mis à sa disposition. Cela se traduit notamment par l'application des neuf principes généraux de prévention tout en respectant leurs priorités. De plus, en tant que transporteur, toutes les mesures sanitaires liées à la propagation doivent être rigoureusement et pleinement exécutées. Or, si le gouvernement navigue à vue, les cheminots, comme les autres salariés, ont quant à eux besoin d'être rassurés et connaître précisément le cadre dans lequel ils vont devoir évoluer au cours des prochaines semaines ou prochains mois d'un point de vue sanitaire. Mesures de prévention et de protection mises en œuvre par l'Entreprise, gestion des cas contacts, suivi de leur mise en œuvre organisationnelle et réglementaire, chômage partiel, télétravail, adaptation des organisations de travail des postes, RHR, coupures. Sur la rémunération : maintien de la rémunération, compensation service restreint. Il ne pourra donc y avoir de déclinaison des préconisations RH adaptées en fonction des objectifs des activités, comme cela avait été constaté à l'occasion des trois premiers mois de confinement. La CGT des cheminots réaffirme qu'il est de la seule responsabilité du GPU de décider des mesures à mettre en œuvre partout et qu'il lui revient également de veiller à leur application stricte en tout point du territoire et dans tous les établissements. À ce titre, nous vous demandons, qu'adossé à la note COVID réactualisée, soit adressé un rappel au management sur le niveau de protection indispensable. Par ailleurs, la fédération CGT des cheminots a adressé, le 30 octobre 2020, un courrier à Monsieur FARANDOU portant sur un certain nombre de revendications touchant le champ sanitaire, la politique de l'Entreprise et la production notamment. Sur la prévention des contaminations, la CGT des cheminots demande la mise à contribution des cabinets et laboratoires de médecine SNCF pour réaliser chaque semaine un test sur les cheminots susceptibles de se rendre au travail. Il serait inconcevable, tant d'un point de vue sanitaire que d'un point de vue production, alors que nous disposons d'outils internes à même de limiter les risques de contamination dans l'Entreprise, que ces derniers ne soient pas pleinement utilisés. La CGT des cheminots demande également que l'Entreprise se dote de tests antigéniques pour un dépistage quotidien à la prise de service des cheminots. La CGT des cheminots demande également que des conventions soient passées avec les entreprises ferroviaires privées et des avenants au plan de prévention réalisés avec les entreprises sous-traitantes pour leur permettre d'appliquer les mêmes mesures à leurs salariés. Sur ce dernier point, il s'agit aussi d'éviter les risques de contamination liés à la coactivité. Enfin, le principe de précaution doit prévaloir dans le cadre des cas contacts, y compris s'il ne s'agit que de suspicions. L'isolement immédiat doit être la règle jusqu'à connaissance des résultats des tests réalisés. Sur la politique de l'Entreprise et la production, l'engagement pris au premier confinement de geler toutes les réorganisations et restructurations jusqu'à son terme doit être réitéré. Aux risques psychosociaux liés à

la pandémie et au confinement, il serait socialement irresponsable et moralement douteux d'ajouter ceux liés aux réorganisations et restructurations en cours ou envisagées par la Direction. Par conséquent, nous vous demandons de geler toutes les restructurations ou en prévision le temps que le sujet de la pandémie soit résolu. À l'inverse, puisque le travail se poursuit, que les restructurations et consultations se poursuivent, il nous semble indispensable que les recrutements se poursuivent. Plutôt qu'un système de recrutement national qui paraît peu adapté aux contraintes sanitaires, le dispositif pourrait être décentralisé de manière transverse et être placé sous la responsabilité des coordinateurs afin de répondre aux besoins des activités en proximité. Il serait irresponsable, pour les mêmes raisons évoquées précédemment, que sous prétexte d'impératifs économiques, l'Entreprise concentre les usagers dans quelques trains pour en assurer la rentabilité au mépris de leur santé et de celle des agents en assurant l'accompagnement ou la conduite. Sur ce point, la CGT des cheminots revendique l'accompagnement de tous les trains, y compris ceux prévus en EAS, notamment pour s'assurer de la mise en œuvre des mesures de protection et des gestes barrières par les usagers. Par ailleurs, au-delà des aspects sanitaires et sécuritaires, cet accompagnement voit son sens accentué par les modifications du plan de transport qui nécessiteront un niveau d'information renforcé. Des directives doivent donc être données en ce sens. Sur la gestion de la crise, la CGT des cheminots demande que les coordinateurs territoriaux inter-SA soient mis en place dans les plus brefs délais afin de faciliter la mise en œuvre et le suivi des mesures sanitaires décidées au niveau du seul GPU, dans la continuité de ce qui avait été mis en œuvre à l'occasion du premier confinement. Au-delà de la nature des mesures prescrites, leur efficacité reposera sur la cohérence de leur mise en application en tout point du territoire et dans tous les établissements. Cela vaut également pour les mesures RH. De même, il nous semble évident que la mise en place des coordinateurs territoriaux inter-SA doit être accélérée afin de faciliter la mise en œuvre des mesures sanitaires. Des pouvoirs spéciaux de prescription doivent être attribués. Il nous semble que pour être en capacité de bien faire le lien avec les unités de terrain, leur périmètre de compétence doit être limité au bassin d'emploi. Au-delà des questions sanitaires, ils devront aussi traiter des questions de production. Avec l'expérience du premier confinement, l'outil de production pourrait être très fragilisé si les recrutements sont à nouveau stoppés alors que les départs se poursuivent. La transmission des connaissances et la tenue des postes pourraient en être gravement affectées. Concernant le télétravail, nous vous demandons que la liste des adresses mail professionnelles des agents placés en télétravail soit transmise aux organisations syndicales afin que nous puissions leur communiquer les moyens de nous contacter au même titre que les autres agents. Sur le chômage partiel, à la demande de la CFDT, soutenue par l'UNSA, l'UTP a engagé la négociation au niveau de la branche ferroviaire pour la mise en œuvre du chômage partiel de longue durée. Profitant de l'aubaine, le patronat s'est empressé de construire un dispositif entièrement à sa main, mais qu'en est-il réellement de la baisse d'activité liée à la crise sanitaire sur laquelle s'appuie le patronat ? Quelles sont les conséquences d'un tel dispositif sur la rémunération et sur les conditions sociales des cheminots ? Quelles sont les réelles garanties en matière d'emploi ? Lors de la réunion du 14 octobre, la fédération CGT des cheminots a articulé ses interventions autour de plusieurs questions posées au patronat afin de répondre sans ambiguïté à ses interrogations. La baisse de l'activité des entreprises ferroviaires, quel volume ?

L'UTP n'a pas su répondre à cette question qui est pourtant le préalable obligatoire à la mise en place du chômage partiel. Cette baisse d'activité est-elle durable ? L'UTP a été incapable de répondre, mais en réalité son intention est d'utiliser le chômage partiel jusqu'aux limites autorisées par les décrets sans s'encombrer du niveau d'activité. Le dispositif de l'UTP permet à l'employeur de décider unilatéralement de placer en chômage partiel les cheminots pendant 24 mois jusqu'en 2025. Dans la branche ferroviaire, le patronat tente d'imposer le chômage partiel longue durée à tous les cheminots, statutaires et contractuels. Un tel dispositif, s'il devait être mis en place, pèserait sur les cheminots avec, à la clef, des baisses de rémunération tout en entérinant et organisant une baisse durable de charges à rebours des annonces d'un plan de relance du plan ferroviaire. Voici notre analyse. Combien de cheminots seront concernés par le dispositif et pour quel budget ? L'UTP a affirmé que l'employeur de chaque entreprise pouvait sans limites appliquer le dispositif et qu'aucune mesure n'avait été réalisée au niveau de la branche. Circulez, il n'y a rien à voir ! L'employeur décidera seul et sans contraintes. Le dispositif du patronat autorise-t-il des plans sociaux et des licenciements ? L'UTP a été sur ce point très claire. D'ailleurs, le projet d'accord proposé par le patronat l'est tout autant. Les plans sociaux sont autorisés pour les cheminots qui ne sont pas placés en chômage partiel, mais les cheminots en chômage partiel ne sont pas plus protégés. Un décret publié le 30 septembre précise qu'un employeur qui a recours au chômage partiel de longue durée pourra licencier un salarié sans même avoir à rembourser les aides perçues. Les cheminots au Statut du GPU sont-ils concernés ? L'UTP le confirme sans hésitation révélant ainsi ses intentions. Comme pour les autres cheminots, le dispositif pèsera sur l'emploi et la rémunération des cheminots au Statut. C'est sans précédent. Ce dispositif permettrait au patronat de balayer les dispositions statutaires et réglementaires garantissant l'emploi et le salaire de plus de 130 000 cheminots représentant plus de 90% de la branche ferroviaire. Quels sont les efforts proportionnés exigés aux instances dirigeantes et aux actionnaires ? Le projet d'accord de l'UTP n'impose aucune mesure aux actionnaires et aux instances dirigeantes qui pourraient, par exemple, se gaver de dividendes pendant que les cheminots subiraient les baisses de salaires et la précarité dans leur emploi. La rémunération serait-elle maintenue pour les cheminots en chômage partiel ? Clairement, non. L'UTP a réaffirmé dans son projet d'accord son intention de fixer la rémunération des cheminots au minimum autorisé par les décrets. C'est-à-dire 70% de la rémunération brute. De plus, il exclut les primes et les EVS alors même qu'ils peuvent représenter jusqu'à 40% de la rémunération. En réalité, le dispositif que tente de mettre en place l'UTP permet aux employeurs de siphonner les aides de l'État sans contrepartie pour les cheminots. Face à ce dispositif, les cheminots seraient confrontés à cette double incertitude, celle d'être concerné par des licenciements toujours possibles et d'être exposé à une baisse de sa rémunération. Pour la CGT, le chômage partiel et les baisses de rémunération qui en découlent sont inacceptables et doivent être combattus. C'est pour toutes ces raisons et tant d'autres que la délégation CGT se prononcera contre le recours à l'activité partielle. Les ADC sont de plus en plus confrontés à l'EAS. Mode d'exploitation dangereux et totalement inapproprié sur notre région. C'est encore plus vrai en cette période de crise sanitaire où les ASCT font, en plus de leurs missions de sécurité, respecter le port du masque dans les trains, mission qui n'est pas facile pour eux et qui génère d'ailleurs certaines tensions. Ce n'est pas acceptable pour la CGT qui a d'ailleurs su vous le rappeler lors d'une récente DCI régionale. Que dire également

de la sanction que vient de se voir remettre un ADC de Douai toujours sur le même sujet : l'EAS. La CGT et les cheminots dénoncent cette dernière et sauront vous le faire entendre. Autre sujet que nous voulons aborder à travers cette déclaration, celui du SA 2021. Les ADC ont pu prendre connaissance des projets de roulements du SA 2021 début décembre et c'est peu dire qu'ils sont furieux. Le SA 2020 était déjà catastrophique, mais le SA 2021 bat tous les records. Quand la Direction va-t-elle enfin prendre en compte les remarques des élus et mandatés ? Quand la Direction va-t-elle écouter le mal-être au travail des ADC lié à la dégradation des journées dans les roulements de service ? À quoi sert-il d'alerter son DPX, son CUP, son ACUP, d'annoter ses bulletins de service en conséquence si ce n'est pour avoir des projets du SA 2021 encore plus dégradés ? Qui peut encore nier la souffrance au travail exprimée par les ADC depuis un certain nombre d'années ? La mise en place du SA 2020 n'a fait qu'accentuer cette souffrance et cela en dépit des différents plans de transport adaptés. Cette année, des ADC exténués ont dû interrompre leur service en pleine journée. D'autres ont été mis en arrêt de travail. Mais plutôt que de prendre cela en compte, vous persistez dans votre politique d'accroissement de la productivité et vous osez proposer aux agents des projets de roulements SA 2021 encore plus dégradés. Depuis la disparition des CHSCT, il n'est plus possible d'intégrer la médecine du travail au sein des groupes de travail roulements. Vous semblez vouloir vous dédouaner de votre obligation de mettre tout en œuvre pour préserver l'intégrité physique mentale des salariés. Aujourd'hui, Monsieur le Président, nous vous alertons sur les projets du SA 2021. Les ADC sont très remontés et ils ne les accepteront pas. L'équilibre qui doit exister entre vie professionnelle et vie familiale n'est plus possible. À force de vouloir tirer sur l'élastique, à un moment, il casse. Avec les projets du SA 2021, nous sommes arrivés au point de rupture. En juin 2020, de nouveaux GT ont été initiés pour revoir l'organisation du NEV d'Amiens. Pour apaiser la situation, la CGT avait accepté d'y participer à la seule condition que l'Entreprise respecte les engagements pris lors des GT vis-à-vis des cheminots, mais aussi de la CGT. À notre grand étonnement et même si le principe de relevé de décisions ne s'était pas fait de manière concertée, certains éléments repris par la Direction ne sont pas le reflet de nos échanges voire relèvent du détournement de nos propos. Nous pouvons ajouter que certaines propositions des OS et des cheminots présents en GT, validées par la Direction, se trouvent désormais conjuguées au passé, ce qui est inacceptable. Nous constatons que l'écriture de ce relevé de décisions tronqué n'a servi qu'à dessein d'une Direction revancharde et désireuse de flouer les destinataires de celui-ci, à savoir les cheminots. Au 1^{er} décembre 2020, vous décidez de mettre en place votre nouvelle organisation du travail sans que le CO de ce chantier ne soit couvert, ce qui est intolérable quand on sait que c'était l'un de vos premiers engagements sur le sujet. Vous décidez de ne pas procéder à une embauche alors que celle-ci a déjà été budgétisée au niveau de la SA Voyages pour l'année 2020. Fin août, le delta des embauches sur celle-ci était de moins 438. Vous pouvez embaucher, mais vous ne le souhaitez pas, tout simplement. Une chose est certaine, Monsieur le Président, c'est que la CGT secteur Picardie ne participera plus à aucun GT que l'Entreprise initiera. Vous l'avez bien compris, la CGT combattra toutes vos restructurations. Nous serons présents aux côtés des cheminots pour défendre leur emploi, leur salaire et améliorer leurs conditions de travail. Ce lundi 23 novembre 2020, des gendarmes patrouilleurs interceptaient une centaine de personnes qui tentaient de rallier les côtes anglaises au départ d'une plage de la réserve naturelle

de Camiers. Parmi elles des personnes âgées, des bébés, des enfants, des femmes, une soixantaine d'hommes, tous victimes de passeurs se trouvant parmi eux. Selon les articles de la presse locale, la majorité de ces personnes a été escortée en convoi, à pied, jusqu'à la gare de Dannes Camiers où une bagarre a éclaté sur le quai, ce qui a nécessité la venue des pompiers. L'ASCT du train 842644 a découvert cette foule sur le quai à l'arrivée dans cette petite gare. Lorsqu'il s'est enquis auprès des gendarmes présents, il eut comme seule réponse : ce sont les ordres, on doit les mettre dans le train. La plupart sans masque, sans titre de transport forcément et bien sûr sans escorte au milieu des voyageurs médusés et ce jusqu'à Calais où la police les récupérait afin de les placer en centre de détention. Monsieur le Président, nous ne commenterons pas ici les faits en dehors des emprises. Nous ne nous pencherons pas sur le drame humain qui sévit sur la Côte d'Opale, mais au-delà de rappeler des heures sombres, cette façon de procéder par des dépositaires de l'autorité publique engage délibérément la sécurité des usagers et des cheminots. Ces faits ayant déjà été constatés par le passé, nous savons que les choses avaient été éclaircies avec les autorités, mais apparemment très vite oubliées. Monsieur le Président, dans cette période trouble, la Direction de notre entreprise se doit d'être claire et ne peut laisser ce genre de faits se produire. La CGT vous demande d'intervenir en plus haut lieu afin de faire la lumière sur les faits du 23 novembre 2020, de faire cesser ces agissements, mais aussi d'avoir une communication pour le plus grand nombre afin que soient respectées les directives par les autorités, mais aussi d'éviter l'assimilation des cheminots, le détournement de nos missions et d'éviter de retomber dans des écueils de notre histoire. Enfin, depuis de nombreux mois nous vous alertons sur les restructurations et changements d'horaires subis par les agents du Technicentre Hauts-de-France. Comme nous vous l'avons indiqué à plusieurs reprises, nous sommes étonnés qu'aucune information préalable ne soit présentée dans notre instance. Les conditions de travail et les compétences ont considérablement évolué. L'évolution des cadres d'organisation, l'augmentation des charges de travail, les horaires atypiques, les investissements prévus et non réalisés, le sous-effectif chronique, le non-respect des principes de prévention, le non-respect des mesures négociées suite à la table ronde du 14 novembre 2019 qui devaient se traduire par la requalification de 77 postes au Technicentre Hauts-de-France. Tout cela associé à un encadrement agressif engendre une souffrance et une détresse grandissante chez les cheminots du Technicentre Hauts-de-France. L'incertitude sur l'avenir et le manque de visibilité sur la stratégie de l'Entreprise ne peuvent qu'accentuer ce mal-être au travail. La CGT, avec les cheminots, vous demande une nouvelle fois l'arrêt de toutes les restructurations et évolutions qui pourraient avoir des répercussions négatives sur les conditions de travail et le respect des mesures locales et nationales négociées, notamment avec la CGT. Plus que jamais les cheminots ont besoin de confiance, de proximité, de reconnaissance et de dialogue. La colère gronde et de vos réponses dépend l'avenir du dialogue social dans notre entreprise. Continuer dans cette Direction à marche forcée ne pourrait qu'aboutir sur un conflit majeur dont vous porteriez l'entière responsabilité.

Monsieur le Président, nous vous écoutons. Merci. »

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Y a-t-il une déclaration SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Oui, nous avons une déclaration.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, on vous écoute.

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

« *Monsieur le Président,*

Alors que la deuxième vague de la pandémie COVID-19 frappe notre pays de manière frontale, le gouvernement Macron a décidé les modalités d'un deuxième confinement dans l'improvisation totale et surtout protecteur de l'économie. Ce confinement est en fait l'effet cumulé des politiques successives de démantèlement du système de soins en France. En effet, faute de lits et de personnels soignants en nombre suffisant, la capacité hospitalière en France ne permet pas d'absorber un afflux de patients COVID en plus des hospitalisations régulières. Des examens, des soins et même des opérations sont reportés laissant penser qu'il y aura un effet néfaste sur la santé des Français d'ici quelques mois par effet boomerang. Les mesures applicables restent souvent mal ou pas du tout comprises des Français. Ce qui crée des modes de prévention à géométrie variable. Problème existant de fait au sein de la SAS Fret. Ces mesures souvent contradictoires sont d'autant plus incomprises quand le gouvernement fait délibérément le choix d'appliquer des mesures strictes uniquement dans la sphère familiale et celle des loisirs, mais beaucoup moins dans le milieu du travail en favorisant le retour au travail coûte que coûte, bien que l'épidémie y soit omniprésente, comme dans les transports en commun pour s'y rendre. À SUD-Rail, nous n'avons pas la prétention d'avoir la science infuse, mais en matière de prévention et de sécurité lorsqu'il existe un doute, nous nous devons de faire appliquer les principes de précaution. C'est ainsi que nous avons toujours fonctionné. Il en va ainsi pour le chômage partiel et le télétravail. Nous exigeons que chaque salarié du TER non essentiel au plan de continuité de l'activité soit placé soit en télétravail soit en chômage partiel. Nous constatons que les personnes considérées vulnérables lors du premier confinement et qui avaient été enlevées du décret de fin août sont de nouveau reconnues personnes fragiles face au COVID. Le gouvernement indique que ces salariés doivent être placés si possible en télétravail, mais laisse une porte d'entrée au présentiel en appliquant les règles strictes de distanciation, d'isolement et de gestes barrières. Le décret ne prévoit par contre rien sur les transports en commun et exclu cette fois le chômage partiel pour les personnes cohabitant avec une personne vulnérable. C'est un non-sens au regard de la contamination possible. Pour les transports, dans le cas où le salarié ne pourrait être mis en télétravail ou en activité partielle, SUD-Rail demande la mise à disposition d'un mode de transport individuel pour chaque personne vulnérable. Le chômage partiel est par contre maintenu pour les salariés ayant des enfants à garder et dont les établissements, écoles et crèches pourraient être fermés. Nous n'avons certes pas signé l'accord sur le télétravail, car il ne prévoit aucune mesure pour combattre l'isolement social et professionnel. Il ne prévoit rien sur les débordements sur la vie privée, sur la charge de travail, l'adaptation du poste de travail ou encore la prise en charge des frais supplémentaires engagés. Néanmoins, dans ce contexte sanitaire dégradé, nous sommes pour utiliser le télétravail le plus possible pour toutes les tâches pouvant être réalisées à distance

afin d'éviter les interactions sur site et l'emprunt des transports en commun. Nous vous demandons de nouveau d'apporter une vigilance accrue sur le personnel qui pourrait mal vivre ce télétravail, car si la crise sanitaire est anxiogène, le télétravail, certes nécessaire, peut l'être aussi. Dans cette période, un gel des restructurations et réorganisations serait un signal fort qui soulagerait un peu nos collègues dans ce contexte sanitaire difficile. Accord dialogue social. La fédération SUD-Rail, par sa signature avec sa réserve écrite de l'accord relatif à l'unité sociale et à l'évolution du dialogue social sur le périmètre des cinq sociétés SNCF, place donc le dialogue social et la négociation des accords dans ce cadre. Cette signature amène une garantie relative au maintien d'une unité d'entreprise par, dans un premier temps, la transférabilité des accords existants et la construction d'un socle négocié au niveau du groupe laissant certains accords négociés selon les termes au niveau des SA et d'autres, négociés à de doubles niveaux. La Direction de l'Entreprise est avertie de notre attention si leurs derniers engagements n'étaient pas respectés. Une négociation sur la représentation syndicale de proximité doit s'engager d'ici la fin de l'année et nous exigerons des avancées concrètes dans l'intérêt de notre syndicalisme de terrain et des salariés. C'est l'un des premiers accords collectifs signés par notre fédération sous l'ère FARANDOU – NOGUÉ. Nous ne resterons pas dans une position d'observateurs, mais serons force de propositions à tous les niveaux de l'Entreprise pour faire appliquer cet accord et améliorer à moyen terme. Faisons le tour des établissements. À l'ERC, notre organisation syndicale a déposé deux DCI. Nous réclamons une consigne claire d'arrêt du contrôle au sol et à bord durant la période vu les problématiques de distanciation et de sûreté à l'instar de ce qui vous a été demandé par l'Inspecteur du travail. À ce jour, l'ASCT devra prendre ses responsabilités, c'est à lui de juger s'il peut ou non contrôler, mais devra se justifier et en référer à son DPX s'il ne se sent pas en sécurité, cela n'est pas normal. C'est à vous, employeur, de le protéger. Nous réclamons que le critère activité commerciale soit banni pour les prochaines notations ASCT. Encore une fois, aucune position ferme de prise. Malgré tout, les DET ERC Nord-Pas-de-Calais affirment qu'ils seront vigilants, nous aussi. Dans sa grande bonté, la Direction nous a accordé une commande ferme des ASCT à J-3 et la limitation des coupures, mais chassez le naturel, il revient au galop. La Direction refuse le paiement de la prime de réserve pour tous ainsi qu'une compensation de perte de RHR pourtant accordée aux ASCT TGV sous prétexte que nous avons déjà une indemnité journée simple. Nous avons d'ailleurs réclamé qu'elle soit versée pour chaque JS, même celles ne comportant que de la réserve. De plus, nous avons appris que les ASCT ne toucheront plus systématiquement les CESR, mais qu'un calcul sera effectué pour déterminer s'il y a lieu de la verser ou pas en fonction des journées effectuées. Nous demandons que chaque ASCT touche systématiquement l'ICESR. Enfin, nous déplorons l'attitude de certains DPX qui insistent lourdement auprès de leurs agents afin qu'ils posent tous leurs congés avant le 31 décembre quitte à envoyer un SMS tous les jours. Nous vous demandons une nouvelle fois de stopper cet excès de zèle. À l'escale et à la vente, la Direction poursuit son travail d'économies de bout de chandelle. Dans un soi-disant souci d'améliorer la relation client et de satisfaire l'Autorité Organisatrice : réduction des équipes, modification des horaires de travail entraînant des pertes de salaire, polyvalence assumée... Après avoir supprimé 60 postes en 2019 la Direction se rend compte que son organisation est bancal et trouve la solution de facilité en multipliant les tâches pour des agents et en en supprimant pour d'autres faisant toujours peser

sur tous des conditions de travail dégradées. Une drôle de façon d'essayer de faire adhérer ses équipes à son projet, mais est-ce cela qui importe ? Nous connaissons bien son principal leitmotiv : faire plus avec moins. Au Technicentre, la surcharge d'activité et un manque de personnel dégradent les capacités et les conditions de travail des agents. Un exemple flagrant, à Amiens le stationnement des rames devient quasi impossible, voire dangereux avec la suroccupation des voies de stationnement en chantier dépôt. Les rotations de rames à la station deviennent ubuesques : 32 entrées en 1h30. La réaffectation des rames pilotées par le COP est régulièrement en opposition avec les décisions de STF entraînant des discussions tendues et chronophages et au final un impact sur la régularité. Le flicage des actions de chacun, agents Technicentre, GM, ADC, déjà pénible à subir ne permet même pas d'améliorer la situation et ne sert plus qu'à renvoyer la responsabilité du retard sur l'un ou l'autre des services, sur tel ou tel agent. Modifications horaires, cadences infernales, manque de pièces, chantage à l'avancement, la pression sur les agents devient insupportable. La DCI unitaire du 25 novembre 2020 est notre première réponse. À la Traction Hauts-de-France, nous tenons à alerter la Direction sur le mal-être que les conducteurs subissent au quotidien. Chaque jour, ils subissent les compositions de journées non conformes où les trains ne s'enchaînent pas comme il faut, où ils savent d'avance qu'ils vont être en retard. Chaque jour ils subissent les aléas qui autrefois étaient exceptionnels et gérés par des personnes qui n'ont pas eu le choix pour la plupart, cause restructurations, de prendre ces postes. Souvent, ils ne sont pas assez formés et en manque d'expérience. Les ADC sont en première ligne pour subir les insultes, les moqueries des voyageurs, des médias, le cheminot bashing est à la mode. De plus, maintenant, avec ce qui se profile, nous subissons les mépris de nos cadres dans les UP et établissements. Les ADC sont à bout de souffle. Pour preuve, des rassemblements à l'UP de Saint-Quentin le 23 novembre et à l'UP d'Amiens le 17 novembre pour interpeller les dirigeants. Monsieur le Président, avant que le dialogue ne soit coupé avec les ADC des Hauts-de-France, réagissez et prenez conscience des difficultés au quotidien des ADC. Devant ce constat implacable repris notamment par le cabinet Émergences, nous exigeons le gel des restructurations, que des instances de proximité soient remises en place et surtout que les cheminots et cheminotes que nous représentons soient écoutés, entendus et respectés.

Ce sera tout pour moi. »

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Y a-t-il une déclaration UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Oui.

M. SERHANI, Relations Sociales

On t'écoute, Pauline.

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

« Monsieur le Président,

La COVID-19 était encore inconnue il y a un an et aujourd'hui cette maladie continue à modifier considérablement notre vie sur tous les aspects : social, économique,

professionnel et sanitaire. L'impact sur le GPF et le trafic ferroviaire affiche deux conséquences majeures : la baisse de la fréquentation voyageurs et la hausse des incivilités à bord des trains et dans nos gares entraînent parfois des faits sûreté qui ne sont pas à négliger. Le taux d'occupation des trains est en forte baisse par rapport à 2019. Pour le TER Hauts-de-France, il est de l'ordre de 30 à 50%. Pour les TGV, la baisse de fréquentation est tellement significative que la Direction adapte le nombre de circulations. Quant au Matériel, la remise à niveau sanitaire des rames bat son plein pour les faire retrouver le niveau nominal de leur maintenance afin qu'elles soient prêtes au moment de la reprise. Pour les cheminots, la pandémie a complexifié leurs missions du quotidien. Pour les agents commerciaux, les ASCT et la SUGE, le recours est nécessaire face à certains usagers récalcitrants qui refusent d'appliquer les mesures sanitaires. Le personnel de la SNCF doit maintenant s'appuyer sur les forces de l'ordre. C'est dans ce contexte sanitaire et social que l'UNSA Ferroviaire a validé, par sa signature, l'accord relatif à l'unité sociale et à l'évolution du dialogue social sur les cinq sociétés SNCF. L'UNSA Ferroviaire voit dans cet accord une cohésion du groupe ainsi que l'outil lui permettant de porter les revendications de l'ensemble de ces structures. Cet accord ayant été validé par l'ensemble des organisations syndicales représentatives, nous aurions pu nous en réjouir, mais à la sortie de la table ronde salariale de 2020, nous nous interrogeons sur votre définition du dialogue social et son unicité. L'UNSA Ferroviaire reste perplexe. L'UNSA Ferroviaire déplore une nouvelle fois l'absence d'augmentation générale des salaires. Consciente du contexte sanitaire et économique difficile que nous venons d'évoquer, notre délégation regrette cependant que l'Entreprise ait fait ces choix malgré la hausse du coût de la vie, des cotisations de retraite et de la CSG. L'UNSA Ferroviaire ne peut se satisfaire des mesurette proposées même si elle comprend le contexte économique et social particulier dans lequel le GPF évolue et elle décide de ne pas signer cet accord salarial. L'UNSA Ferroviaire continuera à défendre les salariés et leur pouvoir d'achat. Les cheminots ont en effet contribué, pendant la première vague de la pandémie, à la satisfaction des besoins essentiels de la population et de l'industrie. De même, ils ont répondu présents lors de graves intempéries dans le Sud-Est notamment. L'UNSA Ferroviaire a pris également position en faveur de l'accord de branche d'activité partielle de longue durée, car nous y voyons un filet de sécurité pour l'ensemble des salariés de la branche. Concernant l'actualité spécifique du marché ferroviaire conventionné, la libération avance à grands pas et notamment sur la gestion d'infrastructures. Le projet de décret d'application prévu à l'article 172 de la loi LOM permettra aux Autorités Organisatrices de la mobilité de devenir gestionnaires d'infrastructures sur les petites lignes devant former un ensemble cohérent avec les dispositions du décret gares. Or, l'Autorité de régulation des transports a rendu son avis sur ce projet de décret qui jugeait le périmètre des petites lignes transférables beaucoup trop flou. Pour l'UNSA Ferroviaire, cette définition approximative du périmètre des lignes transférables à un autre opérateur que SNCF Réseau n'est pas satisfaisante, car il peut évoluer au gré de l'avenant au contrat. Cela ne permet donc pas de connaître précisément et dans la durée les lignes concernées par ce décret. L'ouverture à la concurrence ne devait concerner que les entreprises ferroviaires concernant les circulations. Le gouvernement a décidé de ne pas s'arrêter là et d'enfoncer une nouvelle porte, celle de la libération de la gestion d'infrastructures sur ces petites lignes. C'est une révolution qui nous inquiète, car elle représente un risque majeur en termes de sécurité des voyageurs. Pour l'UNSA Ferroviaire, la sécurité ne

doit pas s'inscrire sur plusieurs niveaux. La sécurité est l'item primordial et on ne peut pas jouer avec la sécurité. Quelle sera la prochaine étape ? La libération de la gestion d'infrastructures aura-t-elle lieu demain sur le marché grandes lignes TGV ?

Merci de votre écoute,

La délégation UNSA Ferroviaire. »

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Pauline. Y a-t-il une déclaration FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Pas de déclaration pour FO.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Y a-t-il une déclaration CFDT ?

M. VÉZARD, CFDT

Oui, Karim, nous aurons deux déclarations. Une déclaration liminaire et une déclaration de la référente harcèlement.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu. Nous vous écoutons.

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

« Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les élus et représentants syndicaux, Malgré les vents contraires, la CFDT continue de construire avec détermination un filet de protection qui garantisse à tous les cheminots du Groupe Public le maintien de leur niveau de vie et de leurs emplois dans cette crise violente et inédite. Fort de cette position et fidèle à ses valeurs, la CFDT a donc décidé de signer un accord de branche relatif à l'activité partielle de longue durée, le fameux accord APLD. L'accord APLD est très supérieur au droit commun, Code du travail. Il engendre une meilleure indemnisation, des garanties de maintien des emplois, mais aussi le maintien des droits sociaux. La durée prévue de cet accord de branche est jusqu'en 2025 en cas de chômage partiel. Il interdit le licenciement économique pendant toute cette période et pour tout le GPU. Pour les cheminots statutaires et contractuels, il maintient également 100% des droits à la retraite pendant les périodes de chômage partiel. Contrairement à ce qu'il se dit, il est nécessaire de rappeler l'importance de l'articulation entre les accords de branche et les accords d'entreprise. Autrement dit, la hiérarchie des normes. Contrairement à d'autres, la CFDT cheminots porte haut et fort les valeurs et l'importance de la négociation de branche. De nos jours, « cheminot » s'inscrit au pluriel et n'est plus exclusivement réservé à la SNCF. Croire qu'en dénonçant systématiquement les accords de branche cela mettra à mal celle-ci afin de revenir à une SNCF de 1938 une et indivisible est utopique, irresponsable et démontre un total décalage de la réalité des faits, mais aussi, et surtout une totale méprise de tous les cheminots autres que SNCF. Les accords de branche apportent des dispositions beaucoup favorables que le droit commun. Ils apportent des droits spécifiques et en adéquation avec les métiers de la branche tout en tenant compte des réalités économiques. Au final, la Direction du GPU, dans un courrier adressé à toutes les organisations syndicales, a affiché la volonté de saisir la possibilité de

l'APLD pour compléter ces garanties au niveau de la SNCF à condition que l'accord de branche existe. Les organisations syndicales qui, par une nouvelle opposition purement dogmatique, voudraient abattre ce socle risquent d'abattre tout l'édifice. Elles accentueraient ainsi les difficultés économiques du groupe SNCF et elles porteraient aussi une lourde responsabilité si de futures pertes de rémunération voire de suppressions d'emplois cheminots étaient mises en œuvre par la Direction. Les cheminots seraient encore les seuls payeurs pour ces postures déconnectées de la réalité, comme pour le dernier accord classifications / rémunérations où la dénonciation a engendré la perte de 67 millions d'euros de mesures salariales. Venons-en à parler de la commande du personnel roulant ADC et ASCT. Rassurez-vous, Monsieur le Président, nous ne voulons pas parler de votre projet de réorganisation, mais bien de ce qu'il se passe actuellement dans certaines UP Traction et UO Trains. De nouvelles méthodes de commande sont apparues sur certains sites : la commande sur répondeur téléphonique. Nous serions preneurs de la mise à jour du GRH0677 qui permet cela. De plus, nous avons été alertés que certaines journées du plan de transport adapté sont retravaillées pour couper les journées et donc faire rouler un maximum d'agents. La CFDT Cheminots trouve cette façon de faire très particulière et la dénonce. En agissant de la sorte, vous touchez directement à la rémunération des roulants alors qu'elle l'est déjà par la situation sanitaire. Monsieur le Président, lors du point COVID régional, la CFDT vous a interpellés pour que la commande des agents de conduite se fasse à la semaine. Il nous a été répondu que beaucoup de travaux étaient en cours et donc que cela n'était pas possible. Nous trouvons cette réponse très légère et nous réitérons notre demande dans cette instance, demande qui est tout à fait légitime. Se cacher derrière les travaux pour masquer un éventuel manque de personnel ou des problèmes de gestion est un total manque de respect envers les agents qui sont encore et toujours mobilisés pour produire et permettre aux habitants de la région de continuer de se déplacer. Oui, les roulants SNCF font bien du service public. D'ailleurs, nous sommes bien les grands oubliés, le manque de reconnaissance en est bien la preuve. Pour être plus précis, nous avons oublié la tape dans le dos pour féliciter les agents qui sont tous les jours en première ligne. Parlons un peu du changement de service SA 2021. Après un service annuel 2020 compliqué et non préparé ou alors seulement dans les grandes lignes, celui qui arrive n'est qu'une pâle copie des projets initiaux du SA 2020, mais en pire. Comment est-ce possible de sortir des projets tant décriés l'année dernière, oser les détériorer et les ressortir cette année ? Du point de vue de la CFDT Cheminots, cela ressemble bien à du mépris envers les agents et cela ne fait qu'augmenter le ras-le-bol. Vous ne le voyez peut-être pas ou bien notre Direction se voile les yeux, comme bien souvent, mais les UP Traction sont au bord de l'explosion. Nous ne sommes pas dans une œuvre de Voltaire, les agents ne sont pas Candide et la Direction Pangloss. Tout n'est pas au mieux dans le meilleur des mondes possibles. Il serait grand temps que vous écoutiez les simples représentants que nous sommes pour apporter de vraies améliorations aux conditions de travail des agents plutôt qu'au fil de l'eau y apporter des dégradations. Travailler dans l'urgence n'a jamais permis un travail de qualité, mais encore une fois, cette année, c'est ce qui a été demandé aux membres G2T2R et bien évidemment sur leur temps personnel. Il ne s'agit là que de conducteurs de train et non de professionnels de la conception bien que nous pourrions nous le demander. Quand allez-vous arrêter d'entendre, mais

plutôt écouter et agir sur ce mal-être grandissant chez les ADC et plus généralement de l'ensemble des agents du TER Hauts-de-France ?

Merci pour votre écoute. »

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci.

Mme MARTIN, pour la CFDT, procède à la lecture de la déclaration suivante :

« Monsieur le Directeur, Mesdames, Messieurs les élus et représentants syndicaux, Hier, le 25 novembre 2020, a eu lieu la journée internationale pour l'élimination des violences à l'égard des femmes. La CFDT est résolument engagée dans la prévention et la lutte contre les violences sexistes et sexuelles, violences qui s'exercent de façon systématique et à travers le monde principalement contre les femmes. Cette année 2020, la crise sanitaire et le confinement ont mécaniquement augmenté les risques de violences conjugales et familiales principalement à cause de l'enfermement des victimes avec leur bourreau. Nous abordons le sujet sur ce CSE, mais nous aurions aimé via les référents harcèlement que des actions de prévention et d'information soient diligentées au sein de notre périmètre étant donné les mises en télétravail demandées, les journées de chômage partiel qui imposent de rester au sein du domicile familial avec les complications qui pourraient survenir. Pour conclure, nous aimerions que les référents harcèlement de notre CSE soient plus impliqués au quotidien sur les dossiers et ne soient pas simplement avisés et soient beaucoup plus proactifs sur ces sujets et sur d'éventuelles campagnes de prévention.

Merci pour votre écoute,

La délégation CFDT Cheminots. »

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci.

M. RABIER, Président

Merci à tous pour toutes ces déclarations très riches de sujets. Je vais commencer moi aussi, comme beaucoup l'ont fait dans plusieurs déclarations, par souligner la période de vents contraires dans laquelle nous nous trouvons tous en tant que citoyens, et tous les cheminots du TER Hauts-de-France, à faire face à cette épidémie qui n'en finit pas. Je propose que l'on donne quelques éléments sur le COVID-19 et comment on le traite. On profite également du fait que le médecin de région a pu être avec nous pendant, je pense, encore un petit moment ce matin. Les chiffres, j'anticipe un peu sur ce que je voulais vous dire tout à l'heure, mais c'est intéressant, les chiffres s'améliorent, on vous les donne. On est sur une baisse assez intéressante qui montre que, un petit peu à l'image de ce qu'il se passe en France, le taux d'agents directement infectés ou en cours de test avec ce risque d'être infecté baisse assez fortement, un peu plus de 30%. Le nombre d'agents en isolement, cas contacts, a baissé de 40%, 43% en une semaine. C'est assez intéressant. Les personnes fragiles, vous avez fait référence au décret, on applique les décrets comme toutes les entreprises, et les personnes considérées comme fragiles ou vulnérables, on en a 84 sur l'ensemble du périmètre. Là, pour TER, c'est beaucoup plus faible. Je vous donnais l'ensemble territorial pour qu'on ait une image globale et on le redonnera

dans les petits mémos des réunions COVID que nous faisons une fois par semaine. Tout cela pour vous dire que, à l'image de ce qui était annoncé par la présidence de la République, nous sommes, nous l'espérons, sur une bonne voie. Après, les mesures de prévention générales par métier, des mesures par secteur, par atelier, par chantier ont été définies. On a mis un petit peu de temps au début de cette crise, au printemps. Je pense qu'aujourd'hui elles sont stabilisées. Les gens, j'ai envie de vous dire par obligation, ont mis en place tous ces rituels nouveaux pour se protéger, pour protéger leurs collègues. Les études montrent et les études internes également – je vais laisser le médecin compléter – que le milieu du travail n'est pas forcément celui où la contamination est peut-être la plus vive. Pourquoi ? Parce que les gens sont plutôt, et c'est tant mieux, très respectueux de toutes ces mesures qu'on a dû prendre. Souvenez-vous, on était quasiment, nous, Entreprise de transport, SNCF, la seule à imposer les masques à bord des trains... et dans les gares et on se disait « j'espère que ça va fonctionner » parce qu'on se demandait comment les voyageurs allaient réagir. À l'époque, dans les magasins... ce n'était pas du tout comme cela. On voit bien qu'aujourd'hui, ce masque, qui incarne quelque part un peu symboliquement que nous ne sommes pas dans une situation normale, quand on croise quelqu'un, on le voit aussi à bord des trains, les voyageurs, dans leur grande majorité... il y a des faits sûreté, ça a été souligné par certains d'entre vous et je vous rejoins parce qu'on a encore une fréquentation bien plus forte, bien évidemment, qu'au printemps. J'ai envie de vous dire tant mieux parce que le service public peut fonctionner et vous l'avez compris, le plan de transport n'a rien à voir non plus avec celui de la première vague du printemps. Les mesures sont arrêtées, sont peaufinées. La Task force fait cette analyse, ce retour d'expérience permanent qui analyse toutes ces choses-là. Il y a aussi le dialogue avec les organisations syndicales dans les points hebdomadaires qu'on a nationalement. On note, aujourd'hui, les mesures nouvelles qu'on a prises, ce sont notamment les moments de repas, les moments où en fait on se rapproche potentiellement d'un collègue alors qu'on arrive à rester bien éloigné avec le masque dans un bureau commun. Forcément, en déjeunant, on ne peut pas porter le masque. Il y a encore des moments comme ça où on essaie d'être beaucoup plus précis et préventifs quand les gens sont obligés de venir au travail. Le télétravail demeure imposé. Moi, ce que j'ai compris, c'est que ça allait perdurer les annonces du Président de la République, du gouvernement, je pense que seront préciser un certain nombre de choses. La ministre E. BORNE continue d'indiquer et nous, en tant que SNCF, nous sommes là-dessus, le télétravail, je dirais, pour tous ceux qui ont un poste. On n'a pas de liste, pour la CGT, des gens en télétravail. En fait, nous sommes dans un télétravail qui n'est pas choisi, il faut bien que l'on partage cela. Nous sommes dans un télétravail imposé du fait de la crise sanitaire et il y a bon nombre de personnes, je prends simplement dans les services RH, à qui ont dit « tu dois faire ton travail à ton domicile » avec, comme l'a souligné Mme MARTIN, potentiellement, on le sait, en France, même si je n'ai pas personnellement, au sein de notre CSE, de remontées précises sur des cas, des risques à rester dans les familles avec cette période où les gens sont concentrés à ne pas pouvoir bouger. Le travail va se poursuivre pour les postes qui le permettent. On a eu des débats et bien évidemment, je le redis, je crois que c'est la déclaration SUD qui en a parlé, les dirigeants des différents services, on touche, pour vous dire franchement les choses, on ne touche que les services régionaux. Les entités opérationnelles du terrain, globalement les opérateurs ne peuvent pas être en télétravail et les managers, dans

leur grande majorité, ils sont quand même obligés d'exercer leur métier en lien et en proximité, dans le respect des gestes barrières bien évidemment, de leurs agents. Il peut y avoir des journées de télétravail, on en a déjà débattu quand il s'agit de managers qui ont une journée, j'ai envie de dire, administrative où ils n'ont pas de rapports humains obligatoires et d'obligations d'être sur le lieu du travail, donc c'est bien l'esprit de responsabilités qui prime. Le télétravail est imposé pour les services dits support à Amiens et à Lille pour ce qui nous concerne. Il est moins présent, bien évidemment, pour l'encadrement d'une façon générale qui se trouve dans les entités opérationnelles même s'il y en a un petit peu. Tout cela dans la prévention qu'on nous demande. Cela crée des situations pas simples à gérer, des risques où l'on se sent isolé, on se sent marginalisé potentiellement de la notion d'équipe, on perd le lien social, il y a de vrais risques, je l'entends, je le constate aussi ici ou là. On trouve des réponses adaptées, ciblées et on adapte les choses en bonne intelligence dans le respect de la directive du télétravail permanent. Nous sommes une entreprise, à ce sujet, plutôt exemplaire. Si vous parlez à vos proches, à vos amis qui ne travaillent pas à la SNCF, pour les métiers télétravaillables bien sûr, vous verrez que nous, nous sommes quand même, pour le coup, assez exemplaires dans cette affaire de télétravail. Les risques que l'on voit aujourd'hui sont clairement, ce n'est pas moi qui le dis, mais plutôt les analyses, je laisserai le médecin compléter, ils sont plus, contrairement à ce que j'ai pu comprendre dans vos déclarations, plus aujourd'hui dans la sphère privée, familiale, parce qu'on sait très bien qu'on ne met pas le masque à la maison quand bien même les différents membres de notre propre foyer familial ont quand même des contacts ici ou là ne serait-ce qu'à l'école pour les enfants. On voit bien que c'est là, potentiellement, qu'on a encore des foyers potentiels de contamination alors que dans le milieu professionnel, nous sommes plutôt, et pour le coup je remercie tous les cheminots, tous les préventeurs et le boulot aussi que vous faites d'ailleurs, nous sommes plutôt rigoureux. Peut-être, Dr VASSEUR, si vous pouvez compléter mon propos pour répondre un petit peu aux questions des déclarations.

Dr VASSEUR, Médecin de région

Bonjour à tous. Effectivement, je confirme que la très grande majorité des contaminations que l'on a eues se faisaient soit dans la sphère privée soit dans la sphère professionnelle, mais au niveau des pauses et des repas de réfectoire. On insiste donc fortement auprès de l'encadrement pour la mise en place, bien sûr, de toutes les règles barrières. On assure un suivi quand même aussi très précis des personnes malades et aussi des cas contacts en étudiant au cas par cas tous les tableaux qui nous sont donnés.

M. RABIER, Président

Merci, Docteur. Nous avons travaillé, ça a été souligné par certains d'entre vous, à préciser encore davantage ces interfaces avec la médecine du travail, avec l'élaboration du recensement... on connaît tous ces sujets-là depuis le temps qu'on les travaille. Il n'est pas prévu, pour répondre à la délégation CGT, de créer des mesures, aujourd'hui, complémentaires en lien avec les cabinets médicaux ou en lien avec les dispositifs de dépistage qui ont été indiqués, proposés. Aujourd'hui, on fait ce qui est demandé par le gouvernement, on y rajoute des dispositions d'entreprises complémentaires, plus précises permettant à tout le monde de bien gérer cela. Toujours pour répondre dans cette idée, il y a eu par le passé, cette année, quatre

réunions qui avaient été demandées par la Direction de l'Entreprise, François NOGUÉ, pour justement un peu, à la fin du printemps, début de l'été, bien caler toute cette reprise, ce premier déconfinement finalement. Sur la sphère territoriale, il nous a été clairement indiqué, je l'ai déjà précisé, que le coordinateur régional, Frédéric GUICHARD, notre DR, qui a été désigné sur le plan territorial, son domaine, c'est l'emploi. C'est bien l'emploi et ce n'est pas la crise COVID. D'ailleurs, sur ce sujet de l'emploi, dans le cadre de l'accord sur le dialogue social... qui a été évoqué plusieurs fois dans vos déclarations, il aura un rôle à jouer avec des délégués territoriaux et ça, ça va se mettre en place, mais bien sur cette thématique emploi, comme c'était d'ailleurs prévu. La thématique un peu COVID était temporaire par nature. Ça ne veut pas dire pour autant qu'il ne se passe rien puisqu'on sait bien que chacun dans sa SA, dans son activité, continue de travailler ces sujets-là via les CSSCT, via des groupes, via différentes manières. On n'abandonne rien, on précise de plus en plus les choses, on affine quand c'est nécessaire les plans de prévention quelque part, les mesures, mais on fond on constate qu'on a globalement stabilisé et que c'est bien compris, bien appliqué et je remercie d'ailleurs les cheminots qui, c'est vrai, vous l'avez souligné, portent le masque en permanence, sont toujours en vigilance... ceux qui ne peuvent pas être en télétravail, c'est bien ceux-là dont on parle, qui font le job, qui font le service public. Je voulais le saluer aussi, comme vous l'avez fait, tout à l'heure. Sur les points sur lesquels je rejoins également un certain nombre de déclarations, ça a été dit en particulier par l'UNSA, vous le savez, le plan de transport a été réduit, en moyenne à trois TER sur quatre à peine. La baisse à Voyages est largement supérieure. Nous sommes plutôt sur trois TGV sur dix, pourquoi ? Parce qu'on n'a plus le droit de voyager en interrégional... donc tout cela ne correspond plus aux besoins avec ce confinement. Deuxièmement, les trains que nous faisons rouler creusent le déficit, j'ai envie de vous dire, parce que le taux d'occupation même des 30% qui restent est finalement faible, plutôt de l'ordre de 40%. On sait très bien que le point de bascule qui fait que l'on « gagne un peu notre vie » est plutôt de l'ordre de 80%, 85%. On voit bien que le service public qu'on assure aujourd'hui est nécessaire, mais les recettes sont loin d'être au rendez-vous bien évidemment.. Pour TER, on a des fréquentations finalement relativement basses en moyenne, mais dans le plan de transport, Florent MARTEL le redira peut-être tout à l'heure, on a quand même prévu plus de huit TER sur dix dans les périodes de pointe et on a encore des fréquentations parce que l'école fonctionne, parce qu'il y a des gens qui vont au boulot et c'est bien notre rôle de service public de réaliser cela, mais globalement les recettes qui sont souvent composées, vous le savez, de voyageurs occasionnels, c'est ça qui fait beaucoup les recettes du TER, parce qu'au fond les abonnés ont des prix très attractifs, les recettes sont en chute libre également pour TER. Donc nous sommes dans des équations économiques qu'on n'a jamais connues au niveau de l'Entreprise sur la partie Voyageurs qui est maintenant la SA Voyageurs. Je ne suis pas là à faire le moralisateur, je vous indique que nous sommes dans une situation très, très, très spéciale où un service public doit être assuré, mais j'ai envie de vous dire que ce qui a été monté dans plusieurs conventions, y compris la nôtre, ne tient pas la route parce que quelque part... voilà. Ce qui a même été monté, j'ai envie d'extrapoler mon propos, dans le cadre de la loi de 2018 où finalement la SA Voyageurs et notamment avec Voyages qui délivrait quand même quelque part des marges, des bénéfiques, permettait de renflouer, en tout cas d'améliorer les infrastructures, ce plan-là ne fonctionne pas, cette crise COVID a des impacts extrêmement lourds comme ça a été

souligné. Je rejoins également, on en a parlé hier en DCI régionale donc je ne veux pas refaire la DCI, ce qu'il se passe au Matériel et le choix qu'on a fait, bien évidemment, sur notre région, ce n'est pas de baisser les bras côté de la maintenance, du Technicentre Hauts-de-France en particulier, mais au contraire. Il y a moins de trains, mais il y en a quand même pas mal en période de pointe quoi qu'on en dise. On n'a pas de Garage Bon État comme on avait pu le faire au printemps dernier et nous sommes plutôt en train de remettre d'aplomb la flotte et c'est pour ça que 100% de la force vive des personnels de maintenance est aujourd'hui nécessaire... il n'y a pas de chômage partiel au Matériel. C'est un choix stratégique que nous faisons, comme ça a été souligné par certains d'entre vous pour, à un moment donné, quand le plan de transport normal reviendra côté TER, être en capacité de délivrer un service de bonne qualité avec, bien évidemment, les capacités d'emport parce qu'on sait que c'est très important, pas simplement en termes de confort, mais également en termes de prévention finalement sanitaire. Tout cela pour dire que sur la COVID-19, on a ensuite un débat sur l'activité partielle, on l'aura tout à l'heure puisqu'il y a un vote. J'ai entendu que la CGT s'exprimerait contre, mais il faut bien distinguer le recours à l'activité partielle au coup par coup comme on l'a fait au printemps, comme on le refait là pour cette fin d'année, du dossier qui a été notamment un peu explicité par la déclaration CFDT d'un recours à une autre forme d'activité partielle, mais de longue durée avec des dispositions négociées au sein de la branche. Effectivement, il y a des débats, comme dans tout accord au niveau de la branche, ce n'est pas le premier, on a déjà eu cela pour la classification et la rémunération. On a des divergences de point de vue entre différentes organisations syndicales avec des possibilités légales de dénoncer ou de signer qui peuvent, bien évidemment, être utilisées par les uns ou les autres. Je respecte bien évidemment toute cette démocratie sociale qui s'exprime. Là, ce qu'on a en face de nous c'est une négociation à l'UTP qui pourrait échouer parce que telle ou telle organisation syndicale pourrait dénoncer cet accord APLD. En revanche, ce que je peux vous dire c'est que l'Entreprise, en son sein, semble disposée, à un moment donné, s'il n'y a pas d'accord au sein de l'UTP, à quand même ouvrir une négociation d'entreprise sur ce même sujet d'APLD parce qu'il y a des enjeux financiers, ça a été rappelé tout à l'heure par la CGT ou par la CFDT même si on sent que vous ne dites pas la même chose, il y a des enjeux financiers pour les salariés. Mais distinguons bien le dossier qui est le nôtre tout à l'heure, qui est finalement de durée limitée pour une période liée à ce confinement avec cette baisse encore du plan de transport avec quelque chose de beaucoup plus durable qui graverait dans le marbre des dispositions en termes de rémunération quelque part mieux-disantes que ce que la loi pourrait donner. On verra comment tout cela évolue, mais je ne peux pas vous en dire plus à ce stade. Toutes vos déclarations quasiment le disent, vous revendiquez ce gel des réorganisations, on a eu une DCI unitaire la semaine dernière, je serais complètement stupide et ça serait très étonnant que l'on vous dise quelque chose la semaine dernière et que d'un seul coup je dise l'inverse aujourd'hui, mais je comprends complètement que vous puissiez le revendiquer. Les choses, en une semaine, n'ont pas changé. La situation que l'on vient de décrire est la même et les enjeux qu'on a, en tout cas nous, pour le TER Hauts-de-France sont toujours devant nous et les actions, les réorganisations et les bougées, tout ce que l'on doit travailler, on va le travailler dans les meilleures conditions possibles, sont lancées et vont avoir lieu. Après, les calendriers peuvent, ici ou là, l'histoire nous le montre pour certains dossiers, évoluer. Mais le principe

même de nous adapter avec une certaine réactivité demeure. Donc, je ne redirai pas ce que j'ai déjà dit, ce qui sera dans le compte rendu de la DCI. Il ne peut donc pas y avoir en tout cas de gel des réorganisations. Ce point de vue régional ayant été confirmé nationalement par François NOGUÉ lors de la dernière table ronde nationale qui a eu lieu il y a sans doute maintenant une quinzaine de jours. Sur les recrutements, parce que c'est un point qui a été évoqué tout à l'heure, je crois par la CGT, on poursuit les recrutements. On poursuit les recrutements dans le plan d'action d'ailleurs de redressement de la maintenance au Matériel, mais pas uniquement, il y a des écoles... On s'est fait un petit peu peur, pour être complet avec vous, quand le confinement a été annoncé à nouveau fin octobre. On a craint pendant quelques jours que l'UDS, pour certaines écoles notamment d'ASCT..., fermait boutique plusieurs semaines. Il y a eu des interventions régionales, j'en fais partie, des collègues d'autres régions et au plus haut niveau de l'Entreprise pour, qu'à un moment donné, on maintienne bien ces formations qui sont d'ailleurs des exceptions au présentiel conformément à l'esprit de la note de la Task force et de la prévention générale qu'on nous demande. Les recrutements se poursuivent, heureusement, parce qu'au fond, nous, on doit garantir, même si la fréquentation est différente, même si les recettes ne sont plus au rendez-vous, l'exécution du plan de transport. On a quand même eu des retards, il ne faut pas l'oublier, avec le premier confinement. On ne veut pas ajouter une louche de retards sur nos recrutements. Ça, c'est pour quand même répondre à la question de tout à l'heure. Sur le NEV d'Amiens, je crois que c'est également la délégation CGT qui est revenue là-dessus, c'est un dossier qui date maintenant, certains s'en souviennent ou ont travaillé ce dossier, depuis dix-huit mois, je crois. Depuis dix-huit mois et il y a quand même eu des enquêtes, tout un tas de choses, on était encore au temps de l'ERC Picardie avec son DET, Jean-Philippe MARTIN, qui avait pris des dispositions, qui avait donné du temps... Entre temps, « l'eau a coulé sous les ponts », il y a eu la grande grève sur les retraites, il y a eu la COVID... et il y a eu quand même, cette année, une forme de méthodologie qui avait été trouvée entre le directeur de lignes, Richard HOUEN, et l'ensemble des organisations syndicales locales pour essayer d'avancer et de finaliser ce dossier. Je regrette qu'à la fin les agents, quelque part ne s'y retrouve pas.. Néanmoins, nous sommes sur un dossier, on ne peut pas dire qu'on l'ait traité en trois semaines. J'ai envie de vous dire, on l'a traité presque en deux ans. Là, je ne sais pas si on aurait pu faire plus long. En tout cas, on a mis, nous, de notre côté, et moi, quand je vois tous les travaux qui ont été menés par Richard HOUEN et son équipe et les différents dirigeants locaux, on a mis tous les ingrédients qui, de notre point de vue, mais on ne le partage pas, je le sais bien, en tout cas avec tout le monde, permettent d'aboutir sur un résultat au moins partagé. Sur cette affaire, qui a été également évoquée par la délégation CGT, du 842644, du 23 novembre, il y a deux ou trois jours en gare de Camiers. Nous sommes déjà intervenus et il y a une DCI d'ailleurs régionale qui est tombée ce matin, déposée par la CGT, juste avant notre CSE et on reçoit donc la délégation à 14h00 ce jour pour donner tous les éléments déjà parce que c'est en cours et bien évidemment, le Directeur de Région, avec la préfecture, a déjà agi, mais tout cela sera précisé dans la DCI tout à l'heure. Ce qu'il s'est passé ne satisfait pas la SNCF, je le dis extrêmement clairement. Cette méthode, on ne peut pas s'inscrire dedans. Les forces de l'ordre ont procédé à quelque chose qui ne nous convient pas, je le dis poliment, mais vous l'avez compris. On vous en dira plus, en tout cas la personne en charge de cela au sein de la Direction Régionale, et on aura le compte

rendu de DCI. À cette heure, je n'ai pas tous les autres éléments. Sur les restructurations, j'ai déjà donné les éléments généraux, mais sur la table ronde Matériel, on a eu une DCI régionale hier, on a largement expliqué comment on appliquait des dispositions nationales qui datent aujourd'hui d'une année et avec, quelque part, une augmentation très forte du nombre de promotions, c'est quand même plutôt une bonne nouvelle pour les collègues du matériel puisqu'au niveau national, pour vous donner un chiffre, on donnait en moyenne, sur les trois qualifs exécution D autour de 460 promotions. Une promotion c'est quand vous changez de qualification, je ne parle pas de niveau, je parle bien de qualification. On va passer sur deux ans, 2020-2021, à 889, je me rappelle du chiffre donc nous sommes quasiment sur 425 en plus et donc cette quote-part supplémentaire, additionnée à la « part habituelle » dans la GPE, les remplacements, les retraites... les requalifications que l'on peut faire, cette quote-part c'est presque un doublement et elle s'applique chez nous, bien évidemment, dans les deux exercices et on est en train d'opérer ce point. Là, vu de la Direction et j'attends les réponses écrites qui vont nous être fournies par les délégations, vu de la Direction, on tient, et c'est un point important, à satisfaire la déclinaison de cet accord au niveau régional. En tout cas, pour le TER Hauts-de-France, il n'y a pas d'ambiguïtés là-dessus même si on a eu des débats hier assez précis sur le sujet et une forme d'incompréhension, en tout cas sur certains points. Sur les personnes fragiles, c'était évoqué, moi je n'ai pas de capacité à organiser quelque chose. Je sais qu'il y a des débats au sein des familles, comment ça se fait... Nous, nous sommes dans l'application stricte, bien évidemment, des décrets, les décrets qui évoluent puisque, vous l'avez vu, pour les personnes vulnérables, on en enlève, on les remet, ça dépasse notre cadre de compétence, en revanche on applique bien évidemment les décrets concernant cela. Sur les ERC, vous avez cité des DCI concernant comment le contrôle peut s'opérer dans ce contexte. On le dit, les fiches métier n'ont pas franchement changé depuis le printemps. J'ai toujours considéré, pas que moi, l'ensemble de la Direction considère que les contrôleurs ce sont des professionnels, ils savent évaluer, à un moment donné, si c'est le bon moment, si ce sont les bonnes conditions globales pour effectuer leur travail de contrôle. Si le train est bondé et qu'il a de vraies difficultés, quelque part il peut considérer qu'il va lui-même se mettre dans une forme de risque à trop s'approcher des voyageurs, quand bien même le décret permet, sous réserve de porter le masque, qu'il n'y ait pas forcément la distanciation sociale dans les trains, vous le savez, depuis fin mai. On peut comprendre que dans ce cadre-là, il décide de ne pas recourir au contrôle qui fait partie de ses missions habituelles. Mais tous les trains ne sont pas comme ça. On a quand même eu une baisse globale de fréquentation. On estime qu'en responsabilité et en application précautionneuse, il est capable malgré tout d'effectuer ce type de tâches. Au fond, il faut quand même le savoir, ce n'est pas parce qu'il y a de la COVID, qu'il y a moins de trains et qu'il y a moins de monde que le train est devenu gratuit, il est toujours payant et à part certaines catégories de personnels, soignants, pour lesquels des dispositions spécifiques ont été prises par l'Autorité Organisatrice, mais d'une façon générale il faut un titre de transport pour voyager. Dans ce cadre-là, la personne la plus à même, quelque part, de vérifier que tout cela fonctionne bien est quand même le contrôleur. Si j'ai oublié des choses, j'y reviendrai après. Je laisse la parole à Florent MARTEL.

M. MARTEL, Directeur production

Le 842644 de lundi, en effet, on partage quand même votre indignation. La situation sur la côte est quand même, depuis de nombreuses années, de trop longues années, je ne vais pas dire hors de contrôle parce que nous sommes dans un grand pays démocratique organisé. En tout état de cause, cela rejaillit depuis longtemps sur la production du ferroviaire. Il faut noter quand même que les cheminots se comportent de façon exemplaire dans ce contexte puisque nous n'avons jamais eu de bavure malgré parfois des provocations donc c'est évidemment quelque chose qu'il faut continuer. Écouter, là-dessus, sur la coordination avec les forces de l'ordre, il y a déjà plusieurs retours qui avaient été faits à la préfecture. On avait eu aussi récemment l'épisode de la région Normandie qui avait envoyé comme ça, sans prévenir la région Hauts-de-France, des réfugiés dans les trains et qu'on avait vu arriver à Amiens. Dans les rapports, en effet, j'avais bien soixante migrants qui ont embarqué en Dannes Camiers le 23. En revanche, je n'avais pas le signalement de la bagarre sur le quai donc on va le noter. Le dirigeant de crises voyageurs me dit que, dès l'événement signalé par le contrôleur, la SUGE a été mobilisée pour l'accueil à Calais afin que ça se passe bien. C'est tout ce que je peux vous apporter, mais on va creuser ce sujet-là et on fera un retour à la préfecture, soyez-en certains.

M. SERHANI, Relations Sociales

Florent, il y a justement une DCI qui a été déposée ce matin.

M. MARTEL, Directeur production

J'ai compris ça. Je ne l'avais pu lu dans les mails, mais j'ai compris cela au travers de la réponse de Raphaël, en effet. Concernant le produit train d'Amiens, oui, il y a des problèmes opérationnels depuis plusieurs jours. Il semble que le montage du PTA induise une pression forte sur le produit train d'Amiens. Des réglages sont en cours, on a déjà fait quelques adaptations du plan de transport. Ça continue puisque, y compris depuis le début de la semaine, alors que les résultats globaux Hauts-de-France sont en très nette amélioration, ça ne fonctionne pas sur Amiens. Au contraire, c'est même plutôt en nette régression par rapport au plan de transport normal, ce qui est quand même un comble, mais se comprend par le fait que comme il y a moins de trains qui roulent, il y a davantage de rames qui restent stationnées sur site. Nous sommes en attente de l'analyse de toutes les équipes de prod locale qui constituent le Comité de site pour pouvoir adapter les roulements de rames afin de faire baisser cette pression sur le site et on a d'ailleurs, je vous le rappelle, la Task force H00 qui est présente à Amiens en ce moment et qui aide à construire cela. À court terme, on va essayer de mieux régler ce PTA et à plus long terme ça permettra de mettre en place des instances qui pourront, notamment au niveau du pilotage du GOV, être plus réactives en cas de blocage, mais en effet, il y a un problème, là, autour du fonctionnement du produit train d'Amiens, on ne peut pas le nier. La stratégie du PTA, Raphaël l'a rappelée, je vous la redonne, 72% de l'offre globale de TER avec une capacité d'emport en pointe de l'ordre de 85%, 85% c'est le niveau d'engagement du matériel. Vous le savez, on a plutôt allégé les besoins en matériel remorqué en ce moment parce que ce sont les matériels les moins fiables et qu'on voulait pouvoir garantir moins de problèmes de fiabilité matériel dans ce cadre du PTA. On a par ailleurs eu, depuis plusieurs semaines, des soucis de disponibilité sur notre flotte de Régiolis sur le versant sud notamment, sur le Paris – Laon en particulier. C'est en

train de se corriger, ce n'est pas complètement réglé, mais c'est en train de se corriger. Par ailleurs, la situation des locomotives électriques reste préoccupante à ce stade et on ne pourrait pas, demain, reprendre le plan de transport normal eu égard à la situation et la disponibilité de ces engins-là. Les plans d'action matériel continuent. Raphaël le disait, les ateliers tournent en régime nominal donc on devrait s'en sortir. Je vous partage ma volonté, mais elle n'est pas encore validée par les pouvoirs publics et suite aux annonces du Président de la République, je pense que ce plan de transport adapté répond à beaucoup de besoins. Déjà, au niveau retours clients, on en a assez peu donc les gens semblent satisfaits de ce niveau d'offre. Il a l'avantage quand même de limiter drastiquement le volume de RHR. Écoutez, j'ai envie de le prolonger au moins jusqu'aux fêtes. Après, il faudra à un moment que l'on choisisse la date de retour du plan de transport normal. Ça, ce n'est pas fixé. On fera encore une fois un changement de service le 13 novembre en mode plan de transport adapté, c'est à peu près sûr et ensuite il faudra faire la jonction avec le plan de transport des fêtes de fin d'année qui devrait finalement assez peu bouger par rapport à ce PTA. J'ai entendu de la part de plusieurs organisations syndicales, pour ne pas dire toutes, une alerte forte sur le SA 2021, je l'entends. La préparation de ce changement de service n'a pas été simple. Outre les difficultés quand même à œuvrer en télétravail, sur ces éléments de conception, on a en plus, si vous voulez, avec les x versions de PTA, mobilisé les ressources à très court terme et en fait on n'a pas pu travailler vraiment en amont ce sujet-là. Ce qui fait que les premières versions ont provoqué un peu de colère, je le comprends. Ma volonté c'est quand même que ça se passe bien sur le changement de service SA 2021, donc j'ai bouclé tant avec Xavier FOURNIEZ qu'Hélène MARQUET pour la partie Creil pour que l'on puisse faire le plus d'aménagements possible dans les journées. Je crois que c'est en train de se jouer en ce moment même dans les G2T2R pour qu'une grande majorité des revendications sur certaines journées compliquées puissent être entendues et les roulements modifiés. Voilà ce que je peux vous dire. Je ne sais pas l'avis qui en sortira, il y a encore du travail devant nous. Si on bascule en PTA le 13 novembre, je dirais que le travail peut encore continuer après, mais on a une volonté quand même de ne pas ajouter de la conflictualité au moment du changement de service à cette situation qui est quand même très dure. La période que l'on vit n'est pas facile, ce n'est pas facile pour ceux qui sont sur le terrain, les roulants, parce qu'il y a de la tension à bord. Quelqu'un le disait concernant les ADC, mais c'est encore plus vrai avec les ASCT. Donc c'est difficile pour ceux qui sont en télétravail qui perdent un peu pied parce qu'ils se nourrissent du collectif. Donc on va essayer de ne pas ajouter cette conflictualité-là à une situation qui n'est déjà humainement pas facile, qui n'est facile pour personne. Voilà ce que je pouvais vous dire. Après, sur le gel des réorganisations, je crois que là-dessus il faudrait que l'on puisse avoir un débat de fond. Nous, on mobilise beaucoup d'énergie à essayer de transformer l'organisation de TER Hauts-de-France. Vous demandez un gel, un moratoire, parce qu'il y a de la souffrance. Déjà, je ne crois pas que le gel des réorganisations mettra fin à la souffrance parce qu'elle est liée à des facteurs qui sont exogènes. Le fait que la SNCF ne sera plus le seul acteur du ferroviaire dans le voyageur en est un important, mais ça a été un choix politique. Je sais que vous le contestez, mais pour autant, on ne peut pas nier que ça fait partie de notre environnement à court terme et donc nécessairement l'Entreprise doit s'adapter à ce contexte-là. Dans notre rôle de dirigeants, on peut penser ce que l'on veut de l'ouverture à la concurrence. Moi,

d'ailleurs, je vous ai déjà exprimé le fait que l'ouverture à la concurrence ne règlera pas le problème de la régularité des trains, j'en suis convaincu. Ça, c'est ma parole de technicien. Pour autant, en tant que dirigeants, on doit préparer l'Entreprise et les équipes à ce choc avec l'envie évidemment que l'on puisse rester l'acteur unique du transport ferroviaire dans le TER. Voilà ce que je pouvais vous dire ce matin. C'est terminé pour moi.

M. RABIER, Président

Merci, Florent. J'ai retrouvé un point que je n'ai pas traité tout à l'heure dans mes éléments. Je rebondis sur la déclaration de Madame MARTIN. Je partage, je suis assez d'accord sur l'idée qu'il ne faut pas simplement vous associer sur les situations, on va dire critiques, qui viennent d'arriver un peu en « mode pompier ». Il faudrait que l'on regarde comment on peut plus travailler sous l'angle de la prévention par rapport à ces risques de harcèlement. Je suis prêt, personnellement, à travailler avec vous et à écouter d'ailleurs vos idées, à voir comment, en tout cas l'année prochaine et dans les années qui viennent, on peut peut-être mettre en place des choses plus liées à la prévention plutôt que d'attendre qu'il se passe quelque chose et essayer de le traiter. En tout cas, sur des thématiques comme cela, on a une pédagogie importante à faire. Je pense qu'on a aussi, culturellement, peut-être une approche qui peut être trop éloignée de ces vrais sujets de fond dans les familles qui ont émergé avec la COVID. Je pourrais mettre un peu plus en avant ces sujets-là qui peuvent apparaître, comme ça, anecdotiques vu toutes les autres problématiques auxquelles on doit faire face, mais qui en réalité sont souvent la conséquence, comme vous l'avez souligné, d'autres problématiques. Nous, au sein de l'Entreprise, on a peut-être des choses qui peuvent en tout cas, sans dire qu'on va régler, mais peut-être un peu prévenir. Je suis prêt, moi, quand la période sera un peu plus posée, un peu plus sereine, à travailler ce sujet-là avec vous. C'est une déclaration qui m'a touché et qui m'intéresse.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de Monsieur ROTOLO.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur le Président, effectivement, vous avez raison, c'est bien la CGT qui a déposé une DCI, mais ce n'est pas une DCI régionale, j'aimerais le préciser quand même, c'est une DCI locale qui vient du syndicat de Boulogne. Monsieur MARTEL, j'aurais une petite question sur le PTA. Vous dites que vous allez certainement le prolonger jusqu'en fin d'année, auriez-vous une précision sur la date ? On imagine que vous avez réfléchi à la situation avant de nous en parler. Ensuite, sur le gel des réorganisations, on va continuer à évoluer, comme vous le dites. L'évolution n'est pas toujours positive et dans ce cas-là c'est très négatif. Est-ce vraiment opportun, dans cette période de crise sanitaire où les cheminots ont besoin de stabilité et de perspectives, de désorganiser l'Entreprise ? C'est rajouter une souffrance à une souffrance. Je pense qu'il y a trop longtemps qu'on vous le demande et ça ne peut plus durer comme cela, c'est de faire une pause et de regarder ce qui va et ce qui ne va pas. Il n'y a jamais de retour en arrière, nous sommes toujours en attente des REX des deux premières DL. Il y a un moment, on va trop vite. On vous le dit, on va trop vite et les cheminots ne vont pas suivre, ils ne suivent plus. Vous restructurez seuls, sans les cheminots. Vous restructurez l'Entreprise sans les cheminots et la SNCF

sans les cheminots, ce n'est plus la SNCF. Vous prenez un gros risque. Je vous remercie.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, David. Nous avons une demande de parole de Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

C'est quand même difficilement compréhensible que lors du premier confinement il y avait eu la permission pour les ASCT de ne pas contrôler. Là, il y a quand même un peu plus de monde, même si la fréquentation est en baisse, dans les trains qu'au premier confinement et il n'y a pas cette autorisation. Le principe de précaution doit s'appliquer et c'est à vous, employeur, de protéger les salariés. Vous faites porter le choix aux ASCT et donc vous ne prenez pas vos responsabilités de préventeurs. Vu le flou de la situation, certains ASCT vont le faire, d'autres pas, certains vont se mettre en risque et il y a fort à parier que des remontrances au minimum seront faites aux collègues qui auront des recettes faibles. Je ne comprends pas que la même décision qui a été prise au premier confinement ne soit pas appliquée sur le deuxième. Sur la Traction, pouvez-vous être plus précis, Monsieur MARTEL, sur ce que vous comptez faire pour que la situation s'apaise ? Je vais répéter un peu ce qui vient d'être dit par David, mais je l'avais noté aussi, sincèrement, très honnêtement et avec tout le respect que je dois à tous les dirigeants, toutes les OS font remonter le mal-être des cheminots, toutes les organisations syndicales. Il y a eu un rapport d'Émergences quand même avec des mots forts employés dedans. Vous demander de geler durant la crise sanitaire, ça ne va pas tuer l'Entreprise. Quand vous nous dites que vous devez avancer, je suis désolé de vous le dire, vous nous prenez pour des imbéciles et cette suffisance devient quand même insupportable. Vous voulez gagner des marchés, vous n'avez pas l'adhésion des cheminots et vous voulez avancer coûte que coûte, c'est vous qui avez raison et les autres qui ont tort, ce n'est pas possible, on va droit dans le mur ! Je ne sais pas, la délégation SUD a l'impression que vous demander de geler une période, de se poser, de discuter et d'envoyer un message fort aux cheminots qu'ils vont pouvoir souffler, on va pouvoir passer cette situation difficile due au contexte et mettre un plan d'action en place, avec eux, pour gagner les marchés, c'est vous demander la lune. Quand vous nous dites que si vous faites cela, on risque de perdre les marchés... on se respecte, donc arrêtez de nous prendre pour des imbéciles. Je suis désolé, je parle avec des mots crus, mais à un moment donné, ça fait des semaines et des semaines qu'on vous fait remonter cela et vous restez droits dans vos bottes, OK... Écoutez, continuez comme cela. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Une demande de parole de Monsieur VÉZARD.

M. VÉZARD, RS CFDT

Merci, Karim. Je voulais revenir sur deux réponses de Monsieur MARTEL. En ce qui concerne le plan de transport, plutôt une non-réponse je devrais dire, parce qu'on n'a toujours pas eu de réponse sur la commande du personnel puisqu'on a un plan de transport adapté qui est en place maintenant depuis trois semaines. Vous dites que sur Amiens ça ne fonctionne pas, qu'il y a beaucoup trop de rames qui sont là-bas et ça impacte tout, mais on a quand même les agents qui sont un peu [...] dispo

systématiquement avec un plan de transport qui tombe. On a du mal à comprendre comment les agents ne peuvent pas être commandés en avance sur ce plan de transport. Même s'il peut y avoir quelques adaptations qui sont faites, le plan de transport côté versant sud n'est pas retravaillé tous les jours pour pouvoir pallier ces aléas. Ensuite, sur les G2T2R, à moins que j'aie mal compris votre réponse, vous dites que pour la partie Creil, il va y avoir énormément d'aménagements qui vont être faits pour couper des journées, des choses comme ça. Mais dans notre déclaration CFDT et l'ensemble des OS vous font bien remonter que c'est l'ensemble des UP sur lesquels les roulements ne vont pas et que c'est bien l'ensemble des ADC de la région qui en ont marre des conditions de travail, ce qu'on leur présente et ce qu'ils vont devoir vivre par la suite. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous n'avons pas d'autres demandes de parole.

M. RABIER, Président

Je vais revenir, moi, sur cette déclaration assez forte de SUD-Rail, Monsieur LAMBERT, un peu dans la même veine que ce qu'avait dit Monsieur ROTOLO. On a, au fond, deux points de désaccord. Il y en a un qui était clair et un autre qui, pour moi, ne l'était pas, mais maintenant il l'est. Il y a un point de désaccord et on en a largement débattu, je ne vais pas refaire tous les débats, c'était il y a quelques jours la semaine dernière, sur la pertinence ou non de réorganiser l'Entreprise, de changer les choses, de procéder à des évolutions qui ne suscitent pas l'adhésion, en tout cas des représentants du personnel, des organisations syndicales et des personnels directement impactés, je ne le conteste pas, c'est un fait. On sait qu'il y a des gens qui ne s'y retrouvent pas dans ce que l'Entreprise souhaite mettre en œuvre dans les différents chantiers, dans les différents projets qu'elle est en train de mener. Il y a donc des désaccords avec les organisations syndicales, j'ai envie de vous dire que ce n'est pas nouveau que l'on soit en désaccord entre ce que l'Entreprise propose comme réorganisations et ce que les organisations syndicales souhaiteraient plutôt à la place... Ce n'est pas la première fois que ça arrive et je crains que ça n'arrive encore dans l'avenir vu, quelque part, le rythme dans lequel nous sommes par rapport à cela. Il y a un deuxième point de désaccord qui, quelque part, est encore pour moi plus important. Je vais le dire avec la même fermeté et la même force que vous sans m'énerver. Je ne prends personne pour un imbécile, aucun représentant du personnel, aucun agent bien évidemment, aucun collègue. Ce n'est pas parce que nous ne sommes pas d'accord sur quelque chose qu'on ne se respecte pas, qu'on ne s'entend pas. Vous faites une revendication, toutes les organisations syndicales font la même revendication de faire une pause, geler... Que dit l'Entreprise que je représente aujourd'hui avec vous ? L'Entreprise dit que cette pause a déjà eu lieu pendant six mois. C'était la décision de Jean-Pierre FARANDOU prise il y a une année aujourd'hui. Cette pause a été même un peu complétée par des décalages de réorganisations, on a des exemples chez nous, si on prend le projet sur lequel on vote tout à l'heure, rappelez-vous qu'il était prévu en juillet puis en octobre et finalement, maintenant, il est prévu en février 2021. Donc il y a eu aussi des décalages parce que la crise COVID a impacté le traitement des dossiers... donc on n'a pas été complètement à ne pas du tout prendre en compte la situation très particulière qui est celle de cette année. Là, vous dites qu'il faudrait continuer finalement de faire cette pause pendant cette période de COVID qui perdure... Là, nous sommes en désaccord

parce que nous, nous considérons que ce n'est pas possible pour l'avenir de l'Entreprise. Ce n'est pas qu'on a envie de faire exprès de faire des choses. Ça nous fait un boulot monumental, c'est compliqué à mener, il y a une adhésion qui est fragile, faible et nous sommes en opposition en termes de dialogue social sur tous les sujets. Croyez-moi, nous ne sommes pas complètement masochistes côté Direction. Nous sommes des êtres humains comme vous, on préférerait que les choses se passent mieux, mais la responsabilité qu'est la nôtre, au titre de notre fonction de dirigeant, ne nous permet pas d'accéder à cette revendication. Là où je m'inscris complètement en faux dans la conclusion que vous faites, Monsieur LAMBERT, ce n'est pas parce que je ne suis pas d'accord avec vous sur le fond d'un dossier, sur une revendication, que je prends quelqu'un pour un imbécile. Nous ne sommes pas suffisants quand on dit qu'on n'est pas d'accord. On dit simplement que nous ne sommes pas d'accord, point. Et ce n'est pas parce que vous répétez dans toutes les réunions la même chose que d'un seul coup on commence à les comprendre au bout de dix fois. On comprend du premier coup et vous aussi vous comprenez du premier coup quand on vous dit quelque chose. Personne n'est sot dans l'affaire, nous sommes tous très intelligents, on a tous un peu de bouteille dans la boîte. Donc, je pense qu'il faut qu'on arrive à faire la différence entre des divergences de fond et ça, c'est, j'ai envie de vous dire, malheureusement habituel, avec le respect que l'on se doit parce que nous sommes, les uns et les autres, globalement très respectueux. Moi, je m'inscris en faux dans cette idée qu'on vous prendrait pour des imbéciles. En tout cas, ni moi, ni Florent MARTEL, ni aucun autre dirigeant que je connais du CODIR Hauts-de-France, on a cet état d'esprit. On cherche par tous les moyens et croyez-moi on essaye de faire des efforts, on essaye de trouver des méthodes pour justement travailler avec vous dans une ambiance extrêmement complexe où on a bien compris que travailler sur des conditions de travail, des aménagements, des roulements, on discutait hier en DCI avec les collègues du matériel, alors qu'au départ il n'y a pas une adhésion totale sur le fait qu'il faut travailler la nuit, le week-end, on sait que tout cela est très difficile, mais ce n'est pas ça qui nous permet de faire machine arrière ou de stopper des projets parce que sinon nous ne serons pas au rendez-vous des échéances de demain et nous considérons aujourd'hui, j'admets que vous ne soyez pas d'accord avec moi, comme moi je ne suis pas d'accord avec vous, on a le droit d'être en divergence, comme vous entre organisations syndicales vous n'êtes pas d'accord les uns les autres quand il s'agit de certains sujets, ça s'appelle la démocratie. On a le droit de ne pas avoir le même avis, mais nous sommes obligés de nous respecter quand même et en tout cas, moi, je vous respecte, je considère que vous me respectez et je m'inscris vraiment en faux dans cette idée que les uns ou les autres, on pourrait vous prendre pour des imbéciles. Je tenais à le dire.

M. MARTEL, Directeur production

Pour répondre à la question de Monsieur ROTOLO sur les dates. En fait on avait lancé dans un premier temps lancé le PTA jusqu'au 1^{er} décembre donc ce PTA-là, on va le tirer jusqu'au changement de service, le 13. Ensuite, vous avez la période du 13 au 20 où on était censé repartir sur le SA 2021 puis, après le 20, quinze jours d'allègement de fin d'année. Je vous fais part de ce que je souhaiterais que l'on fasse. Après, tout cela est soumis à la validation de l'AO. Rappelons quand même que c'est elle qui a la main sur l'offre, donc je pourrais être démenti, mais ce que je souhaiterais que l'on fasse collectivement c'est que l'on tire ce PTA jusqu'au 13 décembre, qu'ensuite la semaine du 13 au 20, on arrive à faire un PTA sur le SA 2021 qui soit

peu ou prou le même que celui qu'on terminera du SA 2020. Donc très peu de changements sur le 13 par rapport à ce que l'on fait avant. Vous voyez, on reste sur ce PTA, à peu près 72% des trains... Ensuite, il y a la période de fin d'année où en fait on baissait l'offre à peu près d'autant que la baisse dans le PTA. Donc finalement, en termes de volume de trains, c'est très proche, l'offre de fin d'année avec le PTA. Malheureusement, quand vous regardez les trains dans le détail, notre PTA qui fait à peu près 900 trains en ce moment, il y en a moins de 700 que l'on retrouve dans l'offre de fin d'année. Donc, pour éviter d'avoir à supprimer plus de 200 trains et en recréer d'autres, on va essayer de faire en sorte que l'offre de fin d'année soit à peu près dans la continuité de ce que l'on fait avant. Mais, par ailleurs, le plan de transport actuel consomme en fait un peu plus de ressources ADC. Le fait de ne pas faire de RHR, c'est un peu coûteux quand on applique le Titre 1, on le sait tous. L'idée c'est peut-être, sur cette période de fin d'année, peut-être de baisser légèrement l'offre pour qu'on puisse être assez à l'aise dans l'octroi des congés, c'est-à-dire au moins égal à ce qu'on aurait fait sur l'application d'un programme de fin d'année voire un petit peu plus pour permettre à des gens de passer des fêtes de fin d'année dans de bonnes conditions. Donc, je dirais que du coup la question du retour du plan de transport normal se pose après, en 2021. Là, pour le coup, c'est un petit peu loin donc je ne vais pas m'étendre davantage. Je pense que j'ai répondu peut-être plus précisément. Ayez quand même en tête, ça répondra également à la première partie de la question de Monsieur VÉZARD, nous avons de grandes difficultés de retours de sillons côté Réseau. Quand j'expliquais dans les réunions précédentes que la machine ferroviaire était un peu engorgée, ça part aussi des études sillons côté Réseau, on n'a pas le retour de tous les sillons du SA 2021, nous n'avons pas le retour de tous les sillons de fin d'année donc toute cette stratégie-là est toujours sous réserve de la qualité des sillons qui sont retournés par Réseau. Ça, ça implique que du coup, avec notre PTA, nous avançons avec une visibilité qui n'excède pas la semaine devant nous. Ça, c'est vrai que c'est un peu ennuyeux. Ce qui entraîne le fait qu'on n'arrive pas à tirer des commandes sur les semaines, comme vous nous en avez parlé dans votre déclaration. Ce que je comprends, puisque j'avais interrogé les dirigeants de l'établissement Traction ainsi que de la Direction de Lignes de Paris, c'est que les pratiques ne sont pas complètement homogènes en fonction des UP donc je ne peux pas tirer par le haut ce sujet-là en vous garantissant qu'il y ait des commandes à la semaine. Manifestement, aujourd'hui ce n'est pas possible du fait de l'application des adaptations qui se font tardivement dans la conception et c'est vrai que c'est pénible. On va quand même essayer de regarder si pour la période de fin d'année on peut faire bien mieux que cela parce que j'ai bien conscience que c'est quand même pénible pour les roulants, mais pas à court terme en tout cas. Ce sujet-là, on le prend, on le regarde, pour permettre quand même, notamment sur la période de fêtes, pour ceux qui ne sont pas en congés, d'avoir une meilleure visibilité qu'aujourd'hui. Ensuite, sur les G2T2R, j'ai dû mal me faire comprendre, je parle bien des G2T2R pour l'ensemble des Hauts-de-France, pas du tout uniquement pour Creil. Je disais l'ensemble des G2T2R en n'oubliant pas qu'il y a Creil aussi dans l'affaire. C'est ça que j'ai dit. Donc, évidemment, ça concerne tout le monde, toutes les UP Traction des Hauts-de-France. Après, sur ce que je suis prêt à faire sur l'apaisement de la situation, on écoute ce que remontent les gens dans les G2T2R et, dans la mesure du possible, on applique les demandes qui sont faites. Si ces demandes coûtent des JS Traction, c'est remonté à mon arbitrage et en fonction de la pertinence,

j'accorde ou pas. C'est comme ça que l'on va fonctionner dans la période actuelle. On va attendre d'avoir les premiers retours de G2T2R et ensuite on réajustera avec d'autres réunions de travail. C'est tout pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Florent. Nous avons trois demandes de parole : Monsieur ROTOLO, Monsieur LAMBERT et Monsieur WARTELLE.

M. ROTOLO, RS CGT

Simplement une réaction. Vous imaginez bien que sur le gel des restructurations, on y attache une grande importance. En fait, vous nous expliquez, Monsieur MARTEL, que pour assurer l'avenir de l'Entreprise, il faut évoluer. Ça, nous sommes d'accord avec vous, il faut évoluer, mais dans le bon sens. Vous, vous proposez aujourd'hui une évolution qui va, de fait, aboutir au démantèlement de la SNCF en une multitude de SA. Je vous le dis, j'ai bien peur que la rupture soit totale, durable et profonde avec les cheminots. On va, comme je l'ai entendu tout à l'heure, pas droit dans le mur, mais droit dans le butoir. En ce qui concerne le SA 2021, j'aurais voulu savoir si on aura une présentation dans cette instance parce que, de fait, il y aura une répercussion sur l'ensemble des métiers du TER. J'aurais voulu savoir si on aura une date. Par ailleurs, est-ce qu'on aura une présentation du PTA et plus précise ? Parce que pour l'instant c'est assez obscur. Je vous remercie.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Très rapidement parce que je ne peux pas ne pas répondre à ce qui vient d'être dit. J'ai entendu le message. Moi, quand on nous répète sans cesse qu'on ne peut pas geler ne serait-ce que deux ou trois mois parce que sinon on ne va pas gagner, que l'ensemble des organisations syndicales font remonter la même chose, qu'un cabinet indépendant dit la même chose, quand on répète toujours la même chose, parce qu'il n'y a pas que moi qui répète sans cesse la même chose, c'est me prendre pour un imbécile. Si vous dire ça, c'est vous manquer de respect, écoutez, je vais faire comme les trois quarts, je parlerai derrière et je ne parlerai plus devant. En tout cas, être en désaccord, je peux l'accepter, il n'y a aucun problème, il n'y a aucun souci puisqu'on sera souvent en désaccord sur la politique de l'Entreprise, mais là, quand même, il y a une minorité qui pense que geler pendant un, deux voire trois mois serait une catastrophe à vous entendre parler. Il y a une grosse majorité qui pense le contraire. Après, sur le fait que vous me dites que ce n'est pas parce qu'on n'est pas d'accord que l'on doit se manquer de respect, je vais vous parler des deux derniers droits d'alerte, de la façon dont ont été traités mes deux derniers droits d'alerte, ce n'est peut-être pas du côté de Marc LAMBERT parce que là c'est moi que vous avez directement ciblé... je cherche mes mots pour ne plus vous offenser puisque vous avez été offensé par ma sincérité. Tant qu'on est d'accord avec la boîte, ça va, on est le plus beau, on est le plus gentil, mais dès qu'on exprime un désaccord par la pose de DA, par la pose de DCI, ça devient... là, on n'est plus respecté de la même façon. Donc, pour conclure, je ne vous manque pas de respect en vous disant, et je ne vous ai pas ciblé, j'ai ciblé les dirigeants qui nous martèlent toujours les mêmes choses par rapport à des situations que l'on prend à cœur. Écoutez, dont acte. Je vous le dis, je

vais faire comme tout le monde maintenant, je vais vous laisser faire, je prendrai mes responsabilités et arrivera ce qui arrivera, mais c'est quand même triste, franchement, très sincèrement, d'en arriver là. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur WARTELLE.

M. WARTELLE, CGT

Je vais insister sur le SA 2021. Déjà, le SA 2020, il était vraiment imbuvable. Les agents, pour l'avoir pratiqué pas très longtemps, pendant quelques mois au début de l'année, ils étaient déjà à bout, il y a des BS qui en témoignent, il y a des lettres, il y a des courriers qui sont partis chez les DPX, chez les ACUP, chez les CUP, qui sont remontés aux DET. Le SA 2020, il était déjà socialement imbuvable et donc là maintenant on repart sur des projets de SA 2021. J'entends que vous voulez mettre les moyens et tout cela. Moi, j'ai des échos des G2T2R qui ont lieu en ce moment, on parle de septièmes qui auraient été donnés pour soulager quelques JS avec une répartition, je ne sais pas trop comme elle a été faite, j'ai entendu cinq à Fives après les autres je ne sais pas trop. Je vous le dis d'ores et déjà, ce ne sera vraiment pas suffisant du tout. Le problème en fait ça doit être dans la construction et dans les principes du SA 2020 et qui se reportent sur le SA 2021, c'est qu'en fait vous faites des journées blocs. Ces journées blocs, elles font finir les agents trop tard pour permettre de faire des RHR et d'enchaîner une soirée puis une matinée et donc ça, ça soulage avant et après les repos. Le problème avec ces journées blocs, c'est que ça entraîne du coup des enchaînements de matinées avancées et qui là sont extrêmement fatigantes et épuisantes pour les agents. Donc les agents se retrouvent épuisés physiquement, psychologiquement, et tout ça. Donc, ce qui est quand même regrettable c'est que depuis la fin des CHSCT la médecine n'est plus non plus consultée là-dessus. Donc je profite du fait que le médecin du travail soit là. Faire des enchaînements de journées de plus en plus tôt, au bout d'un moment, l'agent est épuisé, c'est ce qu'il s'est passé cette année. Donc, à mon avis, c'est vraiment dans la construction même de ces journées blocs qu'est le problème. Cela crée aussi beaucoup de journées cadencées donc avec des allers-retours entre, par exemple, des Lille – Hazebrouck, on fait ça trois fois dans la journée, on ne sait plus dans quel sens on est, on en arrive à des cinquantaines d'arrêts, avec des changements en dix minutes, ce n'est pas possible, ce n'est juste pas possible. Donc au-delà des horaires, au-delà des grilles de roulements et tout cela, c'est vraiment la conception même des journées qui est difficile et je pense, d'après les échos que j'ai en G2T2R, ça ne se passe pas bien et on verra sur quoi ça va tomber. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de Monsieur SMAGHUE.

M. RABIER, Président

Dernière demande avant d'attaquer l'ordre du jour, s'il vous plaît.

M. SERHANI, Relations Sociales

Le Docteur VASSEUR a dû nous quitter. Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT

Bonjour à tous. Dommage que le docteur nous ait quittés. J'interpelle aussi, comme ma délégation l'a fait, ça concerne tous les métiers : escale, vente, matériel. Je vous rappelle qu'en novembre 2019, vous avez dit que le SA 2020 ne changerait rien en CSE. Il y a eu moult réorganisations et changements d'horaires et les vies personnelles ont été fortement impactées. On en a discuté il n'y a pas si longtemps que ça et on vous interpelle encore pour les futures réorganisations. Là, le SA 2020, pareil, ça serait intéressant de voir son impact, notamment au Matériel. Merci, terminé pour moi.

M. MARTEL, Directeur production

Sur la présentation du SA 2021, je peux vous donner la liste de l'ensemble des trains qui seront sur l'offre normale. On pourra vous donner également le PTA. Après, on peut rentrer dans le détail de ce qui change, je pense que c'est ça qui est important à noter. Vous le savez, la région nous a commandé quelques trains supplémentaires. Il y a par exemple un Paris – Lille de week-end qui se monte pour le SA 2021. On nous a redemandé des trains en matinée malheureusement, en extrême matinée, donc ça va malheureusement faire démarrer des JS plus tôt. Après, il y a trois éléments qui sont importants au niveau ouverture et fermeture de lignes sur 2021. C'est la réouverture des branches Étaples et Béthune de l'Étoile de Saint-Pol et a contrario la fermeture de la branche Arras et, parallèlement à cela, la fermeture du tronçon Cambrai – Valenciennes par Louches pour travaux qui est en cours pour 2021. Ça, ce sont les principales bougies. Sinon, l'ensemble des trains restent les mêmes qu'en 2020, mais je peux vous donner... c'est de la préparation, que l'on soit d'accord sur le format. On vous donne la liste complète des trains sous la forme d'un tableau et à côté de ça on souligne toutes les nouveautés qu'il y a dans la mise en place de l'offre. C'est ce que je peux vous proposer pour la prochaine fois. Après, par rapport aux travaux en cours, les G2T2R sont en train de se tenir, le travail n'est pas terminé, y compris à la fin des G2T2R, le travail ne sera pas terminé, on ne va pas remettre à plat l'ensemble des journées, Monsieur WARTELLE, c'est clair. Après, celles qui sont jugées les plus difficiles, on va tâcher de les retravailler. C'est comme ça que nous allons bosser. C'est vrai qu'on aurait pu anticiper davantage ce travail et par exemple travailler en amont pour ne pas présenter des projets qui ont suscité de la colère. Ça, cela fait partie des éléments que malheureusement la situation nous a empêchés de bien anticiper, mais ce n'est pas pour autant qu'on va faire aller le SA 2021 dans le mur. On va le travailler dans la concertation, on va le regarder plus finement dans un délai plus court, mais pour que ça fonctionne à la fin. C'est tout, je n'ai rien d'autre à ajouter. Après, Monsieur SMAGHUE, on n'a jamais dit que le SA 2020 n'avait rien changé. Il y a 860 trains qui existaient avant et qui n'existent plus et il y a 930 trains qui n'existaient pas et qui sont apparus donc évidemment ça a tout changé sur le montage des journées de roulants. Je n'ai donc jamais dit que le SA 2020 n'allait rien changer, évidemment pas. Ça fait plusieurs fois que vous dites ça, mais je n'ai jamais dit que ça ne changerait pas. Ce qu'on a pu dire c'est que sur l'organisation de la maintenance, les changements seraient moins importants que chez les roulants

puisque tout changeait sur les roulants, c'est tout. Là, vous faites une réduction de ma parole, je pense, sur cette affaire. C'est tout pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Raphaël, ou on attaque l'ordre du jour ou nous avons encore deux demandes de parole.

M. RABIER, Président

On va répondre à ces questions-là puisqu'il y a un point production... Je vois qu'il y a des questions de Madame DEDISSE. Une réponse quand même à Monsieur ROTOLO, le PTA actuel du 9 novembre, il figure en annexe du dossier d'activité partielle puisqu'il est bien lié à cela, donc vous l'avez. On a même dû vous donner toute la liste des trains. Vous avez donc le PTA et vous le savez, la moyenne c'est donc 72% du plan de transport la semaine et un petit peu moins le week-end. Donc il n'y a pas de cachoteries sur la nature du plan de transport. En tout cas, c'est le retour d'expérience qu'on s'est fait avec Monsieur le Secrétaire, il faut qu'on arrive à ne pas refaire des débats permanents. Il y a des déclarations, je pense qu'on joue le jeu, nous, côté Direction et c'est bien normal d'apporter des éléments de réponse et de compréhension. Les débats sont difficiles, durs parfois et derrière il faut qu'on arrive aussi à avancer parce qu'on a un ordre du jour avec plusieurs interventions, y compris d'ailleurs à la demande du secrétaire, que l'on doit traiter donc je vous propose de passer au point 1 sur l'approbation des PV.

1) Approbation des procès-verbaux des réunions du CSE TER Hauts-de-France du 28 septembre 2020 et du 07 octobre 2020

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur le Secrétaire, si vous en êtes d'accord, en ce qui concerne les PV, nous pouvons faire un vote par délégation ou un vote individuel.

M. KIKOS, Secrétaire

Oui, par délégation c'est très bien.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu. Donc, sur le point 1 qui concerne l'approbation des procès-verbaux des réunions du CSE TER Hauts-de-France du 28 septembre et du 7 octobre. Pour l'approbation du PV du 28 septembre, pour la délégation CGT ?

M. KIKOS, Secrétaire

La délégation CGT vote pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord. La délégation SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

La délégation SUD vote pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu. La délégation UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

La délégation UNSA vote pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour la délégation FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

La délégation FO vote pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour la délégation CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

La délégation CFDT vote pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Le procès-verbal est adopté.

Le procès-verbal de la réunion du CSE TER Hauts-de-France du 28 septembre 2020 est adopté à l'unanimité.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour le procès-verbal du 7 octobre 2020. Pour la délégation CGT ?

M. KIKOS, Secrétaire

La délégation CGT vote pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour la délégation SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour la délégation UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Vote pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour la délégation FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Vote pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour la délégation CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

La délégation CFDT vote pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Donc les deux procès-verbaux sont approuvés.

Le procès-verbal de la réunion du CSE TER Hauts-de-France du 7 octobre 2020 est adopté à l'unanimité.

M. SERHANI, Relations Sociales

On peut passer au point 2, informations de Monsieur le Secrétaire.

2) Informations de Monsieur le Secrétaire

M. KIKOS, Secrétaire

Quelques dates pour commencer :

- Mercredi 2 décembre : Une Commission économique sur le sujet des Directions de Lignes ;
- Jeudi 3 décembre : Une Commission Emploi Formation préparatoire sur la deuxième phase du bloc 3 ;
- Vendredi 4 décembre à 9h00 : L'ordre du jour du CSE avec comme OS invitée l'UNSA ;
- Vendredi 4 décembre à 10h00 : Un bureau de CSE ;
- Mercredi 9 décembre : Une Commission Emploi Formation avec la Direction ;
- Mercredi 16 décembre : Un CSE extraordinaire ;
- Jeudi 17 décembre : Un CSE ordinaire.

Un mot sur l'intervention de Cindy sur le référent harcèlement, effectivement il faut rappeler qu'à la mise en place du CSE, une résolution a été adoptée et qu'elle engage aussi bien les deux élus qui ont été désignés en tant que référents harcèlement, mais elle engage aussi la Direction sur les actions à mener si des événements de ce type se sont produits. Si on a eu des sujets dans la période, là je me réfère au règlement intérieur, bien entendu que l'on mettra ça à l'ordre du jour puisque les deux référents doivent rendre compte, au travers d'un rapport, en plénière de CSE, entre aujourd'hui et le vendredi 4, bien entendu que je vais me rapprocher de Cindy et de Mickaël MALANSKA si un point à l'ordre du jour devait être mis sur le sujet. Je vais enlever mon bonnet de CSE et mettre mon bonnet du CASI, dans la période, et donner une information sur le CASI Nord-Pas-de-Calais et les distributions de jouets qui ont commencé hier sur le territoire. Simplement vous informer que dans le cadre des distributions de jouets, un protocole a été mis en place par les services techniques du CASI avec des gestes barrières qui sont issus du protocole du gouvernement. Au retrait, il est demandé une personne par famille. Ce protocole a été envoyé aux membres du bureau du CASI. Les cadeaux qui n'auront pas été retirés resteront dans le point d'accueil CASI qui correspond au périmètre des collègues – on a plusieurs points d'accueil CASI sur tout le territoire – et cela jusque mi-janvier. Sauf pour Somain, Cambrai, Béthune puisqu'on n'a pas d'installations sociales sur ces sites-là, mais pour tous les autres points d'accueil et tous les autres points qu'on a sur le territoire, on aura les jouets qui resteront dans nos espaces culturels. Pour Somain, Cambrai, Béthune, ce sera géré par la responsable technique du territoire. Enfin, les collègues qui ne seraient pas venus retirer leurs cadeaux seront relancés par le personnel technique qui est présent sur le territoire correspondant et le retrait se fera

sur rendez-vous. La date unique de rattrapage de janvier qui se fait habituellement n'aura donc pas lieu cette année. Je vous remercie, j'en ai terminé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Y a-t-il des informations de Monsieur le Trésorier ?

3) Informations de Monsieur le Trésorier

M. FOURNIER, Trésorier

Bonjour à tous, pas d'informations concernant la trésorerie du CSE, merci.

Sans objet.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Nous sommes au point 4, Raphaël.

4) Informations de Monsieur le Président

- Point d'actualité COVID-19

M. RABIER, Président

Merci. Les chiffres du COVID, je ne vais pas revenir dessus, vous les avez. On fera un point demain avec certains d'entre vous sur l'évolution des situations. On vous a quand même donné un retour sur le bilan de la période du printemps, 16 mars – 30 juin, de ce qu'a été finalement l'activité partielle pour les agents qui ont été concernés par les mises en activité partielle. Donc ce sont les journées de chômage partiel avec des graphiquages particuliers. Voilà, il y a des chiffres par établissement... et vous le savez, les fiches de salaire du mois de novembre qui vont bientôt arriver vont faire figurer des colonnes, du moins, du plus, à la fin parce que je sais que ça pourra surprendre pour ceux qui regardent précisément leur fiche de paie, il pourrait y avoir des interrogations... mais à la fin, ça a été vérifié nationalement, il n'y a pas de pertes, en tout cas toutes les dispositions financières en termes de rémunération qui sont meilleures dans notre entreprise, et tant mieux, que ce qu'il se passe dans une entreprise lambda sont scrupuleusement respectées et donc il n'y a pas d'écarts entre ce qui a été dit qui serait fait et ce qui est fait, mais il peut y avoir des questionnements, on veut bien l'entendre. S'il y en a, vous les faites passer via vos DPX, des conseillers RH, que l'on puisse y répondre, mais les choses ont l'air fiables. Ce sont les informations que j'ai eues du niveau national qui ont bien évidemment déjà expertisé le traitement informatique de cette paie qui est un peu particulier. Ce qui veut dire que nous aurons sans doute la même chose l'année prochaine quand la deuxième période de confinement sera terminée et puis qu'il y aura eu aussi de l'activité partielle. Beaucoup moins, vous l'avez vu dans le dossier, ça sera quand même beaucoup plus faible et il y aura encore de nouveau une fiche de salaire ultérieurement où il y aura ces trucs. C'est simplement l'application de la loi. C'était des données techniques en heures... après, il n'y a pas beaucoup de commentaires à faire là-dessus. On pourra évoquer à nouveau ce sujet-là au point 9 parce qu'il y a une consultation, vous le savez, sur le recours à l'activité partielle dans toutes les entreprises et c'est pour ça que l'on consulte le CSE dans des délais d'ailleurs assez contraints puisqu'on a un

mois entre la mise en œuvre et le vote. C'est pour ça que nous sommes dans les délais puisque ça a commencé le 9 novembre. Voilà pour moi. Aviez-vous, sur ce premier point COVID, avant qu'on ne passe à la sécu, une éventuelle question ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de Monsieur SMAGHUE, mais je ne sais pas si c'est sur ce point-là.

M. RABIER, Président

Je pense qu'on était sur le sujet production pour Monsieur SMAGHUE, mais si c'est COVID, je suis prêt à la prendre.

M. SMAGHUE, CGT

Merci, Monsieur RABIER, mais je vais vous décevoir, ce n'est pas pour le point COVID, mais pour l'échange que nous avons eu suite aux déclarations. J'avais demandé la parole, mais vous ne me l'avez pas donnée. Je suis obligé de répondre à Monsieur MARTEL, je me réfère au PV qui a été voté en novembre, il me semble. Je retrouverai la date et je retrouverai les propos, mais il n'y avait aucun changement d'horaires dans les ateliers mis à part Calais suite aux travaux, c'était les échanges qu'on avait eus. On parlait essentiellement de conduite et de trains à ce moment-là, je sais bien, mais il fallait parler de tous les métiers comme on vous le dit encore aujourd'hui. Il serait intéressant de faire un CSE pour le SA 2021. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Apparemment, pas de questions sur le point COVID, Raphaël.

M. RABIER, Président

En ce qui concerne le calendrier, on a décidé, en accord avec Monsieur le Secrétaire, pour alléger le CSE normal, régulier, mensuel de décembre qui est normalement prévu le 17, de mémoire, d'un CSE extraordinaire la veille, donc le 16 décembre. Quelque part, au mois de décembre, puisqu'on a quand même un certain nombre de sujets et qu'on voulait se réserver un après-midi pour la fin du bloc 3, on a donc allégé le CSE régulier et on a reporté en CSE extra un certain nombre de dossiers d'information d'ailleurs, des choses que vous aviez demandées et qui seront mises. Donc on va faire l'ordre du jour la semaine prochaine, je crois, et donc on va faire un ordre du jour pour deux jours finalement. Un CSE extra et le CSE régulier normal où on consacre un temps important, comme demandé, pour la fin du bloc 3. Donc c'est le 16 et le 17 décembre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour ceux qui veulent des informations sur le CASI d'Amiens, Monsieur LEVENT a donné réponse sur la boîte « dialogue ».

- Informations sécurité

M. RABIER, Président

En ce qui concerne la partie sécurité, je n'avais rien de majeur.

- Informations commerciales (si disponibilité)

M. RABIER, Président

Concernant la partie commerciale, on l'a un peu dit tout à l'heure, les recettes ne rentrent pas ou rentrent mal donc il y a des débats assez difficiles d'ailleurs dans toutes les relations avec les Conseils Régionaux, chez nous comme ailleurs, puisque les équilibres, vous l'avez compris, de la Convention sont quand même très fragilisés. On se réjouit quand même que, en France, finalement, tout le monde est arrivé à peu près à ce plan de transport de trois TER sur quatre. Vous voyez des variations entre telle ou telle région. Ce plan de transport est réduit, il est adapté, mais ça n'a rien à voir, vous l'avez compris... parce qu'on est quasiment dans le plan de transport qu'on faisait fin juin. Bien loin de celui du mois de mars quand on avait eu le premier confinement. Nous sommes sur un haut niveau de service public quelque part eu égard à la fréquentation finalement constatée et nous sommes toujours sur une région, notamment sur le versant sud, où la fréquentation demeure. On avait déjà vérifié cela, vous la savez, avec toutes les évolutions de plan de transport assez rapides et réactives qu'on avait opérées dès le mois d'avril. On a donc des recettes qui ne sont pas au rendez-vous. On se dit que dans les perspectives, dans les préparations budgétaires en cours, on se dit que 2021 va être assez rude parce que quand bien même nous remettrons le plan de transport normal, on l'espère, assez rapidement, quand bien même le confinement, des dispositions un peu particulières, on a tous entendu le président de la République, seront prises jusqu'au 20 janvier puis on verra, on pense qu'il y a des gens qui ont goûté à la voiture qui est quand même notre pire ennemi en matière de transport public et qui, peut-être, par peur de remonter dans les trains, parce que c'est pratique... peut-être qu'on ne retrouvera pas facilement, rapidement, le niveau de fréquentation que nous avions en amont de cette crise COVID. Ce sont les analyses qui se font au niveau national et qui pourront s'appliquer chez nous si elles sont vraies. On se trouve un peu dans un moment où on fait un SA 2020, on développe quelque part l'offre et l'offre en pointe, vous vous souvenez des débats et cette crise COVID va peut-être fragiliser cet accès à une population plus grande dans les trains. En tout cas, c'est une crainte que nous avons aujourd'hui côté TER, mais côté Voyages surtout. Il y a donc quand même beaucoup, beaucoup, beaucoup d'incertitudes sur la fréquentation et les résultats commerciaux à venir et je ne pense pas que l'on se sortira de cette affaire en simplement quelques semaines. On n'est pas, si vous voulez, sur une crise classique comme on l'a vécu avec des mouvements sociaux où, à un moment donné, quelques semaines après les voyageurs reviennent dans les trains et nous refont confiance, achètent des billets, voyagent. On est sur quelque chose de beaucoup plus profond dont on n'a pas complètement compris encore toutes les conséquences commerciales qu'il pourrait y avoir. Je vous livre des discussions, des échanges et des réflexions qui ont lieu à ce stade et nous, TER Hauts-de-France, nous sommes aussi un petit peu là-dedans.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de Madame BASSEZ sur la partie sécurité.

Mme BASSEZ, CGT

Bonjour à tous. C'est une information et une demande, je ne sais pas si vous êtes au courant, hier un droit d'alerte a été déposé à Réseau sur l'état déplorable dans lequel se trouve la fin de chantier sur la transversale entre Aulnoye et Hirson. Ces fameux travaux qui durent et qui d'ailleurs ne sont pas finis et vont demander du temps supplémentaire. Un droit d'alerte a été déposé à Réseau pour l'état dans lequel ont été laissées les pistes. Donc je vous interpelle sur le sujet. L'enquête immédiate n'a pas permis de lever le droit d'alerte puisque la Direction de Réseau ne prévoit le nettoyage des pistes que fin avril 2021. Ce dossier est donc, je pense, encore un beau résultat de l'externalisation. Je vous interpelle parce que vous n'êtes pas sans savoir que vous avez des agents du périmètre qui sont concernés par cette problématique puisqu'au-delà effectivement des déplacements des agents de la voie ou de certains agents de circulation, vous avez des agents du périmètre, notamment des conducteurs et des ASCT, qui peuvent devoir intervenir sur ces pistes par exemple en cas de protection, en cas de débordement et donc un danger aussi pour les usagers. Je me permets donc de vous interpeller là parce que je viens d'avoir l'information cette nuit. J'ose espérer que vous allez avoir une réaction rapide sur le sujet. Si vous en prenez connaissance, je vous invite à creuser plus la problématique et à vous emparer de cette problématique puisque vous avez des agents qui sont concernés dans votre périmètre. Je vous fais donc une demande d'une réaction très rapide sur le sujet.

M. MARTEL, Directeur production

Je la prends, Madame BASSEZ, je vais interpeller le pôle clients et services de Réseau. Il y a deux éléments que vous dites là-dedans. D'abord, la prolongation d'un chantier qui est très pénalisant pour les clients puisqu'en fait de 7h00 à 17h00, il n'y a pas de trains qui roulent sur cet axe, donc c'est quand même lourd donc si on doit le prolonger et prolonger la souffrance des clients, c'est déjà une première information importante. Après, en termes de sécurité, s'il y a un problème sur les pistes, ça fait l'objet d'un droit d'alerte donc on va le laisser courir et travailler côté Réseau pour voir quelles sont les réponses et nous sommes évidemment attentifs. J'interpellerai donc Réseau sur ces deux aspects : l'aspect prolongation du chantier et l'aspect sécurité. Il n'est évidemment pas question qu'on récupère un chantier à la fin avec des pistes qui auraient été dégradées, voire inutilisables. Je dirais même que pendant le chantier elles doivent évidemment rester accessibles.

Mme BASSEZ, CGT

Je me permets d'apporter quelques précisions et je vous demande effectivement d'agir très rapidement parce qu'en fait j'ai des photos en ma possession où il y a des morceaux de rails partout qui sont accessibles au niveau de passages à niveau... il pourrait y avoir des actes de malveillance. Je n'ai jamais vu ça. Ça pose vraiment un problème de sécurité et de sûreté. Moi je vous le dis, j'ai la conclusion de l'enquête immédiate, les travaux de nettoyage et de déblayage ne se feraient que fin avril. Il me semble qu'il faut intervenir bien avant et en définitive maintenant. Je vous remercie.

M. MARTEL, Directeur production

Passez-moi les photos, Madame BASSEZ, ça appuiera...

Mme BASSEZ, CGT

Je vous ai envoyé un tract, Monsieur MARTEL. Il y a les photos dessus.

M. MARTEL, Directeur production

Je découperai les photos alors, Madame BASSEZ, pour les envoyer à Réseau. *(Rires)*

Mme BASSEZ, CGT

Vous avez le résultat de l'enquête, mais de toute façon je pense que la Direction Réseau les a en sa possession. Si vous voulez, nous pouvons aller les constater ensemble. Je vous demande vraiment d'agir très, très rapidement.

M. MARTEL, Directeur production

Aujourd'hui.

Mme BASSEZ, CGT

Chacun doit prendre ses responsabilités.

M. MARTEL, Directeur production

Aujourd'hui, ne vous en faites pas.

Mme BASSEZ, CGT

Je vous remercie.

M. RABIER, Président

Merci, Madame BASSEZ. Il est 11h54, en accord avec Monsieur le Secrétaire, on traite le point production jusqu'à 12h30 avec la présentation du document mensuel habituel par Florent MARTEL et ensuite on fera une pause repas de 12h30 à 14h00. À toi, Florent, s'il te plaît.

- Informations sur la régularité et la production

M. MARTEL, Directeur production

Je vais vous afficher le support que vous avez reçu qui traite du mois d'octobre. Ça veut dire qu'à ce moment-là on était encore sur le plan de transport normal. Un mois d'octobre qui est un mois assez décevant. Il est découpé en deux parties. Une première quinzaine où ça se passe relativement bien et puis, à partir du 20 octobre, la situation dérape et c'est le cas de le dire puisque, vous le verrez sur les enrayages notamment, il y a eu un vrai souci, mais la situation dérape assez nettement à partir du 20 et avec, je ne vais pas dire un effondrement des résultats, mais vraiment avec un décaissement de presque dix points de régularité qui a évidemment entraîné une baisse très sensible du résultat mensuel à 88,41 de régularité alors qu'on en espérait 89,8, ce n'est pas terrible. Surtout, ce qui a marqué ce mois d'octobre c'est un taux de suppressions de trains qui est très important à 4,43%. Nous sommes vraiment sur des taux très hauts et je le disais pour ceux qui étaient présents, c'était mardi, on a fait une semaine record. Là, ce sera la première semaine de novembre, nous sommes montés à 5,80% de suppressions du plan de transport, ce qui est énorme. On sait que

vraiment quand on s'approche des 5%, la situation opérationnelle devient très compliquée puisqu'il y a des trous dans l'offre, il y a des reports de clients, bref, ça devient difficilement maîtrisable et c'est à ce moment-là qu'il faut vraiment envisager de baisser l'offre pour retrouver de la stabilité. Vous voyez la répartition des causes sur le document, simplement pour faire le film du mois, vous voyez la courbe, vous voyez jusqu'au 19 ou 20 une situation qui était... il y avait quelques journées qui étaient compliquées, mais globalement on était quand même sur un fonctionnement qui ne tournait pas mal. Puis ça a commencé à se tasser et il y a eu quatre journées vraiment cata sur ce mois d'octobre : la journée du 21 puis les trois journées consécutives 26, 27 et 28 avec des niveaux de régularité qui sont descendus très bas et une multitude d'incidents. On a eu, sur le 21 par exemple, un problème de dérangement à Lille Flandres, quand même 53 trains impactés, c'est absolument énorme. Le début des enrayages à partir du 20 et après ça n'a plus arrêté. On avait encore des problèmes d'adhérences ce matin d'ailleurs donc malheureusement on vit en cet automne une campagne d'adhérence particulièrement dure et particulièrement longue puisqu'on a eu chaque jour des problèmes d'adhérence. Vous voyez, après, un problème de malveillance le 27 Pont-de-la-Deûle avec des rames qui ont heurté des taules au niveau de Pont-de-la-Deûle. Ensuite, des dérangements répétitifs du PN 21 de Nieppe. Ça, ça a beaucoup perturbé la fin du mois d'octobre où on commençait à sentir aussi... Vous voyez, sur le cumul annuel du coup on a pris un peu la mauvaise tendance de l'année 2019 où on avait fini clairement les mois de novembre et décembre en crise avant la grève. Là, vraiment tous les efforts sont faits pour le mois de novembre pour casser cette mauvaise tendance et redresser complètement la courbe et la faire dépasser la courbe bleu ciel pour faire mieux que 2019, mais ça, ce n'est pas une ambition, c'est une nécessité. Il s'agit surtout de faire mieux que 2018. Le Y Picard ne va pas bien, on fait moins bien depuis cet été que ce que l'on faisait en 2019. Je pense que ce qu'on est en train de vivre en ce moment... ça s'est quand même bien redressé ces derniers jours, donc surtout éviter novembre et décembre qui ont été absolument catastrophiques, notamment sur la branche Amiens, vous le voyez, qui était descendue en dessous des 70 de régularité en 2019, c'est le pointillé bleu ciel que je montre là. Vous voyez quand même, par rapport à un niveau de régularité qu'on n'estime pas terrible sur la région, mais qui n'est quand même pas loin de 89, vous voyez le niveau qu'on a sur Paris Saint – Quentin et Paris – Amiens, c'est très en dessous. Ce qui implique que l'on doit vraiment travailler le sujet du Y Picard, mettre beaucoup de force et vous le savez, nous sommes en train de travailler un plan d'action commun avec Réseau qu'on a déjà présenté au Conseil Régional. La carte régionale des lignes du TER Hauts-de-France, vous le voyez, une zone SA 2020 qui, autour de Lille, résiste plutôt bien même si ce sont des résultats moins bons que les mois précédents. Le Hainaut qui est en difficulté avec l'interaction avec les travaux. Vous voyez les segments K60 et K61 qui ne sont pas bons en régularité à 80 et 76. Puis, vous avez après le Y Picard avec des niveaux de régularité, je vous souligne notamment le sillon K10 qui sont les trains directs ou semi-directs Amiens – Paris à 74 de régularité. Ce sont des trains sur lesquels il y a des emports assez importants donc ça évidemment, pour les clients, c'est quand même difficile de l'accepter. On a eu aussi, en octobre, en lien avec la GOP de l'Axe Littoral qui est assez globalement rouge, ça ne s'est pas bien passé. Le K11 qui est le Paris – Calais qui était également secoué en régularité, ce sont des choses qui se sont bien améliorées avec la fin du chantier en cette fin novembre. La répartition de l'irrégularité,

on va dire que ce sont principalement des causes internes TER et Réseau qui ont progressé en ce mois d'octobre, sachant que dans les causes externes, il y a notamment le facteur climatique en lien avec l'adhérence donc causes externes et causes Réseau, c'est un peu pareil. Je passe sur la régularité pour arriver à la partie trains supprimés. Vous le voyez, record absolu. Je disais d'ailleurs, mardi, 1200 trains supprimés, je me suis trompé, en fait c'était 1400. Là, on a vraiment battu un record en termes de trains supprimés au mois d'octobre, en lien avec la situation sanitaire, mais pas seulement, c'est la conjonction des trois causes dont j'ai parlé mardi, pour ceux qui étaient présents. À savoir, des causes Matériel qui sont en très forte augmentation et des causes Traction qui sont en forte augmentation et qui sont liées à des JNC pour des problématiques d'absentéisme. La forte augmentation est évidemment liée à la situation sanitaire COVID, mais pour le matériel c'est plus compliqué. La succession des plans de transport adaptés, j'accélère le rythme du matériel, je le freine, je le réaccélère, je le freine à nouveau, fait qu'on a dérégulé la machine puisque l'outil de GMAO de maintenance calcule en fait le déclenchement des modules par l'établissement de moyennes kilométriques et en fait ces moyennes ne font que bouger avec des PTA qui font varier les kilomètres par série et du coup ça induit un frottement fort dans le plan de transport. Quand il y a des décaissements de kilomètres, quand les moyennes sont réajustées par pas réguliers toutes les semaines, ça déclenche automatiquement des ordres d'arrêt sur des rames qui étaient prévues en maintenance trois ou quatre jours après donc ça oblige à des ordres d'arrêt et ça, ça nous a occasionné des suppressions de trains ou en tout cas ça vient froter le plan de transport. Si ça ne supprime pas de trains, en tout cas ça les met en retard. Il y a eu l'interaction avec la désinfection qui fait que ça rend plus compliquée la mise à disposition des rames et parfois on doit là aussi supprimer des trains si les doutes subsistent. Enfin, il y a eu l'absentéisme dans les ateliers, c'est la conjonction des trois causes qui ont fait qu'il y a eu une telle augmentation de trains supprimés en octobre. Il aurait fallu baisser peut-être un peu la voilure sur la fin du mois d'octobre. On voit qu'à partir du 20/25 octobre, la situation devenait vraiment compliquée puisque pour le coup les suppressions sont vraiment importantes en deuxième quinzaine. La première quinzaine, ça allait encore bien, mais on a vu quand même que la situation dérapait sur la dernière quinzaine d'avril. On n'a pas la faculté de déclencher des PTA comme ça très rapidement, ça se travaille et évidemment il faut les faire valider avec le Conseil Régional donc en termes de réactivité là-dessus nous n'avons pas été très bons, il aurait fallu le faire avant. C'est d'ailleurs la vocation du service préop que nous sommes en train d'installer sur Hauts-de-France, c'est de pouvoir gagner beaucoup en réactivité quand la situation opérationnelle impose comme ça de faire des adaptations de plans de transport. Vraiment, la suppression des trains qui était vraiment le point noir de la prod du mois d'octobre. Sachant, souvenez-vous, on a ensuite continué pendant une semaine en novembre et c'est à partir du lundi 9 novembre qu'on a mis en place le PTA. On verra ça le mois prochain, mais ça a fait respirer tout le monde en fait. C'est tout pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Y a-t-il des demandes de parole concernant la partie production ?

M. RABIER, Président

Je propose à Monsieur le Secrétaire, comme nous l'avions prévu, de lui donner la parole pour la délibération, le point 5, comme ça cette délibération sera lue, entendue

et on pourra procéder au vote avant peut-être d'aller déjeuner. Est-ce que ça vous va, Monsieur KIKOS ?

M. KIKOS, Secrétaire

Parfait, Monsieur le Président.

5) Délibération du CSE TER HDF pour recourir à une expertise libre portant sur l'ouverture à la concurrence du transport régional ferroviaire de voyageurs (vote)

M. KIKOS, pour le CSE TER HDF, procède à la lecture de la délibération suivante :

« *Monsieur le Président,*

Les élus du CSE TER HDF souhaitent recourir à une expertise portant sur l'ouverture à la concurrence de l'activité de transport régional de voyageurs.

Quatre régions, dont la région Hauts-de-France, sont en effet rentrées dans le processus d'ouverture à des degrés différents avec des conséquences financières, sociales, stratégiques et organisationnelles nombreuses et importantes touchant l'ensemble des composantes de Groupe Public Unifié. Le 5 novembre dernier, l'instance commune du Groupe Public Unifié a désigné un expert qui a pour mission d'assister la Commission économique à travers un rapport sur ce sujet. Ces travaux analyseront le cadre juridique et réglementaire du processus et dresseront un panorama sur la situation dans l'ensemble des régions et mettront en évidence l'ensemble de conséquences que fait naître l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs au groupe public et à son corps social. Par ailleurs, un approfondissement détaillé sera réalisé concernant les quatre régions dans lesquelles le processus de libéralisation est le plus avancé, dont la région Hauts-de-France. Les élus du CSE s'associent à cette mission afin de participer aux échanges avec l'expert désigné – le cabinet 3E Consultants situé 1 avenue Foch à Metz – de bénéficier de leur rapport et notamment la section consacrée à la région Hauts-de-France et d'une présentation de leur étude lors d'une réunion de plénière de notre CSE. Celui-ci prend en charge une partie des honoraires liés à cette expertise à travers une convention avec l'instance commune du Groupe Public Unifié.

Je propose de passer au vote. »

M. KIKOS, Secrétaire

Nous pouvons faire un vote par délégation, comme on l'a fait pour les PV.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu. Pour la délégation CGT ?

M. ROTOLO, RS CGT

La délégation CGT vote pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. La délégation SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

La délégation SUD vote pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu, merci. La délégation UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

La délégation UNSA Ferroviaire, on vote pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour la délégation FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

La délégation FO vote pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour la délégation CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

La délégation CFDT vote pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci.

La délibération du CSE TER HDF pour le recours à une expertise libre portant sur l'ouverture à la concurrence du transport régional ferroviaire de voyageurs est approuvée à l'unanimité.

M. RABIER, Président

Je reprends la parole pour peut-être préciser qu'effectivement, comme l'a dit Monsieur le Secrétaire, il y a une expertise nationale dans l'instance commune qui est lancée vis-à-vis notamment des quatre régions ouvertes à la concurrence : PACA, Grand Est, nous et Pays de la Loire. Nous avons déjà été sollicités par l'échelon national de la Direction pour donner un certain nombre d'éléments et c'est en cours pour que ce cabinet puisse travailler. On va se rapprocher de la procédure qui va être définie, en tout cas analysée par l'Entreprise. Je ne sais pas vous dire à l'instant T s'il y aura un CSE extra... c'est ce que j'ai entendu dans la déclaration. Moi, je n'ai pas encore d'éléments. Je voulais simplement préciser que je n'ai pas d'éléments sur les suites au sens de notre CSE qu'on donnera à cette expertise nationale et que je m'alignerai, vous l'imaginez bien, sur les débats qui auront eu lieu entre l'échelon national de l'instance commune et les organisations syndicales de cette instance, les élus de cette instance. On fera comme on devra le faire et je pense en harmonisation avec les quatre autres régions concernées. C'est simplement ça que je voulais indiquer, Monsieur le Secrétaire. Nous avons d'ores et déjà travaillé, en tout cas commencé à travailler pour que ce cabinet puisse œuvrer. Je vous propose la pause repas et à ce moment-là, puisqu'il n'est que 12h10 et que nous sommes légèrement en retard, peut-on commencer à 13h45 pour se donner 1h30 ? Est-ce que ça irait à tout le monde si nous

repreions à 13h45 ? J'aimerais que rapidement les OS me disent oui ou non et si nous sommes tous d'accord alors nous repreions à 13h45, sinon ça sera 14h00.

M. ROTOLO, RS CGT

Pas de soucis pour la délégation CGT.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, merci. Pour la délégation SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Pas de soucis non plus pour SUD.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu, merci. Pour la délégation UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Ok pour 13h45 pour l'UNSA.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu, merci. Pour la délégation FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Pas de soucis pour FO.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour la délégation CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Pas de soucis pour la CFDT, mais juste avant la coupure j'aurais voulu interpeller Monsieur RABIER sur une chose qui est en train de se passer sur la Direction de lignes d'Amiens.

M. RABIER, Président

Je vous écoute.

M. VÉZARD, RS CFDT

La CPST d'Amiens s'amuse actuellement à faire des tirs au but sur la remise à plat des repos avec les RF dans les compteurs des agents, ce qui est complètement interdit par notre règlement donc si vous pouviez intervenir auprès de la Direction de lignes pour leur rappeler les méthodes RH. Donc, jusqu'à preuve du contraire, les RF ne peuvent pas être utilisés pour faire des reprises de repos. Merci.

M. RABIER, Président

Entendu, je prends ce point. Je vous souhaite un bon appétit et rendez-vous sur ce même pont à 13h45, merci et à tout à l'heure.

La séance est interrompue de 12 h 15 à 13 h 45.

M. RABIER, Président

Nous repreions la séance avec le point n°6 de notre ordre du jour.

6) Information sur le projet d'évolution d'organisation des escales TER Hauts-de-France

M. RABIER, Président

On vous a renvoyé cette semaine le même dossier amputé du chapitre concernant la gare d'Hirson pour la simple et bonne raison que les études se sont poursuivies et le projet va repasser le 16 décembre. Je vous annonçais ce matin qu'il y avait un nouveau CSE le 16 décembre. Finalement, l'équation emploi sera sans doute supérieure à ce qu'on avait imaginé dans la reprise des missions qui aujourd'hui sont opérées par l'EIC. Donc, plutôt que de vous donner une information erronée... Il y aura donc plutôt quelque chose de différent, mais a priori, de ce que j'ai compris, dans le sens positif pour l'emploi. On a donc préféré décaler ce point-là au 16 décembre. Je vous écoute par rapport à ce point avant qu'on ne laisse le porteur de projet faire sa présentation synthétique. Avez-vous des déclarations sur ce point ?

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur le Président, sommes-nous bien sur le point 6 ? Il y a eu beaucoup d'écho donc je n'ai pas tout à fait bien compris ce que vous avez dit.

M. SERHANI, Relations Sociales

Effectivement il y a des échos. Il y a des micros ouverts.

M. RABIER, Président

Excusez-moi pour ceux qui ont bien compris, je redis, à la demande de Monsieur ROTOLO, ce que je viens d'indiquer. Nous sommes bien au point 6 et avant de laisser la parole au porteur de projet, je posais simplement la question s'il y avait, comme à l'accoutumée, une déclaration des organisations syndicales sur ce point avant qu'on ne vous délivre une présentation synthétique.

M. ROTOLO, RS CGT

La position de la CGT est très claire, vous l'avez bien entendue ce matin dans notre déclaration, nous avons demandé le gel de toutes les restructurations et évolutions pendant cette période. Nous ne souhaitons pas aborder ce point. Si vous décidez de l'aborder tout de même, nous quitterions cette séance et nous reviendrons au point 7.

M. RABIER, Président

J'ai déjà répondu ce matin. Nous avons déjà eu le même cas de figure, de mémoire, le mois dernier où vous n'aviez pas souhaité travailler un point. Je considère que vous êtes responsable et je prends acte. Je pose néanmoins la question aux autres organisations syndicales afin de savoir si elles ont des déclarations. J'ai bien compris la position de la CGT. Si elles ont des déclarations ou si simplement elles me disent la même chose, ça ne sera pas la peine de faire une suspension de séance, on pourra

directement passer au point 7, mais le point sera, je vous le dis calmement, considéré comme traité. Pour la partie, encore une fois, qui ne concerne pas Hirson puisque pour la gare d'Hirson, nous vous présentons quelque chose d'un tout petit peu différent qui amène une meilleure équation emploi quelque part. Nous le décalons donc de quinze jours.

M. SERHANI, Relations Sociales

Raphaël, nous avons une demande de parole de la délégation SUD.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Nous restons dans la lignée, nous, de notre position fédérale qui est de demander le gel des restructurations. Sans vouloir refaire le débat, vous avez demandé le positionnement de chaque organisation syndicale. Nous aussi, nous souhaitons le report de ce point. Nous avons bien conscience que vous allez nous répondre par la négative, que ce point sera considéré comme tenu, mais en tout cas, pour notre délégation, nous restons dans la lignée de notre mandat fédéral. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Marc. Pour la délégation UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour l'UNSA Ferroviaire, suite à la DCI unitaire de la semaine dernière et donc avec cette demande qui a été faite par toutes les organisations syndicales, on vous demande également le report de ce point dans un contexte sanitaire qui sera plus en adéquation pour parler de productivité et de réorganisations. C'est terminé pour l'instant pour moi et je vous remercie.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Pauline. Pour la délégation FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Pour FO, pareil, nous demandons le report du point. Sinon, rien d'autre à ajouter.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour la délégation CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Dans la lignée des quatre organisations syndicales, nous demandons le report du point comme cela vous a été demandé lors de la DCI unitaire qui s'est tenue la semaine dernière. Terminé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci.

M. RABIER, Président

Écoutez, je constate que l'ensemble des délégations ont une position extrêmement claire, en ligne avec ce que vous avez dit ce matin ou dans la DCI comme certains d'entre vous l'ont rappelé. J'ai la même position claire que certains ont déjà annoncée. Ce point et un certain nombre de choses d'ailleurs sont enclenchés pour le changement de service. Ce point est considéré comme traité et je regrette, à titre

personnel, que quelques échanges, qui ont eu lieu en CSSCT, ne puissent pas avoir lieu normalement. C'est un point d'information, mais nous avons néanmoins souhaité qu'il y ait quand même des échanges en CSE sur ce point. Je vous propose donc de passer au point 7.

7) Consultation (phase vote) sur le projet de création des Directions de Lignes Lille-Artois Douaisis, Lille-Avesnois et Lille-Littoral et intégration de l'Établissement Traction Hauts-de-France.

M. RABIER, Président

Nous avons eu le débat mardi matin lors de la restitution du projet de Directions de lignes, la dernière étape du 1^{er} février, vous l'avez bien compris. Là, nous sommes dans la phase dite vote. Y a-t-il, je repose la même question, une expression, des déclarations en amont du vote à proprement parler ? Y a-t-il, pour toutes les délégations, une expression unitaire ou par OS en amont de la phase vote ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour la déclaration CGT ?

M. WATTEBLED, CGT

Rebonjour à tous. Nous aurons une déclaration pour la CGT.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, on vous écoute.

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

« Archaïque et dogmatique, voici ce qui pourrait définir le projet présenté et soumis à la consultation ce jour. Contrairement à ce qu'elle voudrait faire croire, l'Entreprise prend une bien mauvaise Direction avec cette mise en place des Directions de lignes. Pourtant, être averti permet souvent d'éviter de nouvelles erreurs voire de les répéter. Cap TER 2020, projet né en 2015, initié, élaboré, bref, pensé par Monsieur LACROIX, non pas le couturier, mais le futur ancien directeur du TER est entre autres le moteur idéologique des Directions de lignes. Ces DL, Directions de lignes, ont pour objectif, d'après la Direction, de répondre aux divers appels d'offres des Autorités Organisatrices, mais elles servent surtout à réaliser de la productivité, à instaurer la polyvalence et à intensifier la monoactivité multimétiers. Si nous voulions être suspicieux, nous dirions même que c'est préparer la vente à la découpe du service public TER en offrant aux appétits du privé, filiales SNCF comprises, le package salariés, matériels voire installations. Pour la CGT, ces DL n'amélioreront pas la production, l'organisation, la sécurité, ni même les conditions de travail et encore moins la qualité de service que nous devons rendre aux usagers. Pour la CGT, ce sont bien des établissements multiactivités et multimétiers qu'il faudrait développer. En gros, tout l'inverse de ce que vous mettez en place. Hélas, ce n'est pas la première fois que la CGT fait ce constat. Rappelez-vous le Fret ferroviaire public et de ce que ses dirigeants, guidés par les mêmes idées libérales, en ont fait. D'ailleurs, nous avons fait la proposition par le biais de notre projet alternatif « Ensemble pour le fer ! » élaboré pour indiquer que d'autres choix sont possibles, autres que les diverses réformes imposées ces dernières années. Le dogme libéral qui régit les divers

gouvernements et la Direction de l'Entreprise nous prouve une fois de plus que les archaïques ne sont pas ceux que vous décrivez. Ils sont souvent en face des élus, même si aujourd'hui c'est derrière un écran. Votre vision libérale est indéniablement néfaste au service public, néfaste aux usagers, néfaste aux cheminots, néfaste à la nation. Concernant ces diverses réformes et autres restructurations mises en place, force est de constater que l'objectif annoncé est loin d'être glorieux. Le constat est éloquent : dégradation de la production, dégradation des conditions de travail, dégradation du climat social, dégradation de la fierté d'être cheminot. Grâce à cela, les cheminots sont devenus des cibles : tweets, posts, articles, tout est bon pour dénigrer les cheminots. Ce dénigrement est essentiellement dû à votre organisation et vos choix stratégiques. Ces orientations obligent les cheminots à subir, à colmater les fuites, à prendre sur eux. Les cheminots ne s'y retrouvent plus dans ce foutoir organisé. Il faut bien le reconnaître, la SNCF d'il y a cinq ans ne ressemble plus à celle d'aujourd'hui. D'ailleurs, par moment, elle ne ressemble plus à rien d'une entreprise publique. En quelques années, moult réorganisations et restructurations ont été imposées et mises en place, déstructurant un peu plus l'Entreprise et réduisant drastiquement l'emploi. Pour rappel, 1997 voit la création de RFF, prémices de l'éclatement et de la désorganisation. Suivi quelques années plus tard par la gestion des activités qui sacralise le début de chacun dans son coin. Vient ensuite 2014 et la réforme ferroviaire où l'on passe de deux EPIC à trois EPIC pour soi-disant régler les problèmes récurrents des années passées, mais en vérité dessinant les contours de la réforme de 2018 qui supprime les EPIC et instaure des sociétés anonymes. Ces deux réformes structurelles auraient dû, d'après le législateur, d'après les concepteurs et certains dirigeants de notre entreprise, régler les problèmes et améliorer le service du transport ferroviaire. Ces deux réformes ont surtout encore plus rendu autonomes les activités, décomplexé les plus libéraux, désintégré l'entreprise intégrée. Dès lors, comment répondre aux aspirations du service public ferroviaire ? Entre temps et pendant toute cette période, de nombreuses réorganisations, restructurations, se sont enchaînées partout en France et du coup sur notre région. Voici quelques exemples :

- *L'ESV se scinde en deux et devient ERC et ESV puis l'ESV devient l'Axe Nord ;*
- *L'ECT est reversé dans les activités ad hoc ;*
- *Mutualisation des CPC ;*
- *Fin du PCVR ;*
- *Naissance du COP et du COS ;*
- *Fin de l'autorisation de départ ;*
- *Restructuration des escales ;*
- *Disparition des instances CE, DP et CHSCT transformées en une instance unique nommée CSE, perdant ainsi toute proximité en instance et élus ;*
- *Instauration d'un nouveau schéma de dessertes ferroviaires au SA 2020 issu des injonctions du national ;*
- *Volonté de fermeture de certaines résidences Traction ;*
- *Réorganisations au COP ;*
- *Etc., etc., etc.*

Vous l'aurez compris, cette liste n'est pas exhaustive. Au vu de ces quelques exemples, on ne peut pas dire qu'être à la SNCF est un long fleuve tranquille. Nous sommes plutôt dans un mouvement perpétuel. C'est une preuve qui anéantit vos

discours consistant à faire croire que nous étions dans l'immobilisme depuis de longues années et qu'il était temps de se mettre en mouvement. Vous appliquez bien l'adage « faire et défaire, c'est la devise du chemin de fer ! ». Si encore ces multiples réformes, réorganisations, restructurations avaient amélioré le service, l'organisation, les conditions de travail, on pourrait peut-être vous rejoindre. Force est de constater que c'est assurément le contraire qu'il s'est produit. Au lieu de prendre en compte les recommandations, revendications, remarques, vous continuez votre fuite en avant. Il nous semblait important de recontextualiser les choses par le biais d'un léger historique et d'une bribe de constats. Pour revenir au dossier pour lequel nous devons nous prononcer, en l'occurrence la mise en place des trois Directions de lignes sur le versant nord, la CGT a plusieurs remarques à vous faire. La Direction TER a mis en place deux DL : l'Étoile d'Amiens et Paris – Beauvais il y a de cela presque un an. Depuis cette mise en place, force est de constater que peu de choses fonctionnent. Nombre de DCI, de préavis de grève, de droits d'alerte, d'audiences, sont venus caractériser cette mauvaise organisation. D'ailleurs, un retour d'expérience devait être produit et diffusé aux élus du CSE avant la mise en place des autres DL. Ce REX, nous l'attendons encore alors qu'il nous avait été promis avant la mise en place, mais les promesses n'engagent vraiment que ceux qui les tiennent. Pour la CGT, c'est un élément essentiel de compréhension. Concernant les trois nouvelles DL, un petit rappel s'impose également. Les élus ont voté une délibération pour diligenter une expertise. Le rendu de cette expertise qui s'est tenu mardi 24 novembre 2020 est éloquent. Ce document, reconnu unanimement de qualité par toutes et tous, nous a malheureusement confortés dans notre première analyse et nos premières craintes. Tout d'abord et avant de rentrer dans le détail, la CGT vous demande de décaler la date du vote. Quelques raisons à cela : nous n'avons pas reçu le REX promis, car inscrit dans le dossier d'initialisation concernant la mise en place des deux premières DL, l'Étoile d'Amiens et Paris – Beauvais ; nous demandons d'être consultés seulement après la finalisation du MSC ou GAME à votre convenance ; nous demandons d'être consultés qu'après avoir reçu l'évaluation des risques a priori. Ce n'est que trois raisons parmi d'autres, mais elles sont un préalable. En effet, lors de la restitution, vous nous avez expliqué que ce projet, même voté, serait soumis jusqu'au dernier moment à des évolutions. Dès lors, comment voulez-vous que les élus se prononcent sur un dossier pour lequel ils n'ont pas l'ensemble des dossiers essentiels et qui pourrait, en plus, subir des modifications après le vote ? Si vous refusez, que cela voudrait-il dire ? Que vous considérez l'instance unique CSE comme une chambre d'enregistrement ? Que vous passez en force et même en contradiction avec la législation ? À la lecture de vos allocutions, il semblerait que vous ne considériez pas cette instance comme telle. Alors, passez des paroles aux actes et acceptez cette demande. Entrons maintenant dans le vif du sujet sur le fond du dossier. Comme évoqué en préambule, Cap TER 2020 est un projet millésimé 2015. Nous sommes en 2020 et quelques éléments ont eu lieu depuis. Ne serait-ce que la crise sanitaire et tout ce qui en découle ou encore la spécificité des appels d'offres de la région qui devrait modifier la stratégie voire votre stratégie. L'expertise démontre fortement que cette mise en place envisagée ne trouve plus l'argumentation développée dès son début. Dès lors, quelle est désormais sa raison d'être ? Quelle pertinence ? Pour la CGT, l'expertise démontre surtout que l'Entreprise envoie tout le monde dans le mur et en est consciente. Pour affirmer cela, brosons quelques thèmes. La concurrence entre DL, une évidence. En effet, chaque DL devra répondre aux objectifs fixés et,

n'ayant pas l'ensemble des leviers à sa main, usera de tous les artifices pour y parvenir. La course à l'échalote en quelque sorte. Cette mise en concurrence ne fera qu'accentuer la dégradation du service et des conditions de travail. En effet, les fameux sauts de qualité prônés et promis dans votre document ne sont que de l'incantation, car pour améliorer la production ferroviaire il faut avoir l'ensemble des leviers nécessaires, ce qui n'est pas le cas ici. Baisse du niveau de sécurité. Les pôles sécurité étant déjà surchargés actuellement en raison des diverses mutualisations auront ou aura encore plus de mal demain. Une dilution des responsabilités avec des délégations de pouvoir du directeur de région au directeur de lignes qui ne sera que de façade. En effet, le directeur de lignes n'aura pas autorité sur les agents de la sécurité, mais l'autorité sera exercée par le BU TER. Un pilotage intermétier contraire à la culture historique de la SNCF construite sur les filières métiers. On passerait de spécialistes à spécialisés à peu près. Devons-nous vous rappeler que la sécurité est le cœur de métier des cheminots ? Devons-nous vous rappeler que la sécurité n'est pas l'exclusivité de la Traction, mais que d'autres métiers ont également des fonctions de sécurité ? ASCT, escale et autres. Dégradation du niveau de sécurité pour répondre aux « AAA » prônés par Xavier BERTRAND. En effet, la régularité et le maintien du plan de transport pourraient ôter quelques garde-fous essentiels à la sécurité ferroviaire. L'intensification du travail est également un risque identifié. Autre thème : pression accrue sur la maintenance. Le Technicentre n'entrant pas dans le champ des DL sera soumis aux diverses demandes des DL. Une pression accrue sera alors présente. En effet, chaque DL aura son interlocuteur maintenance, multipliant par cinq le nombre d'interlocuteurs avec, du coup, pour chacun, des exigences, des souhaits voire des injonctions peut-être. La BU se positionnerait ou se positionnera comme arbitre et hop, nous revoici dans la concurrence des DL. Les conditions de travail des cheminots de la maintenance sont d'ores et déjà soumises à une pression avec, suite au SA 2020, de nombreux et incessants changements d'horaires ou de méthode. Avec la mise en place des DL, gageons qu'elle s'intensifiera. Perte des repères métiers, de compétences. Prenons l'exemple de la Traction. La dilution dans les DL spécialisera les conducteurs. Cela engendrera de la monotonie et par conséquent une perte éventuelle de vigilance. Cela amènera également une perte de compétences. Surcharge conséquente du métier des DPX. Une plus grande responsabilisation avec en même temps un affaiblissement du soutien qui leur est apporté. Tout ceci se résume en augmentation de la charge et des responsabilités avec moins de moyens. Un encadrant explique dans le document, page 64, que plus tu montes tes effectifs plus tu as de travail de bureau à faire, des mails, des rapports d'agents et donc, par conséquent, tu te retrouves à délaissier la partie accompagnement d'agents. Vous le voyez, ce n'est pas que la CGT qui le dit, mais même les encadrants. Cette surcharge de tâches aura, au-delà des agents, des conséquences également sur la sécurité. En quelques thèmes, déjà votre projet a du plomb dans l'aile, enfin du point de vue d'une grosse partie des agents du TER, car oui, nous voyons bien que vous essayez de faire passer ce projet aux forceps sans l'adhésion des agents de votre périmètre et, pire, sans réelle argumentation de son bien-fondé. Le seul vrai argument, nous sommes l'une des dernières régions qui mettons en place les DL. C'est un projet national et vous avez reçu l'injonction de le faire. Serait-ce une injonction contradictoire ? À l'évidence, oui. Nous l'indiquions en préambule, le contexte a changé et mettre en place ces DL fragiliserait le TER et ça, nous pensons que vous le savez. D'ailleurs, l'expertise l'explique très bien et formule

du coup de nombreuses préconisations. Pour terminer cette déclaration qui malgré ces quelques pages reste très synthétique au vu de toutes les problématiques que votre projet engendrerait notamment sur la dégradation du niveau de sécurité ferroviaire, finissons donc sur les conséquences en matière de santé au travail. Comme déjà évoqué, nous n'avons pas reçu le document spécifique caractérisant l'étude nécessaire et obligatoire d'évaluation des risques. En effet, avant toute modification d'organisation l'Entreprise doit évaluer ce qui changera d'un point de vue du risque professionnel ou conditions de travail pour les salariés concernés. Une chose est sûre, la mise en place des deux premières DL n'a pas amélioré les conditions de travail des cheminots concernés. Preuve à l'appui, la nouvelle organisation les a fortement dégradées. Ceci laisse penser qu'il en sera de même pour les trois autres DL. D'autant qu'il ne s'agit pas d'une première réorganisation, mais plutôt d'une énième et d'après vos dires ce n'est pas là de se calmer comme écrit dans le document d'expertise page 34 où un représentant de la Direction explique « les Directions de Lignes ne sont pas stables, on en a au mieux pour quatre ans ». Dès lors, pourquoi mettre en place une organisation pour deux, trois ou quatre ans ? Pourquoi ne pas abandonner ce projet et réfléchir à autre chose plus en phase avec la période et les aspirations des usagers, des cheminots et de l'Autorité Organisatrice ? Ah oui, la position dogmatique vous l'interdit. Revenons donc aux RPS. Page 40, des agents s'expriment et évoquent le stress, l'incompréhension. Les suppressions de postes et la refonte de l'organisation créent un malaise. En effet, une sorte de concurrence va s'instaurer entre agents et cette concurrence c'est vous et votre projet qui l'installez. Suivant son réseau, son affinité avec untel ou untel, le poste me sera attribué ou pas. La CGT vous rappelle une nouvelle fois vos obligations en tant qu'employeur s'agissant de la préservation et l'amélioration des conditions de travail. Vous avez une obligation de résultat en matière de santé au travail. Si nous ne vous l'avions pas rappelé, vous l'auriez mal pris. Sur ce projet, sur ce dossier, comme beaucoup d'autres, vous l'avez oublié ou plutôt pas priorisé. Vous êtes dans le curatif et non sur le préventif. L'injonction du national a pris le pas, votre vision est donc dogmatique et non pragmatique. Pour conclure, même si de nombreuses lignes pourraient être encore couchées sur ce sujet, la CGT vous réitère sa demande de décaler la phase vote afin d'avoir l'ensemble des éléments nécessaires à la compréhension, à la pertinence et la plus-value de mettre en place ces DL. Nous vous demandons également de revoir ce projet et d'y inclure la vision service public et réponse aux besoins des usagers. Sur une voiture, la pédale frein se situe au milieu des trois, si elle est automatique, c'est celle de gauche. Sur un train, c'est le BP URG, sur un vélo les deux cocottes répondent aux freins, peut-être n'avez-vous pas la notice freinage auquel cas vous foncez droit dans le mur avec l'ensemble des passagers. Être averti, comme la CGT vient de vous le faire, vous permettra certainement de trouver le frein et peut-être de ne plus confondre vitesse et précipitation.

Merci de votre écoute. »

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Monsieur WATTEBLED. Nous avons une déclaration SUD.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Non, Karim, ce n'est pas une déclaration, c'est une intervention. Je voudrais la faire en guise de conclusion, une déclaration vient d'être faite, je pense que des réponses

vont être données par le président et s'il y a d'autres déclarations, j'interviendrai au nom de ma délégation à l'issue des réponses à l'ensemble des déclarations. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, Marc. Y a-t-il une déclaration pour l'UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Oui, j'ai une prise de parole.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Pauline.

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

« Nous regrettons, Monsieur le Président, que les ajustements des DDL du versant sud ne soient pas faits avant la création des autres DDL. Nous sommes toujours en attente du REX. Le dossier d'origine n'a pas été revu depuis sa première présentation malgré les retours en CSE, CSSCT et rapport d'expertise. Que faire ? Que dire ? Écouter, modifier ou juste appliquer votre projet d'origine. Aujourd'hui, avec ce dossier, nous avons encore le sentiment de ne pas être écoutés, pire encore que le travail des élus n'est pas pris en considération. Nous regrettons d'avoir encore aujourd'hui ce sentiment d'être une chambre d'enregistrement. Vous l'avez bien compris, Monsieur le Président, la délégation UNSA Ferroviaire ne pourra pas être favorable à la mise en place de ces DDL dans l'état actuel. »

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Pauline. Une déclaration FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Pas de déclaration pour FO.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Loïc. Une déclaration CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Nous n'avons pas de déclaration, simplement l'avis de la CFDT vous a été donné lors de la remise de l'expertise avec l'intervention de Monsieur TAILLEZ. En l'occurrence, pour le moment et compte tenu de ce qui nous est apporté, la délégation CFDT votera contre ce projet si c'est mis au vote aujourd'hui.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Sébastien. Raphaël.

M. RABIER, Président

Nous sommes dans une étape qui s'appelle la phase vote. On a eu un rendu d'expertise mardi et là je vous rejoins Monsieur WATTEBLED, nous sommes quand même d'accord sur certains points. On a tous dit que cette expertise posait des sujets et qu'il y avait des recommandations qu'on allait bien évidemment travailler, prendre en compte, peut-être pas de la façon qui correspondra à ce que vous attendez, mais en tout cas on ne va pas jeter ce rapport que l'on trouve intéressant et utile sur un

certain nombre de points. Ça c'est sur la manière de tirer profit d'un travail qui a été fait par un cabinet d'expertise et le travail qui a été fait aussi par les porteurs de projet, par un certain nombre de dirigeants, par vous aussi en CSSCT et par vous aussi dans une phase échanges qui s'était d'ailleurs bien tenue pendant plusieurs heures avec le chef de projet qui a déjà eu lieu. En fait, votre déclaration, je vais vous le dire très simplement, Monsieur WATTEBLED, je la qualifie d'extrêmement offensive et dure à l'égard du projet. Il est quand même fortement critiqué. Tout ce que vous avez dit, vous l'avez déjà dit mardi. Il n'y a pas franchement de surprise. Vous êtes dans la cohérence et ça, on ne peut pas le nier. Manifestement, entre l'ensemble des délégations puisqu'il y a déjà des organisations syndicales qui se sont positionnées en indiquant clairement qu'elles rejettent ce projet, en tout cas qu'elles voteront contre. Manifestement, nous n'avons pas su convaincre, je ne sais pas si c'est le bon terme, mais en tout cas on n'a pas su suffisamment vous donner le sens du projet et faire en sorte que vous soyez un peu moins critiques là-dessus. Nous avons l'intime conviction, ce n'est pas qu'un projet national, nous ne sommes pas que des pantins avec des ficelles qui sont tirées et on applique bêtement les choses sans réfléchir. Si on a volontairement pris le temps et décalé ce projet et qu'on est, vous l'avez souligné Monsieur WATTEBLED, dans la dernière vague de passage à ces nouvelles organisations, c'est qu'on a justement voulu ne pas se précipiter. C'était une de vos remarques : ne pas confondre vitesse et précipitation. Nous ne sommes pas dans les premières régions à se lancer là-dedans et nous avons quand même, nous, une conviction que c'est la bonne manière, demain, demain étant à partir de l'année prochaine, ça vient très vite, de répondre aux enjeux qui sont devant nous. Je le redis parce que ça n'a pas été perçu complètement comme cela. Ce n'est pas qu'un enjeu d'ouverture à la concurrence d'ailleurs. On a vu que l'ouverture à la concurrence se fait sur des périmètres qui, quelque part, n'ont rien à voir. L'Étoile de Saint-Pol ce n'est pas une DL... On n'a pas attendu l'ouverture à la concurrence pour se dire « on va mettre des Directions de Lignes et comme ça, ça sera pile-poil les organisations qui pourront être transférées en filiales si nous gagnons ou à d'autres si nous perdons ». Ça n'a pas été la stratégie de l'Entreprise. Ce qu'on a dit, quand un dirigeant disait dans le rapport que peut-être que cette organisation-là serait remise en question d'ici quelques années, je le pense aussi puisque, de fait, l'ouverture à la concurrence va remodeler les choses même si nous gagnons puisque l'Autorité Organisatrice nous impose des sociétés dédiées. Ça, pour le coup, on peut nous faire beaucoup de procès, mais ça, on ne le savait pas il y a un an et demi. L'histoire des sociétés dédiées c'est une volonté de l'Autorité Organisatrice qui ne nous permet pas de répondre en tant que TER Hauts-de-France normal, elle nous impose la création d'une filiale. D'ailleurs, ça fera le lien avec le point d'après. Tout cela pour vous dire que je ne suis pas surpris de tout ce qui remonte. Je me dis, en termes de retour d'expérience puisqu'on travaille également sur le dossier du fonctionnement du REX ou du CSE avec ses commissions et il y a encore beaucoup de travail pour qu'on arrive sur des dossiers difficiles à quand même essayer de construire quelque chose sans créer ce sentiment de chambre d'enregistrement que vous exprimez une nouvelle fois. Je me dis que ce n'est pas la meilleure manière de travailler des dossiers de fond qui sont extrêmement structurants pour l'avenir de l'Entreprise, en tout cas du TER Hauts-de-France, je le regrette. Je ne vais pas, sur le fond, reprendre tous les points pour lesquels on a déjà débattu longuement et avec d'autres dirigeants. Vous connaissez la position de l'Entreprise, je me suis exprimé ce matin, je me suis exprimé mardi matin, toutes les questions en réalité que vous avez

reposées, vous avez déjà les réponses. Elles sont enregistrées officiellement. Si je vous demande si vous avez une déclaration, c'est que je me dis que vous auriez sans doute une déclaration pour affirmer votre position qui est plutôt en écart fort avec la politique de l'Entreprise. Néanmoins, s'agissant des mesures d'ajustement, d'adaptation, de prise en compte de recommandations qui ont notamment été faites par Émergences, je vous dis que nous allons bien évidemment les regarder. On fait une différence entre des évolutions structurelles qui modifient le dossier, ça veut dire si on disait « il n'y a plus trois DL, il n'y en a que deux », « finalement l'établissement Traction, non, on a revu notre copie, ce n'est plus le même projet ». Là, vous auriez complètement raison, ce n'est plus le même projet. Quand il s'agit de dire qu'on a fait une étude générale et que maintenant on est dans la mise en œuvre, il faut écrire des consignes, il faut faire ci, il faut faire ça, il faut aménager un bureau ici parce qu'à partir de février il y aura ça, là on est dans la mise en œuvre de quelque chose donc c'est normal qu'au moment où on vote, aujourd'hui, il n'y ait pas encore tout le plan d'action technique et logistique et souvent des travaux d'écriture de référentiels et autres s'agissant de sécurité. La mise à jour des consignes d'organisation, c'est normal que ça ne soit pas terminé comme l'a longuement expliqué Rémi PANNIER mardi matin. Moi, je fais une vraie différence entre ce que vous considérez comme un dossier qui n'est pas fini, qui aurait des évolutions et simplement, je dirais, une déclinaison de tout ce qu'on a dit qu'on devrait faire et qui devra être fait avant le 1^{er} février et tout ce qui continuera d'être fait au moment des phases de démarrage comme on l'a d'ailleurs eu sur Paris où, quand on a créé cette nouvelle Direction puisqu'on n'existe pas en tant que tel. Il y a toujours quelques semaines le temps que tout le monde prenne ses marques, s'intègre, que les « ressources », les mutations aient bien lieu, que chacun prenne pleine mesure de ses nouvelles fonctions. Il y a forcément une phase d'adaptation donc un projet ce n'est pas... vous l'avez dit ce matin, ce sont des êtres humains, c'est quelque chose qui, à un moment donné, est travaillé, il y a une expression des élus et il y a encore du boulot et il y aura encore du boulot, j'ai envie de vous dire, au moment des premiers mois parce qu'il va falloir coordonner tout cela. Quand bien même tout le monde est d'accord, y compris vous, sur un process, il faut que toutes les parties prenantes apprennent à fonctionner autrement et il y a toujours un temps d'adaptation générale à tout cela, comme on l'a vécu par le passé pour les anciennes réorganisations. Après vous pointez, au fond c'est ça, l'enchaînement des réorganisations, vous en avez cité certaines, sur cette région comme sur toutes les régions, on ne fait pas exception. En réalité, tout cela n'est pas simple, ce n'est pas une volonté manifeste d'en permanence réorganiser les choses, c'est quand même une prise en compte d'un environnement, d'un contexte extrêmement mutant où la SNCF, en tout cas pour la partie TER, est loin de faire ce qu'elle veut dans tous les cas de figure. Quand nous, nous avons des idées pour un plan de transport, la loi dit que le plan de transport, en réalité, celui qui a le dernier mot c'est l'Autorité Organisatrice. Quand bien même on vient avec tous nos experts et on en a, tous nos savoirs, toutes nos expériences, à un moment donné, il peut y avoir une consigne donnée par l'Autorité Organisatrice qui nous impose une politique d'arrêt même si ça nous déplaît. Florent MARTEL l'a déjà exprimé sur des choses qui se passent parfois avec l'AO. Quand l'État nous dit qu'il faut faire plutôt comme ça et se réorganiser comme cela et qu'il fait des lois, on s'inscrit dans les lois comme on s'inscrit... Tout cela, ça ne dépend pas que de la seule Entreprise et vous le savez tout aussi bien que moi. Après, le programme Cap TER, pour finir, oui, il prend sa source il y a plusieurs

années, il a été incarné fortement et quasiment initié par Frank LACROIX qui nous quittera à la fin de l'année, comme vous l'avez lu sur le dernier Temps réel. Un nouveau programme est en cours de travail. Ce nouveau programme est beaucoup plus général. On vous le présentera, je l'ai un petit peu dit ce matin – il s'appelle « Tous SNCF » – le 16 décembre prochain dans son architecture générale, dans la manière dont il se conduit et il enchaîne, je dirais, les années qui sont devant nous avec des perspectives avec quand même un accent un peu différent qui sera mis dans ce nouveau programme d'Entreprise. Déjà, il est général alors que Cap TER était quand même ciblé TER et deuxièmement il est territorial, j'en ai donné l'exemple ce matin avec les délégués territoriaux qui vont bientôt prendre naissance et des considérations comme l'emploi qui vont être gérées un peu différemment. En tout cas, ça fait une maille extra SA et pas simplement dans la maille de la SA. Donc, tout cet environnement, toutes ces évolutions d'organisation, j'ai parfaitement conscience qu'elles sont loin d'être partagées par 100% des agents ou de leurs représentants. Simplement vous dire que cette phase vote j'entends qu'il y a des remarques, des éléments forts qui sont donnés. Il y a quand même, c'est important, on y a travaillé, vous aussi Monsieur WATTEBLED puisque vous êtes président, en Commission économique. Il y a encore des travaux qui vont être menés le 2 décembre de mémoire et là il y aura encore des échanges sur un aspect bien évidemment plus économique, mais ce sujet des Directions de Lignes, du nouveau modèle de gouvernance comme on dit, il n'est pas terminé aujourd'hui. Il y a encore des travaux avec le CSE au titre de la Commission économique qui aura lieu la semaine prochaine. Je laisse la parole à Monsieur LAMBERT qui voulait intervenir.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Nous, nous n'avons pas préparé de déclaration parce que, comme vous l'avez dit, nous avons eu de longs débats mardi et les semaines dernières sur le sujet. Nous nous sommes exprimés à travers notre déclaration. Je voudrais simplement vous dire deux choses. Moins soixante à l'escale, notre délégation, nos mandatés, se sont inscrits dans les groupes de travail qui ont été mis en place. Malgré notre réprobation sur les moins soixante postes, on a travaillé auprès des agents et on a mis des choses collectivement en place avec les agents. Boulogne, même si ça a été fait trop tard, les élus de Boulogne SUD-Rail du site ont participé aussi à un travail commun malgré le fait qu'ils étaient contre la productivité qui était faite. Tout cela pour vous dire qu'à chaque fois que vous tendrez la main pour que l'on travaille pour l'intérêt des cheminots, vous pourrez compter sur nous parce que nous ne sommes pas là pour faire plaisir à SUD, aux organisations syndicales, nous sommes là pour représenter les cheminots, mais à partir d'aujourd'hui et dans la lignée de notre mandat fédéral, pour nous, tout cela ce n'est pas un jeu. Donc tant que ça sera le jeu, on diligente une expertise, on fait une réunion de préparation, on ne tire aucune conclusion de l'expertise, les élus, quoiqu'ils fassent remonter et ce qu'on fait remonter c'est la parole des gens, on n'en tient pas compte, eh bien écoutez, nous, nous ne participerons plus aux votes, même voter contre. Tout cela, ça vaut mieux que cette parodie que l'on fait depuis des années. J'en terminerai là-dessus, dès que vous tendrez la main pour travailler dans le sens des agents et bien nous répondrons présents, mais dès que vous mettez en place ce que j'appelle moi – je vais encore parler avec mes mots, mais tant pis – la commedia dell'arte, nous, nous ne jouons plus, c'est terminé. On parle de la santé et de la sécurité des agents dont on a toutes et tous la responsabilité

et ça vaut beaucoup plus que tous ces débats stériles et ces votes que l'on fait depuis des années. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Marc. Nous avons Monsieur WATTEBLED avant Monsieur ROTOLO.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur ROTOLO va prendre la parole avant parce que j'ai simplement à clarifier deux ou trois choses. Monsieur RABIER, j'aimerais vous rappeler que c'est une déclaration, comme la liminaire ce matin, c'est une déclaration CGT. Elle est partagée et assumée par l'ensemble de la délégation. Que vous répondiez à Xavier, je veux bien, mais on préfèrerait que vous répondiez à l'ensemble de la délégation CGT. J'aimerais qu'on évite de personnaliser les choses. On partage tous ensemble à la CGT, nous avons une seule voix. Pour nous, pour la délégation CGT, cette déclaration est à la hauteur de l'attaque et face à votre position dogmatique. Nous pensons que c'est la bonne réponse et, pour nous, c'est l'expression des cheminots qui a été devant vous, c'est l'expression d'élus qui ont été élus démocratiquement par les cheminots et aujourd'hui la parole de la CGT, c'est la parole des cheminots donc j'aimerais quand même que vous l'entendiez. Je vous remercie.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Monsieur ROTOLO. Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Je vais faire un peu moins long que la déclaration en réponse au Président de l'instance. Nous nous sommes fendus d'une déclaration CGT pour caractériser les choses avec dans l'espoir peut-être de vous faire réfléchir et prendre conscience que de temps en temps il serait judicieux de réfléchir et de voir dans quel contexte nous sommes, se poser et d'avancer sur autre chose. On vous avait ouvert la porte, on vous posait la question si vous considérez l'instance unique comme une chambre d'enregistrement que vous passiez en force et même en contradiction avec la législation parce qu'il nous manque trop d'éléments pour pouvoir se prononcer et nous étions convaincus que vos allocutions étaient sincères et honnêtes quand vous disiez que vous ne considérez pas l'instance comme une chambre d'enregistrement. Preuve en est que c'est tout l'inverse puisque vous faites fi des argumentations pourtant légitimes, elles sont d'ordre d'expertises, elles sont d'ordre d'élus, factuellement avec des remarques des agents du terrain, de l'expert et elles sont aussi factuelles dans le sens où vous exprimez encore aujourd'hui qu'il y a une Commission économique qui va traiter aussi de ce sujet-là. Comment, dès lors, pouvez-vous demander à des élus de se positionner sur un dossier alors qu'il va évoluer jusqu'au 2 février ? C'est incroyable d'entendre ça, Monsieur RABIER, c'est incroyable, c'est incroyable. Imaginez, il faut bien imaginer quand même parce que ce n'est pas près d'arriver, mais imaginons que la CGT vote pour votre projet et demain vous changez tout le projet, on aura voté pour, pour un projet que vous avez complètement changé le lendemain. Vous rendez-vous compte de ce que vous demandez aux élus ? Vous leur demandez de se positionner sur un vote qui engage l'organisation syndicale, mais aussi l'individu, l'élu, sur un projet qui risque d'évoluer. En gros, vous nous balancez un truc et derrière « ne vous inquiétez, il va encore bouger le truc », « d'accord, mais nous, nous nous sommes positionnés sur ça », « oui, oui, mais ce n'est pas grave ». Vous rendez-vous

compte de ce que vous nous demandez ? Nous, ce qu'on vous demande c'est purement pragmatique. On veut se positionner dès lors qu'on aura tous les éléments et pour nous, ce sont des éléments essentiels. On ne doit pas se positionner, ou alors ça sera un positionnement négatif, comment voulez-vous qu'on se positionne autrement ? C'est quand même malheureux d'en arriver là, à devoir argumenter pour avoir tous les éléments de positionnement.

M. RABIER, Président

Vos propos sont très clairs. Je vais quand même apporter quelques derniers éléments aux dernières interventions. Je vous rassure, Monsieur ROTOLO, quand je m'adresse à Monsieur WATTEBLED, je sais parfaitement que Monsieur WATTEBLED est le représentant de la CGT et qu'il porte la parole de l'ensemble de la délégation et des élus CGT de cette instance, il n'y a aucune ambiguïté pour moi. De la même manière, je ne personnalise pas, soyons clairs, je ne l'ai jamais fait, de la même manière quand vous vous adressez à moi, vous vous adressez à la Direction et je ne considère pas que vous vous adressez à moi, Raphaël RABIER. Vous vous adressez à la Direction que je représente et moi je m'adresse à Monsieur WATTEBLED parce qu'il représente la CGT. Donc il n'y a aucune ambiguïté là-dessus, c'est extrêmement clair. Pour rebondir sur ce que disait Monsieur LAMBERT, je partage volontiers le fait qu'il y a des dossiers qui sont beaucoup plus critiques en termes d'impact emploi parce que vous avez cité le cas du dossier escale de la fin d'année dernière. Finalement, vous comme d'autres ont dit que ce dossier était dur, mais il y a eu une méthode, des groupes de travail et vous avez quelque part adhéré à la méthode. Je ne sais pas si vous me reprendrez, mais en tout cas vous n'avez pas dit que cette méthode était nulle. Pourtant, il y avait une volumétrie d'emplois supprimés conséquente, on l'a tous encore en tête. Là, nous sommes sur des dossiers qui ont finalement moins d'impacts en nombre d'emplois à la fin supprimés et ce sont des dossiers par contre, effectivement, qui font davantage débat parce qu'ils touchent beaucoup plus au pilotage finalement, au mode de pilotage de l'Entreprise et là on rentre dans des débats sur ce qu'il faudrait plutôt faire selon les uns ou les autres pour que l'Entreprise fonctionne mieux. Ce n'est donc pas illogique que ce soit des dossiers malgré tout difficiles même si l'impact emploi est beaucoup plus faible comme on l'a vu dans ce dossier. C'est un peu ce que je ressens, il y a bien des dossiers où nous sommes plus dans la technique, dans la prise en charge et de choses que... voilà. Il y en a d'autres qui font beaucoup plus débat, on les a depuis des mois, et ils touchent au fonctionnement même de l'Entreprise qui est souvent critiqué. Donc ce n'est pas si simple de comparer les dossiers. La Commission économique, Monsieur WATTEBLED, c'est vous en tant que Président qui l'avez sollicitée. Nous nous sommes mis d'accord sur une date, vous avez posé vos questions et on devrait d'ailleurs vous répondre, on a encore bossé hier, très rapidement, j'espère aujourd'hui ou demain, pour que l'on puisse avoir un débat serein comme nous l'avons d'ailleurs à chaque fois en Commission économique. C'est toujours une manière d'appréhender sous un spectre très économique, c'est le but, un dossier. Pour moi, c'est complémentaire, ça n'enlève rien, ça rajoute des éléments de compréhension. Je n'ai pas compris, quand vous l'avez sollicitée, que vous vouliez absolument qu'elle ait lieu en amont du 26 novembre sinon peut-être qu'on aurait pu trouver une date. Quand nous sommes tombés d'accord sur le 2 décembre, je n'ai pas... ou peut-être que j'ai oublié, mais je n'ai plus en tête que vous m'aviez demandé qu'il fallait absolument que ça ait lieu avant le 26 novembre. Peut-être qu'on aurait trouvé la possibilité de la faire en amont du 26 novembre, mais il y

avait aussi les préparations, les questions... il me semblait qu'on avait élaboré normalement cette date, conjointement, sans réelles difficultés. Si j'ai fait une erreur, OK, mais je n'étais pas parti dans l'idée qu'on avait décalé exprès la Commission économique pour ça. Après, chacun en responsabilité va agir. Je considère que vous êtes des élus, des représentants syndicaux, des dirigeants syndicaux, pour la plupart qui savez ce que vous faites. Moi, j'ai compris qu'il y avait une délégation qui ne voulait pas prendre part au vote, c'est clair. J'ai compris qu'il y avait deux délégations qui allaient a priori voter contre. Je vais laisser les deux autres délégations me dire ce qu'elles souhaitent faire et on va passer au vote. Pour terminer, ce vote est quelque chose d'important qui quelque part finalise de longs débats riches. Ce n'est pas la fin d'une histoire. On a encore du travail, on aura encore sans doute, au moment où ça va se mettre concrètement en œuvre des questionnements, peut-être même des DCI, peut-être même des interpellations dans de futurs CSE. On change de modèle, ça va forcément encore générer des interrogations des uns et des autres et puis des ajustements pour bien être au clair dans les process, dans les interfaces, qui ont été largement abordés notamment pour ce qui concerne par exemple le Technicentre. Je ne vais pas vous dire, aujourd'hui, ne vous inquiétez pas, dormez tranquilles, tout va bien se passer dans le meilleur des mondes. On sait tous par expérience, je peux vous dire que je l'ai vécu à maintes reprises que des réorganisations entraînent toujours des moments de frottement, on fait très attention à ce qu'on appelle les missions orphelines, ça a été cité également par le cabinet d'experts et en sécurité il ne peut pas y en avoir. Tout cela demande encore un petit peu de travail pour essayer de vigiler cette mise en œuvre qui doit s'opérer en tout début d'année. Y a-t-il des organisations syndicales, en plus de SUD-Rail, qui ne souhaitent pas prendre part au vote ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Pour la délégation FO, nous allons soutenir nos camarades de SUD-Rail et de la CGT, nous ne participerons pas au vote.

M. RABIER, Président

Pour SUD-Rail c'était très clair, merci. Pour la CGT, je ne suis pas certain d'avoir compris si vous souhaitez voter contre ou si vous souhaitez ne pas prendre part au vote, ce n'est pas complètement la même chose, Monsieur ROTOLO.

M. ROTOLO, RS CGT

Je crois qu'il y a eu une incompréhension, je ne pense pas qu'on ait dit cela dans notre déclaration. Nous avons demandé le report. Nous attendons votre position et nous attendons la suite, mais nous n'avons pas dit qu'on ne participerait pas au vote s'il y avait un vote. On vous redemande officiellement le report.

M. RABIER, Président

D'accord. Je pensais l'avoir donnée, mais je vous la redonne, le vote a bien lieu aujourd'hui et donc d'où ma question, prenez-vous part au vote ?

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur le Président, nous avons été assez clairs, passez au vote et vous constaterez quelles organisations prennent part au vote ou pas. Je ne peux pas en dire plus.

M. RABIER, Président

Entendu, merci. Karim, peux-tu organiser cela s'il te plaît ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Pas de soucis, je vais organiser le vote. Nous passons au vote du point 6. Il s'agit de la consultation phase vote sur le projet de création des Directions de Lignes Lille - Artois Douaisis, Lille - Avesnois et Lille - Littoral et intégration de l'Établissement Traction Hauts-de-France. Je vais faire l'appel.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour vous simplifier les choses, nous sommes au point 7 et pas au point 6, nous n'avons pas abordé le point 6.

M. RABIER, Président

Nous sommes bien au point 7. Le point 6 a été considéré comme traité. D'ailleurs, ce n'était pas un point où il y avait un vote, c'était une information, je le rappelle.

M. ROTOLO, RS CGT

Simplement, Monsieur SERHANI, vous avez dit qu'on était au point 6, je pense que c'est une erreur de votre part, mais comme il y a un PV, je préfère rappeler que nous sommes au point 7, c'était simplement ça que je demandais.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pas de soucis, Monsieur ROTOLO. Je vais passer à la phase vote. Je vais faire l'appel. Monsieur KIKOS.

Pas de réponse de Monsieur KIKOS.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur KIKOS a un petit problème de micro.

M. KIKOS, Secrétaire

Je précise que nous sommes bien réveillés et je vote contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Alexandre. Monsieur DECLERCQ.

M. DECLERCQ, CGT

Je vote contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur FOURNIER.

M. FOURNIER, CGT

Je vote contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame BASSEZ.

Mme BASSEZ, CGT

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT

Je suis bien réveillé aussi et je vote contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame MAHIEUX.

Mme MAHIEUX, CGT

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame BOUKREDIA.

Mme BOUKREDIA, CGT

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Malgré les demandes de report, et je confirme que Monsieur ROTOLO est bien réveillé, comme moi et toute la délégation CGT, je vote contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur WILLAEYS.

M. WILLAEYS, CGT

Je vote contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur WARTELLE.

M. WARTELLE, CGT

Je vote contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Karim, ne t'embête pas pour la délégation SUD-Rail, aucun mandaté SUD-Rail ne participera au vote. Tu peux passer à la délégation UNSA. Merci, Karim.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Marc. Pour la délégation UNSA, Monsieur HONVAULT est absent, je crois, cet après-midi donc je passe à Madame MIET, mais je pense qu'elle est absente également.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Monsieur HONVAULT est absent cet après-midi, en revanche ce n'est pas Madame MIET parce que Madame MIET est dans la délégation SUD-Rail, c'est Monsieur MIENS et il est présent.

M. SERHANI, Relations Sociales

Désolé. Monsieur MIENS.

Pas de réponse de Monsieur MIENS.

M. TOURNAY, UNSA Ferroviaire

Monsieur MIENS vient de m'envoyer un petit texto, il a des problèmes de connexion.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu, on reviendra à son vote après alors. Madame COQUERIAUX.

Mme CORNET WIART, UNSA Ferroviaire

La même chose, je pense qu'elle a des problèmes de connexion aussi, je viens de recevoir un message. On va y arriver.

M. SERHANI, Relations Sociales

Madame CORNET WIART.

Mme CORNET WIART, UNSA Ferroviaire

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur TOURNAY.

M. TOURNAY, UNSA Ferroviaire

Contre également.

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur DELECOEULLERIE.

M. DELECOEULLERIE, FO

Pour la délégation FO, nous ne participerons pas au vote.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, merci. Monsieur LEVENT.

M. LEVENT, UNSA Ferroviaire

Marc LEVENT vote contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, merci. Il nous manque donc Monsieur MIENS.

M. MIENS, UNSA Ferroviaire

Je vote contre, s'il vous plaît.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Béatrice, est-ce que tu as pu faire le total des votes ?

Mme BULTHE, Relations Sociales

Il manque Madame COQUERIAUX si je ne me trompe pas.

M. SERHANI, Relations Sociales

Agnès ?

M. RABIER, Président

La délégation CFDT a-t-elle voté ?

Mme BULTHE, Relations Sociales

Non, pas encore. Il manque Madame MANIER et Madame MARTIN.

M. SERHANI, Relations Sociales

Je voulais finir la délégation UNSA. Nous allons faire la délégation CFDT. Madame MANIER.

Mme MANIER, CFDT

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame MARTIN.

Mme MARTIN, CFDT

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Il ne nous manque plus qu'Agnès, Béatrice ?

Mme BULTHE, Relations Sociales

Oui, Madame COQUERIAUX.

Mme COQUERIAUX, UNSA Ferroviaire

Je vote contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Agnès. Béatrice.

Mme BULTHE, Relations Sociales

Les élus, à la consultation sur le projet de création des Directions de Lignes Lille - Artois Douaisis, Lille - Avesnois et Lille - Littoral et intégration de l'Établissement Traction Hauts-de-France ont voté contre.

Les membres du CSE TER Hauts-de-France s'opposent unanimement au projet de création des Directions de Lignes Lille - Artois Douaisis, Lille - Avesnois et Lille - Littoral et intégration de l'Établissement Traction Hauts-de-France.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Béatrice. Raphaël, nous pouvons reprendre l'ordre du jour.

8) Information sur la mise en concurrence par concession de service public relative à la gestion et l'exploitation du transport ferroviaire de voyageurs (concernant la ligne dite de l'Étoile de Saint-Pol-sur-Ternoise (suite publication rectificatif du 16 octobre 2020 par l'Autorité Organisatrice)

M. RABIER, Président

Ce point concerne l'ouverture d'un lot qui fait l'objet d'une modification par le Conseil Régional. Il s'agit du lot Saint-Pol et donc, à juste titre, je crois qu'il y a quelques semaines plusieurs élus et délégations avaient signalé que ce n'était plus la même chose que ce que nous avons présenté au mois d'août et souhaitaient donc être informés. Nous avons donc travaillé avec l'équipe réponse appels d'offres qui s'est mise en œuvre très récemment avec à sa tête Tanguy LAFFITTE pour bien évidemment vous fournir cette information. Donc, je vous propose que l'on présente succinctement ce dossier et qu'ensuite on engage les débats, mais souhaitez-vous déjà intervenir en amont ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons une déclaration SUD.

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

« Monsieur le Président,

Dès le premier confinement SUD-Rail est intervenue à tous les niveaux pour que la spécificité de la rémunération à la SNCF soit prise en compte dans l'indemnisation du chômage partiel...

M. LAMBERT, SUD-Rail

Rémy, stop. Vu le bordel ambiant, tu n'es pas sur le bon point. C'est le point d'après. Il va peut-être falloir que tout le monde reprenne ses esprits et que l'on termine ce CSE. C'est le prochain point, Rémy. Désolé pour cet intermède entre élus SUD-Rail.

M. RABIER, Président

Il n'y a pas de soucis. On va tous reprendre nos esprits. Nous sommes bien sur le point 8 qui concerne la modification de l'avis de concession du lot Étoile de Saint-Pol-sur-Ternoise et donc on a souhaité vous indiquer dans le détail ce qui a finalement changé et les conséquences que cela peut avoir. C'est la raison pour laquelle une partie de l'équipe réponse appels d'offres, animée par Tanguy LAFFITTE, avec également Monsieur PATUREL Aurélien qui a rejoint cette équipe, participe à ce point. Ma question était, je la repose, est-ce qu'on fait une présentation synthétique et ensuite on échange ou est-ce que vous voulez déjà intervenir avant qu'on ne présente succinctement ce dossier ?

M. WATTEBLED, CGT

Pour la CGT, Monsieur RABIER, nous avons toujours nos esprits bien en place et nous sommes bien réveillés. Nous interviendrons après la présentation parce que nous nous sommes déjà exprimés sur l'ouverture des lots et nous attendons les modifications, votre analyse des modifications et nous interviendrons suite à votre présentation, merci.

M. RABIER, Président

C'est très clair. Est-ce pareil pour tout le monde pour que l'on puisse enchaîner ?

M. LAMBERT, SUD-Rail

Idem pour SUD.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pareillement pour l'UNSA.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Pareil pour FO.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour la CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Pareil pour la CFDT.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci.

M. RABIER, Président

Merci. Donc, Tanguy, si tu peux nous résumer le dossier qu'on a envoyé pour que nous puissions ensuite procéder, bien évidemment, aux échanges.

M. LAFFITTE, DR TER HDF

Mesdames et Messieurs les membres du CSE, bonjour. Raphaël, Karim, bonjour. Ce que je vous propose, c'est de partager mon écran. Je ne sais pas si c'est une pratique autorisée pour que nous puissions avoir en visuel le dossier que nous vous avons envoyé il y a une dizaine de jours.

M. SERHANI, Relations Sociales

Il n'y a pas de soucis, Tanguy.

M. LAFFITTE, DR TER HDF

D'accord. Je vais m'arrêter sur les principaux points qui ont fait l'objet de cet avenant à l'appel à candidatures. Nous ne sommes pas encore sur le cahier des charges. Ce dossier a été construit aussi avec Aurélien PATUREL qui nous a rejoint pendant l'été. Il va nous aider à travailler sur la partie organisation et l'accompagnement RH en appui de l'équipe de Raphaël. Nous avons repris, pour que l'on puisse bien avoir une base

commune de connaissances sur l'appel à candidatures, des choses qui étaient connues et nous allons mettre en perspective les choses nouvelles. Je vais vous mettre ici, si vous voyez bien, j'ai surligné sur cette page ce qui fait l'objet principal de cette modification d'avenant à l'appel à candidatures. Déjà, cette modification est assez récente, elle date du 12 octobre. Je rappelle qu'elle est même venue par contre un peu tardivement par rapport à la date d'échéance de dépôt des dossiers parce que normalement nous devons déposer notre dossier de candidature au plus tard le 20 octobre à midi et donc à l'intérieur de cette modification, nous avons pris connaissance de la volonté du Conseil Régional d'étendre le périmètre géographique de l'offre commerciale transport ferroviaire puisqu'il nous informe qu'il souhaitera, dans cet appel d'offres, nous mettre en concurrence sur la relation Saint-Pol – Béthune à destination de Lille. À cette heure-ci, nous n'avons pas plus d'informations. Rien que cette information-là pourrait nous amener différentes hypothèses de travail et identifier les volontés réelles qu'a le Conseil Régional par rapport à cette expansion. J'ai entendu dans les propos de quelques membres du CSE, juste avant la présentation, qu'ils souhaitaient aussi qu'on échange sur notre interprétation sur ce changement. On le fera au fil de l'eau, bien évidemment, mais la première interrogation avec cette information-là c'est : dans le cahier des charges, va-t-il nous demander des trains directs entre Béthune et Lille ou va-t-il nous demander de faire des omnibus ou nous imposer l'origine de desserte ? Aujourd'hui, nous n'avons pas la réponse. Sachez que nous nous posons la question. Nous travaillons sur les différentes possibilités pour gagner du temps, toujours dans le même état d'esprit, pour gagner du temps et de la réactivité lorsque le cahier des charges sera déposé. Ça, c'est une première interrogation que nous avons. Ensuite, pour bien partager tout de même la situation, la situation passée, la situation avant l'appel à candidatures et surtout avant le SA 2024 qui sera l'échéance de mise en œuvre du nouvel attributaire, il faut quand même savoir que le Conseil Régional nous demandait déjà, nous, BU TER, de réaliser des trains qu'on appelle donc directs. Mettons-nous d'accord aussi sur le vocabulaire, ce qu'il appelle les trains directs ce sont ceux sans rupture de charge à Béthune. C'est-à-dire des trains origine Saint-Pol, passage à Béthune avec arrêt bien évidemment et continuité sans correspondance sur Lille. Il est donc vrai, j'en avais déjà parlé dans de précédentes présentations que je vous avais faites en CSE puisque là c'est la troisième depuis la création de l'équipe RAO, souvenez-vous que nous-mêmes nous avons été surpris qu'il n'y ait pas de relation à destination de Lille. Pourquoi ? Puisqu'il serait quand même surprenant que le Conseil Régional, par son appel d'offres, vienne réduire ce que l'on pourrait considérer comme une offre moins bonne. Il amènerait une offre à nos clients ou usagers qui serait différente et qui pourrait être jugée majoritairement moins intéressante que ce qu'il a proposé jusqu'à présent à ses administrés. Bien évidemment, nous, nous nous devons de travailler avec les données qu'on nous avait données à l'édition de cette première version d'appel à candidatures donc quelque part nous ne sommes pas non plus trop surpris qu'il ait fait cet avenant. Tout ça pour vous dire, entre parenthèses, qu'on avait quand même travaillé ce scénario pensant que c'était peut-être un oubli de leur part. Est-ce que c'était un oubli ou un autre élément amené à leur appréciation qui les a fait modifier cela ? Je n'ai pas interprété de manière supplémentaire leur domaine de responsabilité. Ce que je vous souligne en bas, comment ça se traduit également en termes de volume d'activité, dans la première version de l'appel à candidatures nous étions à 600 000 trains-kilomètres. Nous passons, avec cette liaison commerciale supplémentaire, de 600 000

à 700 000, soit tout de même 16% d'augmentation de t-km. Voilà pour la première partie. Ce qui suit également, ça, c'est dans les pratiques habituelles des appels d'offres, les délais supplémentaires qui sont donnés ne seront pas forcément normés, mais en tout cas le Conseil Régional a donné à l'ensemble des candidats potentiels, il les a informés qu'ils n'avaient donc plus à respecter l'échéance du 20 octobre, mais du 23 novembre pour le dépôt de nos dossiers de candidature. J'en profite pour vous faire un point d'étape sur les deux autres lots même si ce n'était pas forcément ce qui était repris à l'ordre du jour, mais j'en profite tout de même, ça ne va pas prendre trop de temps. Nous avons donc par contre déposé notre dossier de candidature candidat unique sur le lot Beauvais – Paris ainsi que sur l'Étoile d'Amiens dans les délais puisqu'on avait jusqu'au 20 octobre et nous les avons, je pense, déposés le 12 octobre, de mémoire. Depuis, c'est une possibilité juridique du Conseil Régional, nous avons donc dû compléter notre dossier de candidature puisque le Conseil Régional a demandé à l'ensemble des candidats d'apporter des éléments, des pièces supplémentaires au dossier de candidature. Pour votre information, chacun des dossiers de candidature fait à peu près 800 pages, essentiellement des pièces administratives, juridiques et techniques. Ces pièces, ces dossiers sont donc en train d'être étudiés et l'étape suivante c'est de désigner les candidats légitimes, les candidats que le Conseil Régional reconnaît, pour que ces derniers puissent recevoir ce qu'on appelle le cahier des charges et plus communément ce qu'on appelle le CDE, le dossier de consultation. Voilà pour cette page. Ce qu'on vous a mis ensuite, on vous a rappelé, puisque ça pourrait faire partie de vos questionnements, il n'y a pas eu de modification du périmètre fonctionnel. C'est-à-dire que toutes les prestations qui étaient reprises dans cet appel à candidatures initial, la deuxième version n'a pas amené de modifications. C'est-à-dire que les périmètres fonctionnels, les périmètres métiers, les prestations restent les mêmes. On vous les a donc remis dans ce dossier pour les personnes qui souhaitaient se remettre au niveau des informations contenues dans cet appel à candidatures. On n'a pas non plus de modifications, c'est ce qu'on vous a mis ici dans l'encadré, le Conseil Régional n'a pas modifié non plus ces informations sur la mise à disposition par la région du matériel roulant. Ce qui est vrai également dans la majorité des appels d'offres dans les autres BU TER. Le Conseil Régional aura cette responsabilité de désigner et d'affecter le parc lot par lot sur lequel il ouvre à la concurrence et tout cela sera précisé également dans le CDE. Ensuite, il reprecise qu'il y aura le versement d'une subvention en cas de nécessité d'achat de matériel roulant puisqu'il pourrait très bien, lorsqu'il fera cet exercice d'affectation, le point précédent, estimer que le parc dont il dispose, utilisé par la BU TER aujourd'hui, l'affectation qu'il voudrait en faire sur les différents lots mis en concurrence pourrait ne pas être jugée suffisante par lui, ce n'est pas nous qui décidons. Dans ces cas-là, il précise qu'il y aurait des subventions d'investissement. Nous avons toujours, aujourd'hui, les trois options. Souvenez-vous, je me permets de faire ces petits rappels parce que ces questions-là ne sont pas forcément évidentes à appréhender, surtout dans le périmètre juridique qui est imposé par les appels à candidatures. Nous avons toujours donc trois options avec une qui concerne la construction et l'exploitation d'un atelier de maintenance. Quand on dit atelier de maintenance, il faut aussi que l'on fasse tous ensemble un effort de compréhension et de sémantique. Quand on parle d'atelier de maintenance, ça ne veut pas dire Technicentre. Dans l'expression du Conseil Régional, ça veut plutôt dire dispositif de maintenance. Il faut que l'on fasse aussi attention à nos cadres de référence qui sont les nôtres, qui se respectent, mais

qui ne pourraient pas forcément être les mêmes interprétations que le Conseil Régional. Nous avons ensuite la deuxième option qui concerne la maintenance de l'infrastructure, on vous en avait également parlé puisqu'on se questionnait sur l'intérêt qu'avait le Conseil Régional à nous mettre en concurrence sur cette partie-là. Tout en sachant que le cadre juridique le permettant n'était pas complètement abouti lors des précédentes présentations. Il ne l'est pas forcément complètement non plus aujourd'hui, pour tout vous dire. Ensuite, nous avons la gestion des gares nécessaires à l'exploitation des services. Là, nous sommes plutôt aussi sur le décret gares pour ceux qui connaissent, qui sont plus proches du périmètre que l'on connaît aujourd'hui de responsabilité de Gares & Connexions. Ces options-là n'ont pas été retirées dans cette nouvelle version de l'appel à candidatures. Je rappelle que ces options pourraient toujours apparaître comme étant des options lors de l'édition du cahier des charges. Elles pourraient même l'être jusqu'à la fin de l'exercice d'appel à candidatures et de valorisation. Le législateur a prévu et a permis aux Autorités Organisatrices de nous faire tous travailler en tant que concurrents sur des valorisations et de considérer que comme c'était une option, ils ne valident pas l'option et on en reste là. C'est quand même quelque chose aussi qu'il faut avoir en tête. Qu'est-ce que je peux vous dire d'autre qui me paraît important... Après, je vous laisserai bien évidemment le temps qui nous est donné pour les questions/réponses. La première période dite de mise en place de l'exploitation n'a pas changé non plus. Je rappelle que c'est, pour l'Étoile de Saint-Pol, une prise en charge par un nouvel attributaire, Raphaël RABIER l'a dit tout à l'heure dans le précédent point, ce sont des sociétés dédiées. Ça, ça n'a pas été remis en cause non plus dans cette nouvelle version. On n'a pas la possibilité de créer un établissement, comme ça peut exister dans le Code du travail et le Code juridique. Dans l'appel à candidatures, on parle toujours bien de sociétés dédiées. Ces sociétés dédiées vont prendre en charge opérationnellement l'activité à partir du 7 juillet 2024 et il y a la période dite de mobilisation, de prise en charge à partir du moment où on est attributaire qui permet la mise en œuvre et de rendre possible la production par ce nouvel attributaire de la prestation. Voilà pour cette page. On vous a remis un échéancier, un calendrier très estimatif. On ne partage pas plus d'informations plus précises avec le CODIR de la BU TER ou les membres la DG TER. Aujourd'hui, nous n'avons pas plus d'informations sur le calendrier hormis ce qu'on a déjà passé, hormis le 23 novembre puisqu'on a déposé le dossier, bien évidemment, comme on est le 26 et les dates que je viens de vous citer. Entre deux, on vous l'avait déjà expliqué, c'est le Conseil Régional qui décidera du mode d'animation du challenge qu'il va utiliser, la méthode qu'il va employer pour challenger les différents concurrents sur cet appel à candidatures. Ça, c'est conforme, ça n'a pas changé hormis la date du 23 novembre 2020, le décalage. Sinon, c'est exactement l'espace-temps que nous avons présenté précédemment. Pareil, pour le point très important pour nous tous, le nombre d'emplois nécessaires à la continuité du service, mise en concurrence, il n'y a pas non plus de modification d'informations. On aurait pu croire avoir une information complémentaire puisqu'on vous l'avait mis à l'époque, et je le remets ici, à ce jour la synthèse qui précise le nombre d'emplois par groupe et par catégorie n'a toujours pas été précisée par le Conseil Régional. De toute façon, il va devoir le faire au plus tard à l'édition du cahier des charges. C'était quelque chose, quand on a été prévenus de cette modification de l'appel à candidatures, nous nous sommes dit « tiens, peut-être que cette partie-là sera renseignée », mais non, nous n'avons pas d'informations complémentaires non plus sur ce sujet. Pour finir, la dernière pièce du dossier que

nous vous avons transmis, nous avons donc repris le calendrier de la procédure de mise en concurrence qui reprend les différentes échéances dont je viens de parler. Avez-vous des questions sur ce que je viens de vous présenter ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Oui, Tanguy, nous avons trois demandes de parole : Madame CORNET WIART, Monsieur WATTEBLED et Madame RONGIER-JORE Sandrine.

Mme CORNET WIART, UNSA Ferroviaire

Bonjour. J'ai fait un petit calcul vite fait avec les 100 000 kilomètres en me basant sur un aller-retour Saint-Pol – Lille, 260 km/h sur cinq jours ouvrables. Ce qui m'amène à 625 allers-retours sur 260 jours. Ce qui m'amène à 2,4 allers-retours et c'est ce qu'on entend dire dans les gares quand on passe sur Saint-Pol et sur Arras et je dirais que le ratio des 0,4, peut-être en mettant sur le samedi pour avoir un aller-retour supplémentaire. J'aimerais savoir si vous vous orientez sur ce schéma ou si vous vous êtes positionnés, si vous pensez à un autre schéma vis-à-vis du Conseil Régional. J'aimerais savoir aussi ce que vont devenir les agents de Béthune. Sont-ils concernés par cette mise en concurrence ? Parce qu'on a beaucoup parlé des agents de Saint-Pol, mais du fait de la continuité sur Lille, est-ce que les agents de Béthune vont être impactés par cette mise en concurrence ? Merci à vous. C'est terminé.

M. LAFFITTE, DR TER HDF

Souhaitez-vous que je réponde derrière chaque question ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Non, Tanguy, on va prendre les trois demandes de parole et si tu veux bien faire une réponse globale ensuite.

M. LAFFITTE, DR TER HDF

Entendu. Très bien, j'écoute.

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Merci. Merci pour la présentation. C'est très compliqué en termes de compréhension parce qu'on n'a pas tous les éléments, nous, en tant qu'élus et vous, peut-être, vous n'avez pas tous les éléments non plus, mais nous on en a encore moins. J'ai quelques questions comme ça très simples. Avec quoi et comment allez-vous répondre aux appels d'offres ? Avec qui et comment avez-vous déposé le premier dossier à la réponse à la concession ? Qu'est-ce que l'extension de l'Étoile de Saint-Pol en termes de lot a modifié dans votre stratégie ? Comment la gestion de la maintenance de l'Infra va-t-elle être appréhendée étant donné que, si je comprends les termes comme je les comprends, la maintenance c'est l'équipement ? Vous nous avez fait une leçon sur la maintenance Technicentre, j'aimerais avoir quelques précisions par rapport à cela parce que je n'ai pas bien compris votre explication, Monsieur LAFFITTE, sur la maintenance et les ateliers. Vous dites que ce ne sont pas les Technicentres. Je voudrais donc juste un peu plus de précisions sur ce sujet de maintenance du matériel.

En revanche, sur la maintenance de l'Infra, si on parle bien de l'équipement, comment allez-vous répondre à l'offre par rapport à cela ? Merci. C'est tout pour l'instant.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Mélanie.

Mme RONGIER-JORE, SUD-Rail

Bonjour. Moi je ne vais pas m'étaler sur le fond du dossier. Nous nous sommes déjà assez exprimés sur ce que l'on pense de l'ouverture à la concurrence. Je voulais plutôt vous parler de la forme. Je trouve que votre information arrive très tardivement parce que nous on l'a appris très tôt de manière non officielle au détour d'une conversation avec un DPx du Littoral donc forcément les agents l'ont su assez rapidement et il y a une vive inquiétude. Notamment, je rejoins Sandrine, je voudrais savoir ce qu'il en est des agents de Béthune qui sont très inquiets parce que même si vous dites que ça ne change pas le taux d'agents concernés, ça change la donne sur qui le sera. Donc je voulais savoir aussi si vous avez une vision pour les agents de Béthune. Les non-dits, ça ne crée que de l'angoisse. À savoir que quand nous on l'a appris, la DPx trains de Béthune n'était même pas au courant, c'est moi qui lui ai appris. Je voulais juste vous alerter sur le malaise des agents de Béthune. On avait demandé à ce que la DUO vienne faire un passage à Béthune pour justement s'exprimer, mais on attend encore. Je voulais donc savoir ce que ça change sur votre stratégie pour répondre à l'appel d'offres et ce qu'il en est des agents de Béthune. Ce sera tout pour moi, merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. À toi, Tanguy.

M. LAFFITTE, DR TER HDF

Pour la première personne, Madame CORNET WIART, le calcul que vous avez fait, nous avons effectivement fait le même. On pouvait effectivement estimer que nous sommes à trois trains aller-retour qui concerneraient l'axe Béthune – Lille. Maintenant, comme je l'ai dit tout à l'heure, soyons prudents aussi, il ne faut pas travailler que sur une donnée d'entrée. Il faut travailler sur plusieurs hypothèses. Ce qu'on en sait c'est qu'il est possible que l'on soit interrogé comme ça a été le cas pour PACA, le premier travail qui serait demandé ce serait d'avoir une grille horaire et de chiffrer ce que ça coûterait, ce que l'on proposerait en termes de coûts. On peut donc s'attendre à tout en termes de périmètre d'étude. Soit on est complètement libre et ça on s'y est préparé parce qu'on a fait des études de marché pour faire des offres que l'on considère très engageantes avec une augmentation de l'offre, mais on se prépare aussi, si c'est la volonté du Conseil Régional, à répondre uniquement à une grille horaire sur laquelle on n'aurait pas le droit de regard et on n'aurait même pas le droit de contester. Mais effectivement, je suis d'accord avec le calcul que vous avez fait, on a fait le même. Ça pourrait effectivement se résumer à cela. Ensuite, parce que les trois interventions ont parlé de l'effectif de Béthune, on aurait même pu se poser la question dès le début parce que nous-mêmes nous nous étions interrogés quand on voit le périmètre qui est décrit, on nous dit entre zéro et cent agents, est-ce que ça intègre du personnel qui serait à Étaples, à Arras, à Béthune. Là, encore aujourd'hui, l'appel à candidatures, les données qui sont à l'intérieur, ce sont d'ailleurs des données publiques que l'on vous avait envoyées, ce n'est pas propriété SNCF, ce sont des données partagées par le Conseil Régional, c'est leur site, c'est du domaine

public, tout le monde peut aller les consulter, nous nous sommes effectivement posé la question, on a travaillé le sujet pour savoir si les effectifs des gares périphériques sont concernés. Là, pareil, on pourrait maintenant par contre effectivement, avec des relations sans ruptures de charges entre Saint-Pol et Lille avec donc le passage à Béthune, on renoue ou pas nécessairement, même si le Conseil Régional ne le prévoit pas dans son cahier des charges, parce qu'on peut s'attendre aussi parce que lui-même apprend à éditer ce genre de cahiers des charges, est-ce que nous on fera apparaître un besoin de prestations à Béthune avec du personnel affecté à cette société dédiée ou pas, ça fait partie des questions que l'on se pose. Toujours est-il que, tout de même, le volume d'activité principale de la gare de Béthune ce n'est tout de même pas les quelques trains entre Saint-Pol et Lille qui vont changer considérablement la charge et notamment après avoir consulté les documents techniques, les circulations et les sollicitations, notamment de l'escale, en termes de prestation au sol, ne sont pas structurantes à partir de ces flux-là, mais bien évidemment plus sur l'axe Hazebrouck – Arras et autres. Ensuite, la question sur l'Infra. La maintenance tout d'abord. C'était simplement pour dire que, parce que certains, un peu partout, ont entendu que le Conseil Régional allait investir sur un Technicentre à Saint-Pol comme un Technicentre à Beauvais. Pour ceux qui travaillent dans le domaine maintenance, un Technicentre c'est quand même très normé, ça répond à un besoin très spécifique, on construit un Technicentre à partir d'un volume d'activité suffisant, ce sont des modèles de conception qui engage des montants très importants. Donc ce que l'on dit simplement c'est : attention, il ne faut pas se contenter de répondre avec la maîtrise et la connaissance que nous avons aujourd'hui des dispositifs que nous maîtrisons. Un appel d'offres, c'est d'être d'abord capable de comprendre ce que souhaite le Conseil Régional et de faire la réponse la plus adéquate possible puisque derrière il y a un contrat donc il y a un engagement de dépenses de sa part. C'était simplement cela, je crois que c'était Monsieur WATTEBLED qui avait posé la question pour la CGT, c'était simplement ça la précision que je voulais apporter. On parle bien de maintenance du matériel roulant, il faudra bien évidemment répondre à ce qu'il appelle, lui, un atelier. Pour la partie Infra, j'en ai parlé tout à l'heure, nous sommes effectivement plutôt sur la maintenance de l'infrastructure au sol, ce qui est fait aujourd'hui par nos collègues de l'Infra. On s'était posé aussi la question et aujourd'hui personne ne sait clairement valider la bonne interprétation, est-ce qu'il y a la maintenance et la gestion des circulations... bon, après quelques mois de travail sur le sujet... mais on peut se tromper donc c'est pour ça aussi qu'il faut, vous-mêmes en tant qu'élus vous êtes responsables, vous l'avez dit tout à l'heure, élus démocratiquement et tout, je n'ai aucun problème là-dessus, j'ai au contraire beaucoup de respect pour les responsabilités que vous avez, mais les échanges qu'on a aujourd'hui, si vous dites demain que le chef de projet a dit que l'Infra circulations n'était pas concernée dans le périmètre, ça ne serait pas vrai. Aujourd'hui, on ne sait pas clairement, quand ils parlent de l'Infra, s'il parle uniquement de la maintenance ou s'ils parlent également de la gestion des circulations. En revanche si vous me demandez mon avis, je pense qu'il se limitera à la maintenance des installations voies, mais nous serons définitivement informés sur le sujet quand on aura le cahier des charges. Je ne peux pas en dire plus sur ce sujet. Ensuite, sur la question des non-dits et de l'information tardive, oui peut-être. Effectivement, on aurait peut-être dû anticiper cet échange d'informations sur l'évolution et ça, c'est de ma faute. J'aurais peut-être dû toquer à la porte de Raphaël

RABIER et lui dire qu'on a eu un avis, une évolution, une nouvelle version d'appel à candidatures. Dans un premier temps, on n'y a pas vu forcément de raisons fortes d'interpeller tout le monde sur le sujet puisque, comme vous l'avez vu, les 80% voire 90% de l'activité restent les mêmes, les prestations restent les mêmes, c'est une extension, mais maintenant dont acte, je sais par mes anciennes fonctions qu'effectivement les non-dits peuvent amener des suspicions donc, non, il n'y a rien d'autre derrière ce que je viens de vous dire là. Pour nous, c'était plutôt surprenant que cette extension ne soit pas dans la première version, c'est peut-être pour ça aussi qu'on ne l'a peut-être pas suffisamment partagé au départ. Depuis, on a quand même eu des échanges avec les DPx à ma demande et bien évidemment la DUO du secteur a tout de suite saisi cette proposition. On a échangé avec les DPx, donc aussi bien la RET de Béthune, que le DPx escale de Béthune, que le DPx vente sur les sujets et d'ailleurs nous avons échangé avec eux pour récupérer aussi la bonne connaissance. J'en profite d'ailleurs parce qu'on a vraiment là affaire à une équipe de DPX qui connaît très, très bien son secteur, qui a pu consolider nos connaissances pour faire les offres les plus élaborées possible et les plus précises possible et les échanges vont continuer avec eux puisque nous sommes sortis grandis de cet échange et en même temps je pense qu'on a répondu aux mêmes questionnements que vous venez d'avoir. Ensuite, on voulait en profiter, je ne sais plus qui a posé la question, mais avec qui et comment on a candidaté. On a candidaté le 20 novembre, pour la date du 23. Après plusieurs hésitations, mais surtout après un gros travail d'analyse de la concurrence et pour être en phase aussi avec les possibilités stratégiques qui s'offrent à nous, nous avons souhaité partir en partenariat avec Keolis sur ce lot de l'Étoile de Saint-Pol. Pourquoi ? Déjà parce qu'on a fait une veille sur la concurrence et nous nous sommes aperçus, on s'en doutait déjà un petit peu, que nos concurrents s'organisaient pour être le plus autonome possible puisque c'est une des informations que nous avons détectées dans l'ambition du Conseil Régional des Hauts-de-France, c'est d'avoir un opérateur qui est vraiment capable de s'occuper de tout et d'être le plus autonome possible. On a donc considéré qu'il fallait passer des déclarations où on disait tous : la stratégie, c'est le groupe, le développement, c'est le groupe. On a donc trouvé judicieux stratégiquement et plus performant de travailler avec Keolis sur cet appel d'offres. Nous avons donc candidaté avec Keolis en partenariat, en groupement comme on dit, mais c'est SNCF Voyages qui est mandataire et qui est majoritaire dans ce partenariat, donc c'est quand même bien nous... vous le savez, celui qui décide c'est celui qui a 51% des voix et nous avons bien au-dessus des 51% des voix pour décider. Nous partons donc avec Keolis aussi parce que, même si bien évidemment il y a une dimension routière dans les appels à candidatures sur l'ensemble des lots, on sait historiquement que l'Étoile de Saint-Pol est limitée par son infrastructure même si elle a été régénérée, ça c'est une autre question, ça c'était pour retrouver la capacité nominale qu'avait ce réseau. Néanmoins, cette infrastructure nous limite dans l'offre de mobilité. On pense que le Conseil Régional, on peut se tromper, mais que le Conseil Régional chercherait à être très exigeant sur cette partie-là avec, dans son cahier des charges, une exigence sur comment « désenclaver » cette Étoile de Saint-Pol, la connecter avec les autres territoires et communautés de communes qui les entourent. On a donc considéré qu'avec une implantation en plus de Keolis sur ce périmètre géographique là qui est très bien implanté, il était intéressant d'aborder ce challenge avec eux. D'autant plus, comme il y aura une composante routière, plutôt que de devoir négocier après sous la forme

d'un sous-traitant ou d'un partenaire, on a trouvé plus judicieux de travailler directement au sein du groupe SNCF. Voilà pour la première partie de réponses. Je ne sais pas si vous en avez d'autres.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons d'autres demandes de parole.

M. RABIER, Président

Je voudrais faire un petit aparté parce qu'on touche là un dossier, celui de la concurrence, extrêmement sensible sous tous les aspects. Les aspects sociaux qu'on évoque régulièrement, mais bien évidemment il y a bien d'autres aspects de stratégie d'Entreprise... et vous voyez bien qu'on n'a pas d'expérience, en tout cas dans le domaine Voyageurs. Nous, nous avons fait ce choix, Tanguy LAFFITTE et moi-même, nous sommes complètement en phase et avec Frédéric GUICHARD bien évidemment, de ne pas invoquer avec vous à tout bout de champ la formule du secret des affaires. On vous dit les choses, cela suppose des choix qu'on avait déjà un peu dits il y a quelque temps. Il faut qu'on soit tous extrêmement, tous, j'adresse mon propos à tout le monde, Direction comprise, que l'on soit tous extrêmement vigilants quand on parle de ce sujet-là avec les collègues, mais qu'on est dans un environnement public, dans un train... parce que dans un environnement concurrentiel il y a potentiellement des choses que l'on peut dire malencontreusement, qui vont entrer dans les oreilles d'une autre personne et qui, elle, est un adversaire au sens de la compétition qui est ouverte. Donc, on vous dit des choses, il y a de la stratégie d'Entreprise derrière tout cela, la stratégie de groupe, ce qui vient d'être évoqué par Tanguy LAFFITTE. Moi, je réinsiste auprès de tous les dirigeants et vous faites partie aussi en tant qu'élus, en tant que dirigeants syndicaux, de cette grande sphère de ceux qui, quelque part, ont des infos, sur cette prudence que nous devons désormais avoir, en particulier sur tous ces secteurs où nous sommes, quelque part, l'ennemi à abattre parce qu'il y a des gens qui ne nous veulent pas du bien. Il faut bien que l'on se mette cela en tête. On est parfois, nous, dans cette entreprise, un peu Bisounours, excusez-moi c'est un mot que j'ai déjà entendu en CSE, à penser que tout le monde est bienveillant... non ! Il y a des gens qui vont tout faire pour dire que la SNCF n'est vraiment pas la bonne entreprise pour gagner ce lot et quelque part il y aura même une critique des cheminots derrière donc ce n'est surtout pas ça que l'on veut. Nous, au contraire, nous sommes sur une démarche de valorisation, de réflexion stratégique. Donc, pour être très au clair avec vous et on passe aux questions, les deux premiers lots ce seront des lots classiques ferroviaires, la SA Voyageurs, pas Voyages, la SA Voyageurs y va bien évidemment. C'est fait, on a candidaté au mois d'octobre sur ce lot Saint-Pol qui est quand même un lot particulier. On sent bien les connexions possibles avec les lignes, on sent que... tout cela c'est du ressenti, ce sont des débats que nous avons eus dans une table ronde Boulogne il n'y a pas très longtemps, on sent qu'il y a quelque chose, il faut qu'on ait tous les atouts dans notre jeu pour pouvoir répondre à un cahier des charges qu'on ne connaît pas. Donc il y a vraiment eu une stratégie régionale et partagée bien évidemment avec le national, nous ne sommes pas tout seuls sur ces éléments stratégiques, qui est importante et tout cela parce qu'on ne sait pas tout et nous sommes humbles en tout cas en l'état actuel des choses et on verra le cahier des charges si on a bien fait, mais on pense qu'il faut qu'on ait tous les atouts de notre côté.

M. LAFFITTE, DR TER HDF

Je voudrais simplement compléter, c'est important pour moi quand même de vous le dire, parce que tout à l'heure j'entendais effectivement : il y a la stratégie de la DG TER et vous devez la suivre. Il faut quand même savoir que, comme vient de le dire Raphaël, j'ai interrogé Frédéric GUICHARD, donc le directeur de région, à savoir est-ce que l'on vous communiquait cette information que nous partions avec Keolis. Il faut savoir que si on avait suivi les préconisations des spécialistes de la stratégie à la DG TER, on ne vous communiquait pas parce que c'est une information qui va intéresser nos concurrents de savoir que nous, nous ne candidatons pas seuls. Frédéric GUICHARD a souhaité, pour éviter cette suspicion que l'on pourrait avoir, il a souhaité qu'effectivement... j'ai eu l'autorisation de vous communiquer cette information. C'est pour vous dire qu'on adapte aussi les choses en fonction de comment on peut le faire. Après, comme l'a dit Raphaël, à un moment donné il faut comprendre aussi qu'on ne peut pas aller trop, trop loin dans l'explication. Je peux vous dire que certains membres de l'équipe et moi-même on soupçonne d'avoir eu des tentatives de piratage d'un certain nombre de nos données, il faut le savoir. On a des concurrents qui circulent beaucoup et qui sont intéressés par nos lots. C'est pour ça que nous sommes devenus assez méfiants.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Tanguy. Nous avons d'autres demandes de parole. Nous avons Monsieur ROTOLO, Monsieur WATTEBLED et ensuite Monsieur SMAGHUE. David.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur LAFFITTE, merci pour ces explications. Une précision pour éclaircir les zones d'ombre suite à l'extension de l'appel d'offres. N'y aurait-il pas un risque pour les ateliers 2000 parce qu'ils font quand même partie de la ligne ? Ensuite, sur la maintenance de l'infrastructure, en poussant le bouchon jusqu'au bout, est-ce qu'on ne pourrait pas, demain, avoir carrément des voies dédiées à la concurrence et donc, de fait, privatisées ? Dernière question, là c'est beaucoup plus obscur, en fait vous allez répondre à l'appel d'offres, si on a bien compris, en créant une SA qui, de fait, va devenir une concurrente de TER Hauts-de-France. J'aimerais savoir comment TER Hauts-de-France va pouvoir se protéger vis-à-vis de cette concurrence. Je sais que c'est assez difficile, mais de fait la création de cette SA deviendra une concurrente à TER Hauts-de-France. Donc si vous pouvez nous éclairer, ça serait bien.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, David. Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

J'aurais dû le préciser à la première prise de parole, mais à la CGT nous espérons, Monsieur LAFFITTE, que vous avez travaillé dans le vent et pour de rien. Ça voudra dire qu'on a réussi à faire plier le Conseil Régional sur ces appels d'offres. Tout le travail que vous faites et que vous allez continuer de faire, nous espérons que ça sera pour rien et qu'ils abandonneront, en gros, la mise en place des appels d'offres, que nous resterons conventionnés avec une convention TER et que ce sera TER Hauts-de-France l'Entreprise publique qui répondra à la Convention, un peu comme ça vient de se passer au TET où l'État avait essayé de mettre en place la concurrence pour les TET et personne n'a répondu. Du coup, ils ont été obligés d'abandonner toute idée

de concurrence. Deuxième point, j'aimerais avoir des précisions, j'ai du mal à comprendre, en fait la cellule qui travaille sur cet appel d'offres s'appelle du coup maintenant Keolis. Cette cellule a-t-elle été mise à disposition de l'entreprise Keolis, de la filiale Keolis ou est-ce que c'est TER qui répond et qui donnera les informations à Keolis ? Ça me paraît un peu compliqué, j'ai du mal à tout comprendre là-dessus. Après, je vous avais posé une question aussi, avez-vous des informations sur qui a déjà répondu à l'avis de concession, quelles sont les autres entreprises... par voie de presse on a cru comprendre que Régionéo, c'est-à-dire Getlink et RATP, aurait répondu ainsi que Transdev, mais on aimerait savoir si vous avez eu ces infos-là. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Nous avons Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT

Merci. Je reprends sur vos propos de tout à l'heure sur les options de l'AOT et la construction d'un atelier de maintenance, donc de Technicentre pour nous. Ça nous pose question. Si vous comprenez qu'il n'y a pas de constructions, c'est peut-être dû au fait que l'extension des lots a été jusqu'à Lille. Nous, nous voyons quand même une remise comme il était dit tout à l'heure, c'est du même ordre de questions, mais la remise des Technicentres Hauts-de-France, on pense à Amiens et à Lille et peut-être même Calais. Ensuite, j'ai une question sur vous, Monsieur LAFFITTE, de quelle entreprise ferez-vous partie ? Parce que là je ne comprends plus. Pour franchement affiner sur les appels d'offres, c'est très important parce que vous avez bien stipulé qu'il y avait d'autres entreprises qui se sont mises et les appels d'offres sont finis depuis quelques jours, donc donnez-nous de la clarté là-dessus et le nombre d'entreprises. Merci, c'était pour compléter.

M. SERHANI, Relations Sociales

Tanguy, nous n'avons pas d'autres demandes de parole.

M. LAFFITTE, DR TER HDF

Sur la construction du Technicentre ou d'un atelier, décidément j'ai peut-être du mal à me faire comprendre. Oui, le Conseil Régional demande de construire un atelier. Ce que je disais simplement, c'est si on répond en disant que pour la construction d'un atelier on prend les mêmes normes qu'un Technicentre aujourd'hui, on risque de se tromper sur la demande. Pourquoi ? Je crois que Monsieur SMAGHUE et d'autres vous travaillez en Technicentre, vous savez qu'un Technicentre n'est rentable et dimensionné qu'en fonction d'un nombre de rames, comment dirais-je, dans lequel on réalise de la maintenance. Si nous, demain, nous sommes sur un parc qui est inférieur au concept de la construction d'un Technicentre, on ne va pas opposer cette solution, nous serons hors marché par rapport à ce que proposaient nos concurrents. En revanche, oui, intrinsèquement vous avez raison, il y aura construction d'un bâtiment ou d'une structure qu'eux appellent atelier, mais c'était bien cela que je voulais bien faire comprendre, ce n'est pas forcément un Technicentre, c'est pour dire aussi que les Technicentres de Calais, de Lille, d'Amiens, les Technicentres qui existent sur le périmètre Hauts-de-France ne sont pas remis en cause. Maintenant de dire, c'était aussi la question suivante, quel impact aura la mise en place des lots Beauvais – Paris, Étoile de Saint-Pol, Étoile d'Amiens, sur l'organisation des Technicentres

d'aujourd'hui ? Aujourd'hui, c'est quelque chose qu'on ignore parce qu'on ne sait pas non plus quel sera le résultat, demain, de l'appel à candidatures. On pourrait très bien aussi avoir un Conseil Régional, comme je l'ai dit tout à l'heure ce sont des options, qui retire ces options-là et demande aux concurrents de passer des contrats avec les Technicentres pour la maintenance des rames affectées aux lots concernés. Ça, le Conseil Régional a la possibilité de le faire également. Donc les conséquences, demain, pour un Technicentre, le Technicentre le plus proche, de Lille, aujourd'hui, je l'ignore. Néanmoins, on sait aussi que normalement, indépendamment même de la volonté politique des Hauts-de-France sur la mobilité... certains vont me dire, à juste titre, que vu le contexte actuel, sanitaire, il y a de moins en moins de demandes de déplacements en train, mais si on regarde la croissance de ces dix ou quinze dernières années, un peu partout en Europe d'ailleurs, de mobilité dans les trains, elle ne fait qu'augmenter. Je pense qu'on est plutôt sur un marché porteur donc la conséquence pour les Technicentres qui verraient peut-être une baisse de charges parce qu'il y a des rames de ces lots-là affectées sur d'autres ateliers, elle ne serait que passagère étant donné que je pense que l'offre, en tout cas ça n'engage que moi, mais moi je pense quand même, pour connaître ce marché, je pense que l'offre devrait augmenter. Ensuite, sur la maintenance des lignes et l'éventuelle privatisation des lignes, je ne sais pas, mais ce qui est sûr c'est qu'aujourd'hui, on en avait déjà parlé dans de précédentes interventions, il y a la loi LOM, les lois qui sont en train d'être écrites. Il va être possible, ça l'est déjà d'ailleurs, que les Conseils Régionaux fassent des appels d'offres et deviennent acquéreurs de l'infrastructure. C'est-à-dire que ce n'est plus Réseau qui en est le propriétaire, mais les Conseils Régionaux. Est-ce que, derrière, ça veut dire que c'est une privatisation de ces voies, juridiquement je ne pense pas, mais si le Conseil Régional en devient propriétaire, va-t-il limiter les circulations à son propre opérateur qu'il a choisi, mais également à d'autres qui voudraient passer sur ses voies ou du Fret pour pouvoir rentabiliser son infrastructure ? Je pense qu'il ne s'en gênera pas. Donc privatisation, je ne pense pas. En revanche, acquisition d'une partie de ce domaine-là par les Conseils Régionaux, en tout cas les lois qui sont en train d'être élaborées progressivement vont permettre ce genre de choses. Ensuite, la concurrence entre ces sociétés dédiées et la BU TER. On ne sera pas concurrents étant donné que la BU TER conservera, on l'avait dit, la somme de l'activité des trois lots, cela représente un peu plus de 20% de notre activité actuelle sur la BU TER. La BU TER, la Convention qui nous lie aujourd'hui avec le Conseil Régional, il y aura un avenant. D'ailleurs, je rappelle que s'il n'y a pas d'avenant, à partir de 2025 tous les Conseils Régionaux qui n'auront pas de convention à cette date vont devoir faire des appels à candidatures, une mise en concurrence, c'est la loi qui leur impose ce sujet. Donc, les SA, les sociétés dédiées qui vont être construites et qui vont être sur ce périmètre de responsabilité là ne vont pas être en concurrence avec le reste de la BU puisque la BU TER conservera le reste dans sa convention. Ensuite, cellule appel d'offres, nous sommes une équipe RAO, réponse à appel d'offres, j'aurais peut-être dû le préciser pour rassurer ceux qui pensaient que j'étais passé chez Keolis, les rassurer ou peut-être s'en féliciter, je ne sais pas. Non, non, non, je suis SNCF Voyageurs, je ne suis pas Keolis et comme je l'ai dit tout à l'heure, l'équipe réponse à l'appel d'offres travaille sur les trois lots : Beauvais – Paris, Étoile d'Amiens et Étoile de Saint-Pol. Ce n'est pas parce que nous partons en partenariat avec Keolis, comme je l'ai dit, nous sommes mandataires, donc c'est moi, aux yeux de la loi, qui a été déclaré mandataire des deux entreprises pour

déposer notre dossier de candidature. C'est moi qui vais devoir, bien évidemment avec le directeur de région et autres, toutes les compétences que l'on pourra avoir, aller défendre nos offres. Donc non, je ne suis pas Keolis. En revanche, on va certainement travailler avec des spécialistes de Keolis, c'est le but du partenariat. Il ne faut pas que ça reste que sur du papier. On va travailler avec les spécialistes et les experts de Keolis dans les domaines qui les concernent puisque le domaine ferroviaire c'est quand même notre domaine. Mais non, je suis toujours SNCF et ma fiche de paie en atteste. Ensuite, les concurrents potentiels. Ce que j'ai dit tout à l'heure, j'ai parlé de veille concurrentielle. La veille concurrentielle, ça ne serait plus une veille si on connaissait déjà parfaitement nos concurrents. C'est-à-dire qu'aujourd'hui on pourrait avoir une idée des concurrents qui ont postulé sur les lots. Ce qu'on sait surtout ce sont les potentiels candidats, mais dire aujourd'hui : je suis sûr et certain que Transdev, que Régionéo, qu'Arriva, a postulé sur tel ou tel lot, j'en suis incapable. Il y en a qui bluffent, ça il faut savoir le détecter. Il y en a, pour des raisons stratégiques, ils font savoir des choses qui ne sont pas réelles. D'ailleurs j'en profite aussi, il ne faut pas être dupe, il ne faut pas être naïf, on sait aussi qu'il y a des entités, des concurrents qui vont postuler uniquement pour avoir le cahier des charges, pour s'approprier ce que c'est qu'un cahier des charges d'ouverture à la concurrence ferroviaire, mais qui ne vont peut-être pas aller au bout. C'est-à-dire qu'ils ne vont peut-être même pas remettre d'offre. Il faut quand même savoir que pour ces concurrents, comme pour nous, c'est du temps de travail donc c'est de l'investissement et c'est quand même, comment dirais-je, à prendre en compte par les temps qui courent. Non, précisément, je suis désolé, mais je ne peux pas vous renseigner là-dessus, je n'ai pas connaissance spécifiquement des candidats qui auraient postulé. Je ne sais pas s'il y a encore des questions, mais j'ai déjà trente minutes de retard pour une autre réunion, je ne sais pas s'il y a encore des questions.

M. SERHANI, Relations Sociales

Il y avait une autre demande de parole de Monsieur ROTOLO.

M. LAFFITTE, DR TER HDF

Entendu.

M. ROTOLO, RS CGT

C'est simplement pour clarifier les choses. Vous avez répondu à l'appel d'offres en créant une SA. Le nom de cette SA, c'est Keolis ou est-ce qu'elle porte un autre nom ?

M. LAFFITTE, DR TER HDF

Aujourd'hui, quand vous demandez à être précis, Monsieur ROTOLO, et vous avez raison, aujourd'hui on n'a pas créé de société dédiée. La société dédiée ne sera créée que lorsqu'on sera choisi comme attributaire. C'est-à-dire dix-huit mois, c'est ce que j'expliquais tout à l'heure dans l'agenda, chacun des candidats dépose ses offres, le Conseil Régional choisira l'attributaire et c'est à ce moment-là, si nous sommes attributaires, si on nous confie le contrat, que l'on créera une société dédiée. En revanche, bien évidemment, on a la nécessité et on l'a travaillé, d'avoir un protocole, une convention avec Keolis puisqu'il faut quand même bien qu'on partage les coûts d'études, les coûts d'investissements qui sont nécessaires pour répondre à ces appels d'offres, mais pour l'instant nous n'avons pas créé de société dédiée, donc je ne peux pas vous donner l'appellation de cette société dédiée.

M. ROTOLO, RS CGT

Donc, si j'ai bien compris, vous m'arrêtez si ce n'est pas le cas, c'est TER Hauts-de-France qui répond à l'appel d'offres et qui créera sa SA plus tard.

M. LAFFITTE, DR TER HDF

Oui, mais avec une participation de Keolis si, bien évidemment, notre partenariat se confirme dans le temps parce qu'on pourrait très bien aussi, pendant la phase appel d'offres, considérer que tout compte fait le partenariat... parce que, comme je vous l'ai dit, on part sur des hypothèses. Le partenariat qu'on a jugé pertinent et efficace maintenant, lorsqu'on aura le cahier des charges et lorsqu'on aura avancé sur le sujet, on pourra éventuellement le dénoncer, la loi nous le permet également, mais ça sera une société dédiée majoritairement sous capital SA Voyageurs et une participation de Keolis.

M. ROTOLO, RS CGT

C'est difficilement compréhensible. Nous ne sommes pas habitués à ce genre de choses. On n'arrive plus à comprendre qui répond à quoi, c'est assez nébuleux pour nous. Je pense qu'on aurait franchement besoin d'une grosse explication du fonctionnement.

M. RABIER, Président

Ce n'est pas facile, Monsieur ROTOLO, y compris pour nous, parce que nous ne sommes pas dans ce monde-là et nous ne sommes pas directeurs financiers tous autour du pont. Moi, je vais le redire avec mes mots, la même chose que Tanguy LAFFITTE, mais parfois en prenant une autre image... Déjà, on n'a pas répondu aux appels d'offres. Il faut être très, très précis sur les mots. Là, en fait, on s'inscrit dans la compétition. Il fallait s'inscrire, pour les deux autres lots, on l'a dit, avant le 20 octobre et là on avait un mois de plus parce qu'ils avaient finalement changé l'avis de concession. On vient donc de s'inscrire. On a donc fait ce qu'on avait dit qu'on ferait depuis le début, c'est-à-dire qu'on n'abandonne pas. Il n'y a pas d'obligation, au fond, légalement parlant, que la SNCF soit obligée de candidater. Nous sommes comme toutes les autres entreprises puisque c'est la fin du monopole, c'est bien ça l'esprit de l'ouverture à la concurrence, c'est qu'en plusieurs années et à partir de 2025 parce que nous c'est la fin de la Convention sauf si, ce qu'a expliqué Monsieur WATTEBLED, des décisions politiques autres... mais pour l'instant, dans le cadre actuel, nous partons sur ce qui est décidé et ce que prévoit la loi. Premier élément qu'on n'avait pas forcément en tête, c'est qu'ils nous imposent des sociétés dédiées, ce qui veut dire chez nous, traduction, filiales et ça nous sommes déjà revenus longuement là-dessus. Nous, nous avons candidaté pour les trois lots avec potentiellement une filiale de la SA Voyageurs, notre entreprise. Pour le lot Saint-Pol, avec tous les éléments stratégiques que l'on vous a donnés, on va candidater avec une société qui sera une filiale de la SA Voyageurs. Pareil, sauf qu'il y aura une part de capital de Keolis. J'ai envie de vous dire, pour ceux qui ont connu la SNCF avant 1983, avant qu'elle ne soit EPIC, il y avait une majorité des capitaux de l'État et une minorité qui n'était pas 100% publique. Depuis que nous sommes EPIC, en 1983, nous sommes passés 100% publics, on avait un statut d'EPIC et depuis 2020, nous sommes passés SA, mais nous sommes restés SA Voyageurs 100% publique. Là, les nouvelles sociétés auront, si nous gagnons, en tout cas la nouvelle société, il n'y

a que celle-là, les deux autres seront complètement filiales de la SA Voyageurs sans autres apports. En revanche, pour terminer sur cette notion d'Infra, il y a encore un mois et demi, un mois, on pensait que c'était judicieux de s'associer avec une partie Réseau, une filiale de Réseau, on avait évoqué d'ailleurs le nom de SFERIS, on en avait discuté dans les bilatérales qu'on a pu faire il y a quelques semaines. Aujourd'hui, la stratégie a bougé parce qu'on a réfléchi, parce qu'on a observé, comme l'a dit Tanguy LAFFITTE, on a observé ce qu'il se passait un peu ailleurs. On pense qu'il n'y aura finalement pas tant de difficultés que cela d'obtenir en sous-traitance, parce qu'on pourra toujours faire de la sous-traitance finalement, des compétences Infra. On se dit aussi que la loi LOM qui offre des perspectives, comme l'a dit Tanguy LAFFITTE, aux Conseils Régionaux quelque part d'accaparer une part du réseau ferré national si elle le souhaite et on est souvent sur des lignes fines de dessertes du territoire, les ex EIC 7 à 9, on sait bien que ce sont des problèmes d'investissements depuis des décennies. Vous connaissez le constat. On se dit qu'il pourrait y avoir soit des apports parce qu'il y a des agents de Réseau qui souhaitent venir en mise à disposition. Nous sommes, au fond, à ce stade des études, moins inquiets côté Réseau, qui est encore une option, mais que l'on sent probable, que la partie autres, on ne sait pas encore qui va venir dans le cahier des charges et c'est pour ça qu'on a souhaité avoir une société dédiée majoritaire SNCF, bien sûr, mais potentiellement un capital Keolis pour obtenir tous les atouts de notre côté et les compétences et la part que Keolis pourrait apporter dans la réponse, au fond, à l'ensemble des exigences de l'appel d'offres qu'on ne connaît pas. C'est très compliqué, je suis d'accord avec vous, mais on vous donne en transparence tout ce que l'on sait sur le sujet et je partage le fait qu'il faut un petit peu intégrer tout cela et le digérer.

M. LAFFITTE, DR TER HDF

Je suis vraiment désolé, sauf s'il y a vraiment une question...

M. SERHANI, Relations Sociales

Oui, il y a une question, Tanguy.

M. LAFFITTE, DR TER HDF

Parce que là j'ai 45 minutes de retard, mais allez-y.

M. SERHANI, Relations Sociales

Désolé, Tanguy.

M. LAFFITTE, DR TER HDF

Non, non, c'est important.

M. SERHANI, Relations Sociales

Il y a une question de Madame COQUERIAUX. Cette SA sera-t-elle de caractère public ou privé ?

M. LAFFITTE, DR TER HDF

Raphaël vient de répondre en fait...

M. RABIER, Président

Elle sera publique puisque nous sommes une SNCF publique et même si c'est une SA avec une part de Keolis, Keolis c'est majorité SNCF aussi. Tout ça, ça restera du capital majoritaire public et 100% public pour les deux autres. Par contre, si nous perdons, la nouvelle société parmi les groupes qui ont été cités tout à l'heure par Tanguy LAFFITTE, elle peut être complètement privée.

M. LAFFITTE, DR TER HDF

D'ailleurs, dans le dossier de candidature, nous avons bien précisé que nous étions une société 100% publique dont l'actionnaire principal était l'État. Ça, on le rappelle à chaque fois dans nos échanges avec l'AO.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous n'avons pas d'autres questions, Tanguy.

M. RABIER, Président

Je te remercie beaucoup, Tanguy, toute l'équipe et Aurélien, pour tout le travail fait. Je pense que c'était un passage intéressant de ce CSE pour que l'on se redonne un petit peu les perspectives, où nous en sommes... La future étape, ce sera les cahiers des charges, un par lot, qu'on attend a priori en début d'année. On n'en sait pas plus à ce stade et on continue le travail.

M. LAFFITTE, DR TER HDF

Je m'étais engagé dès le début, en fonction de vos sollicitations, si ça tombe dans les calendriers que je peux avoir, il n'y a aucun problème pour participer. Ce qui est sûr, je le dis sans aucune démagogie, je pense qu'il y en a certains qui me connaissent dans l'assemblée, je n'ai pas l'habitude d'en faire, mais sincèrement on travaille le sujet avec le plus grand sérieux et avec la plus grande humilité. Un marché qui s'ouvre, et d'autant plus dans le monde ferroviaire, on a beau solliciter des spécialistes et autres, il y a quand même encore beaucoup de questions à instruire et nos concurrents s'en posent énormément également. Sachez qu'ils interrogent beaucoup l'AO sur différents sujets et ils n'ont pas forcément les réponses. Systématiquement le Conseil Régional leur répond : votre réponse ou vos renseignements seront dans le cahier des charges. Voilà dans quel contexte nous travaillons. Nous faisons preuve d'humilité, on ne va pas se renier, nous avons confiance en nos chances, on va faire les plus belles offres que l'on pourra faire. Après, tout ne dépend pas de nous, on travaille dans cet esprit-là en tout cas. En tout cas merci pour cet échange. Par vos questions, moi-même et certainement Aurélien, ça nous enrichit aussi parce qu'on s'aperçoit, et c'est normal, qu'on a majoritairement les mêmes préoccupations et les mêmes réflexes. En tout cas, je considère que si vous souhaitez qu'on échange de cette manière-là sur de prochains rendez-vous, il n'y a, en tout cas de mon côté, aucun problème. Je vous remercie et je vous souhaite une bonne soirée, une bonne continuation et à bientôt.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Tanguy. Raphaël, nous avons une demande de parole de Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Par rapport à ce qui vient d'être dit et ce dossier, je vais vous demander, Monsieur RABIER, une Commission économique. Non pas sur la mise en place de la concurrence, mais surtout sur la méthode et le décryptage du mécanisme. Parce que c'est très compliqué pour Monsieur LAFFITTE et pour vous, je pense, mais mettez-vous à notre place, nous avons encore moins d'éléments que vous. Nous n'avons qu'une présentation par Teams avec un document, donc c'est super compliqué. Je vous demande du coup une Commission économique avant, si possible, la fin d'année. Il faut voir avec les agendas des uns et des autres.

M. RABIER, Président

Moi, je n'ai jamais bloqué. Je pense qu'on a fait cet effort qui était absolument logique depuis plusieurs mois, au fond. Tant sur l'aspect social, la question des transferts... il y avait beaucoup de questions il y a quelques mois. On rentre maintenant dans des aspects un petit peu plus juridiques. On a quand même une Commission économique le 2 et ça permet aussi de faire un peu un lien parce qu'il y a un certain nombre de questions qui font ce lien avec l'ouverture à la concurrence et le sujet des Directions de Lignes qu'on a évoqué juste avant. Je ne sais pas si on y arrivera parce qu'on a un agenda social jusqu'au 18 décembre... je pense que nous ne sommes pas à deux semaines en réalité, ça peut être début janvier, le temps que vous prépariez bien les questions... Je ne suis pas fermé, bien évidemment. Je ne pense pas qu'il y ait une obligation de faire ça dans les quinze jours, vous voyez ce que je veux dire. On n'a pas les cahiers des charges, on n'aura pas d'éléments... On ne cache rien. Tout ce que l'on vous dit c'est quasiment des documents publics, tout ce que vous a dit Tanguy LAFFITTE... on n'a pas de secrets cachés sur quoi que ce soit. Nous serons beaucoup moins, je pense, volubiles quand il s'agira de savoir ce qu'on a mis dans le dialogue compétitif qu'on aura avec l'AO pendant quasiment je ne sais pas combien de mois. Souvenez-vous, quand sera-t-on fixé sur qui est choisi, au fond ? C'est sans doute pas avant le printemps ou l'été 2022, donc entre finalement un cahier des charges qui pourrait tomber en début d'année, le début d'année c'est vague, ce n'est pas forcément le 4 janvier, et le fait qu'on sache si la SA Voyageurs, qui candidate et nous, notre équipe réponse appels d'offres animée par Tanguy LAFFITTE, nous serons donc fixés mi 2022, admettons, c'est une prévision qu'on avait déjà donnée et là va s'enclencher toute une logique d'application de la loi, notamment sur les transferts qu'on a déjà largement évoqués et avant la mise en œuvre opérationnelle qui, elle, intervient soit au SA 2024, en décembre, soit juillet 2024. Vous voyez, il y a un délai qui est quand même assez long au fond donc on a encore le temps, j'ai envie de vous dire.

M. WATTEBLED, CGT

Monsieur RABIER, je voulais juste vous répondre, je commence à déteindre sur vous et je confonds vitesse et précipitation. Les quinze premiers jours de janvier iront très bien.

M. RABIER, Président

Honnêtement, on a plein de trucs en décembre, je ne veux pas que l'on bâcle un sujet aussi important que celui-ci. Ça nous laissera aussi le temps, vous, de nous poser

bien des questions et nous d'y répondre correctement. Très bien. Je vous propose donc de passer au point 9.

9) Consultation sur les conséquences de la réduction temporaire d'activité suite à l'épidémie COVID-19 (dont recours à l'activité partielle)

M. RABIER, Président

Ce n'est ni plus ni moins que ce qu'on a déjà fait le 30 avril et que l'on doit faire maintenant. Je sais qu'il y a une déclaration, je vais vous laisser parler, mais je vous donne le cadre. C'est un dossier qui nous impose un exercice légal. C'est la première fois que la SNCF a recours à l'activité partielle, on n'avait jamais fait cela avant 2020. Cette année, force est de constater que nous sommes obligés de le faire deux fois à cause du confinement et de la réduction plus ou moins élevée, beaucoup moins élevée là, du plan de transport. Cet exercice est en ligne droite de l'application des lois. Je vous laisse la parole parce que je sais qu'il y a des déclarations et ensuite on pourra bien évidemment entrer dans les réponses et dans la présentation du dossier avec des éléments plus précis.

M. SERHANI, Relations Sociales

En effet, nous avons une déclaration SUD. Rémy.

M. ROTOLO, RS CGT

Il y a quand même une intervention de la CGT avant.

M. SERHANI, Relations Sociales

Je ne savais pas, David.

M. ROTOLO, RS CGT

Il n'y a pas de déclaration, mais Monsieur le Président, j'espère que notre intervention de demain et le positionnement de la délégation CGT ne sont pas passés inaperçus dans la déclaration liminaire. Vous connaissez maintenant notre position. Je laisse la parole aux autres organisations syndicales.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, David. Merci. Rémy.

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Cette fois-ci, ça sera le bon moment.

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

« *Monsieur le Président,*

Dès le premier confinement SUD-Rail est intervenue à tous les niveaux pour que la spécificité de la rémunération à la SNCF soit prise en compte dans l'indemnisation du chômage partiel et que le manque à gagner soit pris en charge. Pour ce second confinement, SUD-Rail a de nouveau interpellé la Direction pour que ces mesures soient remises en place et améliorées. Face à nos arguments, la Direction de la SA Voyageurs n'a eu d'autres choix que d'élargir la prise en charge de l'activité partielle. Fort de cette première avancée, c'est maintenant du côté des autres SA que SUD-Rail

va aller revendiquer une prise en charge supérieure à celle du droit commun et à l'accord signé par la CFDT et l'UNSA. En complément, SUD-Rail obtient deux garanties : pour les journées chômées au titre de l'activité partielle, le niveau global de rémunération ne pourra être inférieur à 90% de la rémunération nette des douze mois précédant la mise en œuvre de l'activité partielle EVS compris, hors allocations de déplacement, heures supplémentaires et éléments exceptionnels. Un contrôle de la garantie sera réalisé en M+3 pour régularisation. Pour les journées de service adaptées du fait d'un niveau de service significativement restreint, les personnels verront leur rémunération complétée d'une indemnité compensatrice exceptionnelle de service restreint destinée à remplacer les autres indemnités et gratifications qui auraient été perçues si l'agent avait assuré le service normalement prévu. Exemple, sujets [...] temps de travail, astreintes, heures de nuit, dépassements horaires. Pendant que la CFDT et l'UNSA signent un accord de branche moins-disant, SUD-Rail obtient des garanties bien supérieures. Pendant que les réformistes valident un accord qui ne garantirait aux salariés que 70% de leur rémunération en activité partielle, sans garantie sur les primes ou les indemnités, la fédération SUD-Rail préfère dénoncer ce mauvais accord et aller négocier au niveau de l'Entreprise des vraies prises en charge de l'activité partielle pour éviter les abus que nous avons pu constater à de nombreuses reprises comme la découverte tardive par certains agents de leur mise en activité partielle ou leur utilisation en réserve ou astreinte illégale. Il ne peut y avoir de décisions au gré des intérêts financiers ou de production de la Direction qui ne respecte pas le cadre légal. L'activité partielle suspend le contrat de travail, nécessite l'information préalable de chaque salarié et l'absence de toute sollicitation de l'agent durant la période chômée. Il ne peut donc y avoir de salarié maintenu disponible à domicile en inactivité. Chacun ou chacune doit pouvoir distinguer chacune des situations quand les conséquences sur leur contrat de travail sont très différentes. De plus, nous vous rappelons que l'activité partielle n'est possible pour les salariés au forfait jours qu'en cas de fermeture de l'établissement ou de réduction de l'horaire collectif habituellement pratiqué dans l'établissement. Il est de fait illégal d'imposer des journées de chômage partiel par roulements à des salariés au forfait jours, car cette disposition n'est pas prévue. Tout ce qui a trait aux e-learning, aux formations à distance, est incompatible avec la mise en œuvre du dispositif d'activité partielle, car cela correspond bien à du temps de travail effectif à décompter des heures chômées. Nous vous demandons donc le détail des demandes d'activité partielle réalisées auprès de la DIRECCTE pour chaque établissement de production ; les critères de choix de salariés concernés par l'activité partielle ; l'engagement que des salariés ne réaliseront pas d'heures supplémentaires ou une utilisation pleine tandis que d'autres seraient placés en activité partielle ; la présentation du dispositif d'information de chaque salarié préalable à sa mise en inactivité, commande papier ; les garanties sur la suspension effective du contrat de travail en cas d'activité partielle, ce qui interdit toute sollicitation, entretien ou formation professionnelle de l'agent ; l'activité prévisible après chômage partiel et notamment les éventuels rattrapages de charge de travail à réaliser, dans quelles conditions ; la méthode retenue pour informer régulièrement les élus du CSE de l'évolution du PCA ; les moyens pour les représentants du personnel de contacter le ou les salariés en activité partielle. En conclusion, nous demandons le calendrier de négociations APLD CSE TER Hauts-de-France. »

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Rémy. Je pense qu'il n'y a pas d'autres interventions. Pour les autres organisations syndicales, avez-vous d'autres interventions sur le dossier ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Non, pas pour l'UNSA Ferroviaire.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour FO et la CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Pas d'intervention pour la CFDT.

M. DELECOEULLERIE, FO

Pour FO non plus, pas d'intervention.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci.

M. RABIER, Président

Je vais essayer de répondre aux questions et en même temps on rentre dans le dossier de fond. On a déjà évoqué ce matin, dans les suites des déclarations, notamment de la CGT et de la CFDT. Je rappelle que le dossier que l'on vous présente là n'est ni plus ni moins, je vais le faire très schématique, que le copier-coller de ce qu'on a déjà présenté le 30 avril quand on a eu recours pour la première fois à l'activité partielle. Là, on recommence puisque de nouveau on retombe dans un plan de transport adapté à cause du deuxième confinement et qu'avec l'Autorité Organisatrice, on a enlevé 28% du plan de transport. Donc, de fait, il y a des moyens humains notamment qui sont normalement prévus pour assurer 100%. Si on en a 28% de moins, en théorie ils n'ont pas de travail. Même si on met en avant, nous, les congés qui restent à prendre, les absences... néanmoins il peut y avoir ce qu'on appelle des inutilisés dans les bureaux de commande. À un moment donné, quand on n'a rien à te mettre comme tournée si tu es roulant, on a de temps en temps des journées où malheureusement on n'est pas sur un poste parce que ce n'est pas linéaire. Vous savez très bien qu'il y a des périodes où il nous manque du personnel parce que tout le monde veut les vacances au même moment si on prend l'été et a contrario il peut y avoir des semaines dans l'année, d'ailleurs juste après il y a le calendrier des périodes de moindres besoins où, dans ces périodes-là, on est plus à l'aise en théorie, je parle d'une manière générale, pour accorder des absences et autres. Mais cette fois-ci, ce n'est pas la première fois que dans l'entreprise on va mettre en place des attachements de gens qui ne sont pas sur un poste prévu de l'organisation normale, mais là il y a, de la part de l'État, un dispositif d'aide qui s'applique à nous. D'ailleurs, au tout début la SNCF n'imaginait pas qu'elle puisse être bénéficiaire de cette aide. L'État nous a mis dedans donc ça veut dire qu'il y a une aide financière possible et on vous a donné les éléments pour la première partie. Cette aide financière suppose que les gens qui sont mis en activité partielle, qu'on sache bien décompter en heures... et suppose qu'on ait bien déclaré tout cela à l'administration, à la DIRECCTE. Il y a tout un travail, c'est une usine à gaz ce travail là, je vous le dis, côté RH et côté bureau de commande, mais on le fait. Une fois que tout cela est saisi par numéro de siret... il y a, et ça met

du temps, vous le verrez sur vos feuilles de paie notamment à la fin du mois de novembre, il y a une prise en charge financière de l'État pour compenser quelque part le salaire que ne verse pas complètement l'entreprise, mais qui est versé un peu par l'État. Pourquoi est-ce particulier pour nous ? Parce que comme ce n'était pas prévu, nous ne sommes pas une entreprise qui avait recouru régulièrement à cela. D'ailleurs, on ne paye même pas de cotisations chômage à la SNCF, on a une garantie de l'emploi. On n'a même pas payé les cotisations Unédic normales de toute entreprise, donc ce qui fait que le bénéficiaire qu'on tire de tout cela, une fois que tout est fini et qu'on a quand même un peu d'aide de l'État, il est largement amputé par des cotisations Unédic qu'on doit quand même payer... Nous, TER, pour être très complet avec vous, finalement cet argent-là, comme le TER c'est quand même très fortement subventionné par des deniers publics et l'Autorité Organisatrice, cet argent-là, à un moment donné, il nous est plus ou moins réclamé, vous l'avez bien compris, par l'Autorité Organisatrice. Tout cela ce sont des mécanismes, si vous voulez, au départ, financiers et l'Entreprise, depuis le début de cette crise, elle a quelque part tout fait pour limiter ou réduire l'impact en termes de rémunération des salariés. C'est pour ça que, vous l'avez cité et on connaît tout cela depuis le début, c'est pour ça qu'il y a à un moment donné quand même la garantie d'un salaire, d'un traitement... normal. On a même mis en place ce qu'on a appelé une indemnité ICESR qui a été surtout utile au départ parce qu'il y avait vraiment très peu de trains et qui venait compenser des indemnités, notamment nuits, dimanche et fêtes... qui n'étaient plus perçues parce que les gens n'avaient plus de travail ou les guichets étaient fermés. Le dossier qui nous occupe là, sur lequel vous devez vous prononcer en émettant un avis, je sais que la CGT a déjà répondu, ne concerne pas un autre dispositif de l'activité partielle qui est celui qu'on appelle l'APLD, la longue durée. Ça, c'est une autre négociation qui a été évoquée ce matin, y compris par la CGT et la CFDT en fin de déclaration, qui se négocie au niveau de la branche. On sent qu'il y a des avis divergents entre les organisations syndicales représentatives au niveau de cette branche sur oui ou non c'est bien et dans la déclaration que j'ai entendue de SUD, il y a aussi une appréciation avec du plus, du moins... Ce que j'ai dit ce matin, je le redis volontiers ce soir, l'Entreprise indique que s'il n'y a pas d'accord ou qu'il est dénoncé au niveau de la branche, elle essaiera d'en faire un au niveau de l'Entreprise, donc ce n'est pas tout de suite et ça n'intéresse pas ce qu'on est en train de faire là pour la période qui nous amène jusqu'au 31/12. Nous sommes sur quelque chose qui pourrait être utile en 2021 ou 2022 si d'aventure ces histoires de plan de transport adapté devaient perdurer. Ce n'est pas ce que l'on souhaite, je peux vous le dire. J'espère que le plan de transport normal, que le service public, que les gens vont revenir dans les trains le plus tôt possible, mais nous sommes obligés de prévoir, en tout cas c'est l'esprit des travaux en cours au sein de la branche et potentiellement au sein de l'Entreprise, ce qui pourrait avoir lieu. Donc l'APLD, les critiques que j'ai entendues dans la déclaration SUD, ne valent pas pour le vote qu'on attend là sur le dispositif qui est ni plus ni moins la même chose que celui du mois de mars, mais comme on réactive le droit à l'activité partielle jusqu'au 31 décembre et que l'on va mettre quand même quelques personnes en activité partielle... Alors, on vous donne les éléments. Ils sont simplement dans le dossier. Le dossier est très formaté par les obligations légales, mais en gros il y a quelques points intéressants. L'annexe 1 donne le plan de transport qui quelque part justifie le fait du recours à l'activité partielle. Vous avez compris que les organisations maintenance ne sont pas impactées. On a écrit que potentiellement, à la marge, il

pourrait y avoir peut-être quelques heures d'activité partielle au Technicentre, mais ça veut dire vraiment qu'on a fini le boulot et qu'on a bien rétabli le travail un petit peu en retard qu'on avait ces dernières semaines. Vous avez compris que les organisations escale, vente... à ce stade ne sont pas impactées puisque le plan de transport est quand même large, très supérieur à ce qu'on a pu connaître en tout début de confinement aux mois de mars/avril. Chez les autres sédentaires, les escales, tout cela, ça tourne normalement. Finalement, quand on regarde la situation, il y a deux catégories qui vont être touchées par l'activité partielle. Ce sont bien évidemment les roulants, vous avez moins de trains donc mécaniquement vous avez moins de JS conduite, moins de JS ASCT et donc potentiellement il y aura des journées d'activité partielle et les services du siège régional, donc ce qu'on appelle les services support, les gens qui sont sur Amiens ou à Lille à Perspective qui pourront, d'une manière un peu forfaitaire, c'est ce qu'on a commencé à faire depuis le 9 novembre et ça devrait durer jusqu'aux vacances de Noël, avoir jusqu'à une journée par semaine, en moyenne, d'activité partielle, nous sommes sur un taux de 20%. Pourquoi ? Parce que c'est une manière de limiter les pertes financières. C'est avant tout un dossier financier ce que nous vous présentons. Ce n'est pas un dossier plan de transport, technique, on n'est pas du tout dans de l'organisation du travail, ça n'a rien à voir avec tout ce qu'on a fait avec les autres dossiers précédents. Nous sommes sur un dossier d'ordre légal et financier avec des dispositions spécifiques que prend l'Entreprise qui ont déjà été mises en œuvre au printemps. S'il faut retenir un mot de mon propos, c'est que les débats au sein de la branche ou qui pourraient avoir lieu au sein de l'Entreprise sur l'APLD, quand je dis au sein de l'Entreprise, ça ne sera pas au sein du CSE TER Hauts-de-France, je n'aurai pas la main pour négocier un APLD chez nous, ça sera au sein de la SA Voyageurs voire au sein du Groupe public pour moi, ce sera dans la SNCF en grand. C'est ce que je crois, mais je n'ai pas beaucoup d'infos à vous donner là-dessus. Ces débats-là n'ont rien à voir avec le dossier qui nous occupe là tout de suite qui est la même chose que ce qu'on vous a demandé au printemps, mais pour le printemps ça durait jusqu'au 30 juin. Là, maintenant, c'est jusqu'au 31 décembre puisqu'on a dû le réactiver depuis le 9 novembre. Je ne sais pas si je suis clair, mais c'est vrai que c'est un dossier un peu technique, un peu juridique, mais j'essaie d'être le plus synthétique possible et puis de répondre aux questions de cette déclaration.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

On avait bien compris que c'était la même présentation que dernièrement au niveau du chômage partiel. En revanche, nous, à l'instar de notre fédération, on a fait un bilan des dysfonctionnements qu'on a pu constater sur la mise en place du chômage partiel, notamment à travers l'ensemble des questions que l'on vous a posées. Effectivement, c'est le même dispositif qui est proposé. Nous, nous vous avons interpellés, en tout cas sur la fin de notre déclaration, sur les travers qu'on a pu rencontrer ici ou là et qui ne doivent pas vous surprendre puisqu'on vous les avait fait remonter, je pense, lors des points COVID. Donc le but de cette déclaration, c'était aussi de vous interpellé à nouveau pour que les dysfonctionnements constatés lors de la première application ne soient pas constatés de nouveau sur cette deuxième application. Je suis désolé, avec les bruits derrière, j'ai perdu un peu le fil. C'est terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Marc.

M. RABIER, Président

J'ai très bien compris, Monsieur LAMBERT. Je pense que les bureaux de commande, aujourd'hui, on ne va pas se le cacher, essayent de bien attribuer les congés conformément à la réglementation. On a eu le point ensemble dans le dernier point COVID vendredi dernier et pour moi nous préférons, on va le dire très clairement, que les soldes de congés soient bien corrects plutôt que de mettre de l'activité partielle parce que c'est ça, pour le coup, la vraie priorité pour passer l'année 2020. Je parle sous l'angle financier et comptable parce que vous savez que quand on a des stocks de congés trop importants, tout cela, ça rentre dans des provisions... et ça a un impact budgétaire assez élevé. Donc la priorité de l'Entreprise c'est quand même de donner les congés et de tirer profit quelque part d'un plan de transport diminué d'un peu plus d'un quart pour faciliter tout cela. La priorité parallèle, la priorité bis si on veut, c'est aussi de rétablir le fonctionnement de la flotte et c'est bien pour cela qu'on exclut, sauf à la marge, quelqu'un qui n'aurait plus de congés, il n'y a plus de boulot, on est le 23 décembre et puis il y a un opérateur de maintenance, le Technicentre aura le droit de le mettre en activité partielle, mais à mon avis ça va être extrêmement à la marge. Puis, on a cet effort, parce que ce n'est pas facile pour les services support, je peux en témoigner. On demande aussi aux services qui ne sont pas en main-d'œuvre directe, en opérationnel, on leur demande aussi, pour des raisons financières, ce n'est vraiment pas parce qu'ils n'ont rien à faire, pour des raisons financières on leur demande de décaler certains travaux et de se mettre en moyenne à 20% en chômage partiel. Ça, c'est une demande de l'Entreprise qui s'applique à la SA Voyageurs, à la SA mère... mais qui ne s'applique pas à Réseau parce que Réseau, un peu comme le Matériel chez nous, va également essayer de bien se remettre d'aplomb sur les travaux qui avaient été un peu décalés à cause de la première vague. Si vous voulez, dans la logique de l'Entreprise, Réseau, et notamment chez nous le Matériel, rattrape un petit peu les retards qu'il y a pu y avoir ici ou là. Les services support font un effort à hauteur d'une moyenne d'un jour par semaine, mais priorité aux congés. Les roulants, effort sur l'attribution des congés sinon activité partielle parce que baisse de charge du fait d'un plan de transport de 72%. Si d'aventure on reprenait le plan de transport normal, il n'y aurait plus d'activité partielle. Ce qu'on vous dit là c'est quand même théorique et d'ailleurs les chiffres en avril, si vous vous en souvenez, étaient des chiffres sur la base d'un plan de transport à 14%, donc un volume d'heures extrêmement élevé et si vous faites le comparatif avec finalement le bilan qu'on vous a donné tout à l'heure dans le point COVID, vous voyez qu'il y a une grosse différence. Bien évidemment puisque le 14% n'a pas duré si longtemps que cela puisqu'ensuite il y a eu le déconfinement et la remontée du plan de transport et on s'en était quelque part un peu réjoui que le service public se remette en marche. Tout ça, on est vraiment dans un exercice légal parce que dans le recours à l'activité partielle, le vote des élus des CSE – dans toutes les entreprises, ce n'est pas une spécificité SNCF – est requis. Mais j'ai entendu, Monsieur LAMBERT, l'activité partielle ce n'est pas qu'un sujet, de mon point de vue ce n'est surtout pas un sujet financier, c'est surtout un sujet d'organisation, de questionnements, de travail aussi pour les équipes RH et puis lié souvent avec d'autres conséquences comme le télétravail, c'est un ensemble de choses dont on discute depuis plusieurs mois qu'il faut régler. Ça rajoute peut-être de

la complexité pour certaines équipes, j'en suis parfaitement conscient et croyez-moi, on fait attention, notamment pour les services support, à ce que tout cela se régule du mieux possible parce que c'est difficile de demander à des gens qui ont beaucoup de travail de décaler ce travail parce qu'on a des cheminots qui se sont engagés sur le terrain, mais aussi dans les bureaux, ce n'est pas toujours un exercice facile. Voilà ce que je voulais partager avec vous, mais je pense que votre message est très clair.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous n'avons pas d'autres demandes de parole, Raphaël.

M. RABIER, Président

Je vous propose de passer au vote formel. J'ai compris que la délégation CGT voterait contre, mais je voudrais bien que vous me le confirmiez puisque vous l'avez déjà annoncé en préambule. Ensuite, Karim, vous organisez le vote.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur le Président, on va vous préciser quand même le vote de la CGT, mais comme vous le dites c'est un copier-coller du mois d'avril et il me semble qu'à l'époque, au mois d'avril, notre CSE s'est exprimé à l'unanimité ou quasi-unanimité contre et il est clair qu'aujourd'hui la CGT fera un copier-coller de son vote du mois d'avril. Donc la CGT s'exprimera contre.

M. RABIER, Président

Entendu. Nous allons être obligés de demander, comme on l'a fait tout à l'heure, avec les noms et vous direz que vous êtes contre. Il me semble, mais c'est un souvenir à confirmer par l'équipe RS, qu'il y avait eu des votes contre, mais il y avait aussi eu des abstentions dans ce vote du 30 avril donc on verra si les positions des uns ou des autres ont évolué pour ce deuxième vote pour une nouvelle période. Peux-tu procéder au vote s'il te plaît, Karim ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous allons procéder au vote pour la consultation sur les conséquences de la réduction temporaire d'activité suite à l'épidémie COVID-19, dont recours à l'activité partielle. Je vais énumérer vos noms et vous allez me répondre pour ou contre. Monsieur KIKOS.

M. KIKOS, Secrétaire

Je vote contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur DECLERCQ.

M. DECLERCQ, CGT

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur FOURNIER.

M. FOURNIER, CGT

Je vote contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame BASSEZ.

Mme BASSEZ, CGT

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame MAHIEUX.

Mme MAHIEUX, CGT

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame BOUKREDIA.

Mme BOUKREDIA, CGT

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur WILLAEYS.

M. WILLAEYS, CGT

Je vote contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur WARTELLE.

M. WARTELLE, CGT

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour la délégation SUD, Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Madame MIET.

Mme MIET, SUD-Rail

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur LENFANT.

M. LENFANT, SUD-Rail

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame RONGIER-JORE.

Mme RONGIER-JORE, SUD-Rail

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur MALANSKA.

M. MALANSKA, SUD-Rail

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur TACHEVIN TABARY.

M. TACHEVIN TABARY, SUD-Rail

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur PLATEAUX.

M. PLATEAUX, SUD-Rail

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour la délégation UNSA, Monsieur HONVAULT n'est pas présent, Monsieur MIENS.

M. MIENS, UNSA Ferroviaire

Pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame COQUERIAUX.

Mme COQUERIAUX, UNSA Ferroviaire

Pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame CORNET WIART.

Mme CORNET WIART, UNSA Ferroviaire

Pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur TOURNAY.

M. TOURNAY, UNSA Ferroviaire

Pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur LEVENT.

M. LEVENT, UNSA Ferroviaire

Pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour la délégation FO, Monsieur DELECOEULLERIE.

M. DELECOEULLERIE, FO

Contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame DEDISSE.

M. DELECOEULLERIE, FO

Je crois que Madame DEDISSE s'est absentée, elle avait un rendez-vous médical.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, merci. Pour la délégation CFDT, Madame MANIER.

Mme MANIER, CFDT

Pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame MARTIN.

Mme MARTIN, CFDT

Pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Béatrice, as-tu pu prendre tous les votes ?

Mme BULTHE, Relations Sociales

Oui. Pour la consultation sur les conséquences de la réduction temporaire d'activité suite à l'épidémie COVID-19 dont recours à l'activité partielle, 18 voix contre et 7 voix pour.

La consultation sur les conséquences de la réduction temporaire d'activité suite à l'épidémie COVID-19 dont recours à l'activité partielle recueille une majorité de voix contre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Béatrice.

M. RABIER, Président

Cette consultation étant terminée, je vous propose de passer au point 10 qui est un point classique d'information du calendrier des périodes de moindres besoins en personnel.

10) Calendrier 2021 des périodes de moindres besoins en personnel

M. RABIER, Président

On vous a donné ce calendrier, comme on le fait tous les ans, est-ce que ça appelle des commentaires de votre part ou des questionnements ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous n'avons pas de demandes de parole, Raphaël.

11) Questions/Réponses

Sans objet.

M. RABIER, Président

Je pense que nous avons eu une journée intense avec des dossiers difficiles, délicats, des échanges que j'ai trouvé très riches sur la concurrence qui vont se poursuivre, je pense, dans le temps forcément et qu'on éclairera peut-être davantage encore avec cette Commission économique en janvier, une fois qu'on aura fixé la date avec le Président. Il me reste à vous souhaiter à toutes et à tous une très bonne fin de soirée.

La séance est levée à 16h25.