

Comité social et économique TER Hauts-de-France

SÉANCE EXTRAORDINAIRE DU 16 DÉCEMBRE 2020 (A distance)

Présents :

DIRECTION

| | |
|---|-----------|
| M. RABIER, DRH | Président |
| M. SERHANI, Relations Sociales | Assesseur |
| M ^{me} BONTEMPS, responsable « Tous SNCF » | |
| M. UBALDI, expert régional Traction | |
| M. DELATTRE, DDO TER Hauts-de-France | |
| M. PERCEBOIS, Pôle Prévention | |
| M ^{me} THIEBAUT, Relations Sociales | |
| M ^{me} BULTHE, Relations Sociales | |

ÉLUS DU PERSONNEL

| TITULAIRES | OS | Exc/Présent | SUPPLÉANTS | <u>OS</u> | Exc./Vote |
|---------------------------|----------|-------------|--------------------------|-----------|-----------|
| M. KIKOS | CGT | | M ^{me} CORBIN | CGT | |
| M ^{me} DERAÏN | CGT | E | M. WATTEBLÉ | CGT | V |
| M. DECLERCQ | CGT | E | M. PIETTON | CGT | |
| M. FOURNIER | CGT | | M. WILLAEYS | CGT | |
| M ^{me} BASSEZ | CGT | | M ^{me} DINGEON | CGT | |
| M. SMAGHUE | CGT | E | M. BERTHEVAS | CGT | |
| M ^{me} MAHIEUX | CGT | | M. WARTELE | CGT | V |
| M. ESPINOUSE | CGT | | M. GOMET | CGT | |
| M ^{me} BOUKREDIA | CGT | | M ^{me} KOURKOUZ | CGT | |
| M. HOUEL | CGT | | M. PARJOUET | CGT | |
| M. LAMBERT | Sud Rail | | M. MALANSKA | Sud Rail | V |
| M. FRANCOIS | Sud Rail | E | M. TACHEVIN | Sud Rail | |
| M ^{me} MIET | Sud Rail | | M ^{me} RICHON | Sud Rail | |
| M. SOUIN | Sud Rail | | M. HIAUX | Sud Rail | |

| | | | | | |
|------------------------------|---------------------|---|---------------------------|------------------|---|
| M. LENFANT | Sud Rail | | M ^{me} PARENTY | Sud Rail | |
| M. EUDELINÉ | Sud Rail | | M. PLATEAUX | Sud Rail | |
| M ^{me} RONGIER-JORE | Sud Rail | | M ^{me} PLESSY | Sud Rail | |
| M ^{me} LE SAINT | UNSA Ferroviaire | | M. LEVENT | UNSA Ferroviaire | |
| M ^{me} COQUERIAUX | UNSA Ferroviaire | | M. MASSE | UNSA Ferroviaire | |
| M. HONVAULT | UNSA Ferroviaire | | M. GAUDEAU | UNSA Ferroviaire | |
| M. MIENS | UNSA Ferroviaire | | M ^{me} DUPRE | UNSA Ferroviaire | |
| M ^{me} CORNET WIART | UNSA Ferroviaire | | M. LEMOINE | UNSA Ferroviaire | |
| M. TOURNAY | UNSA Ferroviaire | | M ^{me} DE SOUSSA | UNSA Ferroviaire | |
| M. DELECOEULLERIE | FO | | M ^{me} ALEXANDRE | FO | |
| M ^{me} DEDISSE | FO | | M. FERTÉ | FO | |
| M. TAILLEZ | CFDT | E | M ^{me} MARTIN | CFDT | V |
| M ^{me} MANIER | CFDT | E | 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 |
| M ^{me} DEBAST | UNSA Ferroviaire | Union nationale des syndicats autonomes fédération des cheminots |
| Loïc FERTE | FO | FO |
| M. VÉZARD | CFDT | Fédération des cheminots CFDT |

Ordre du jour de la réunion du Comité social et économique
du mercredi 16 décembre 2020

| | |
|---|-----------|
| 1) Information de monsieur le président | 20 |
| a. Point Covid-19 | 20 |
| b. Présentation de la démarche du projet d'entreprise : « Tous SNCF » | 27 |
| 2) Point SSCT (4^e trimestre) | 47 |
| c. Calendrier prévisionnel 2021 du CSE et des commissions SSCT | 54 |
| 2) Point SSCT (4^e trimestre) (suite) | 54 |
| 3) Information sur le projet d'évolution d'organisation des escales TER Hauts-de-France, gare d'Hirson | 57 |
| 4) Présentation par les élus d'un rapport d'enquête suite à droit d'alerte pour danger grave et imminent du 24 février 2020 en gare de Longueau concernant l'autorisation de mise en mouvement | 60 |
| 5) Information par son président des travaux de la commission économique du 2 décembre 2020 « Le projet de création des directions de lignes Lille Artois-Douais, Lille Avesnois, Lille Littoral et d'intégration de la traction » | 76 |
| 6) Information sur le projet d'évolution de l'organisation du site de Creil | 85 |

La séance est ouverte à 09 h 30.

M. RABIER, Président

Bonjour ou bonjour pour ceux que j'ai déjà salués. Je vous propose donc d'ouvrir ce CSE extraordinaire et nous allons, si vous le voulez bien, commencer par l'appel.

M. SERHANI, Relations sociales

Pour la CGT ?

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la CGT, seront présents : Fatima BOUKREDIA, Laetitia MAHIEUX, Fabien SMAGHUE sera excusé, il est en arrêt cas contact COVID, David WARTELE, Alexandre KIKOS, Ludovic FOURNIER, Christophe HOUEL, Éric ESPINOUSE, Delphine BASSEZ et Xavier WATTEBLED.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Pour la délégation SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Bonjour. Pour la délégation SUD, nous aurons Mélanie RONGIER-JORE, Maxime LENFANT, Vincent EUDELIN, Marc LAMBERT, Loïc SOUIN, Mickael MALANSKA qui remplace Anthony FRANCOIS et Ludivine MIET.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Pour l'UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Les titulaires sont présents, la délégation est au complet. Terminé.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci, Pauline.

Pour FO ? M. FERTE, FO

Monsieur DELECOEULERIE et Madame DEDISSE sont présents

M. SERHANI, Relations sociales

Merci Loïc. Pour la CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Madame MARTIN remplace Madame MANIER et Monsieur TAILLEZ est excusé et non remplacé. Monsieur VÉZARD présent comme RS.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci, Sébastien. L'appel est terminé, Raphaël.

M. RABIER, Président

Merci beaucoup. Je vous propose d'écouter vos déclarations liminaires si vous en avez en commençant par la CGT.

M. ROTOLO, RS CGT

Oui, Monsieur le Président, une déclaration pour la CGT. Je remets mes feuilles dans le bon ordre.

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

« Monsieur le Président,

Les cheminots et les salariés des filiales étaient appelés à voter du 4 au 10 décembre afin d'élire leurs représentants aux CA des sociétés anonymes composant désormais le groupe public unifié. La CGT progresse de 2,05 % à la SNCF et dans l'ensemble de ses filiales. La CGT salue l'engagement de celles et ceux qui ont fait vivre la démocratie dans notre entreprise. Ils ont confirmé leur attachement et leur confiance à un syndicalisme démocratique, rassembleur, offensif et force de proposition en renforçant la CGT comme première organisation syndicale. Toutefois, le mode de scrutin par voie électronique, dans une période particulière liée au contexte sanitaire et à la mise en œuvre de la réforme de 2018, démontre que la dématérialisation, poussée à son extrême, est un frein à l'exercice démocratique dans l'entreprise SNCF et son groupe.

Les salariés ont exprimé leur volonté de préserver le service public ferroviaire et de lutter contre le démantèlement de notre entreprise et les conséquences que cela pourrait avoir sur les sociétés du groupe. À l'heure où le gouvernement et la direction du groupe SNCF poussent les feux de la concurrence, à l'heure où ils souhaitent imposer le chômage partiel comme perspective, à l'heure où ils gèlent les salaires, à l'heure où ils cassent l'outil de production et les emplois, ces élections démontrent par le résultat du vote en faveur de la CGT que les cheminots et les salariés des filiales sont attachés au développement du service public et à l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail, quelle que soit l'entreprise.

Dans les prochaines semaines, la CGT créera les conditions pour informer et débattre avec l'ensemble des cheminots afin de construire et de se rassembler massivement autour de perspectives revendicatives communes. Pour l'encadrement, la mise en place de procédures liées au protocole sanitaire, les fermetures de nos services, le télétravail, le chômage partiel imposé et les arrêts de la production du printemps dernier sont venus perturber les organisations. Pendant les confinements l'encadrement a pris un certain retard dans son travail. Cette difficulté contextuelle s'ajoute à l'accumulation de réorganisations pour structurer l'entreprise en conformité avec la réforme du ferroviaire de 2018. Rappelons que les agents de maîtrise et les cadres avaient activement participé à la grève de 2018 et s'étaient collectivement déplacés pour voter contre cette réforme lors de la consultation organisée par les organisations syndicales. Aujourd'hui, vous refusez de stopper ces réorganisations et vous les accélérez puisque le gouvernement maintient tous azimuts son calendrier d'ouverture à la concurrence.

Les pertes de recettes non compensées par les aides de l'État et l'effondrement du trafic percutent une trajectoire financière déjà intenable. Les différentes directions révisent leur budget. Pourtant, elles maintiennent les objectifs déclinés aux dirigeants en proximité dans les établissements et leur imposent de nouvelles réductions d'effectif dans les équipes de production comme dans les pôles d'appui. Le contexte est pesant. Expliquer les tenants et aboutissants de réorganisations est d'autant plus

difficile que les discours mensongers ont été multipliés en amont de la réforme. Le président FARANDOU explique que les réorganisations ne se feront qu'à la suite d'une étude socioéconomique, fausses! La direction des ressources humaines reconnaît que les réorganisations sont imposées par les dogmes politiques liés au découpage par produit aux Voyageurs comme au Fret ou à la gestion par axe découlant de Nouvel'R côté SNCF Réseau. Les encadrants doivent aussi accompagner les cheminots vers un transfert parfois certain puisque seules les filiales de la SNCF répondront à l'appel d'offres. Les dés de l'ouverture à la concurrence sont pipés. Malgré les jolis dépliants, l'annonce reste violente. Il en découle une organisation autour de business units, véritables PME qui imposent la polyvalence des métiers.

Or, le contenu des métiers repose sur une technicité et une expertise. Il en va de la sécurité ferroviaire et de la qualité du service public. Le ras-le-bol est présent, la défiance affichée et le sens de notre travail est perdu. Les besoins de transport propre, eux, restent présents. Il faudra, demain, reconstruire le ferroviaire. Pour cela, il faut une SNCF au service de la nation pour produire une réponse fiable. Plus que jamais, la SNCF, outil de la nation, doit jouer un rôle en mutualisant ses moyens de production. Une SNCF, fleuron de la modernité technologique, c'est possible. La condition essentielle est la préservation et le développement des savoirs et des savoir-faire dans l'entreprise.

Comment ne pas parler du SA 2021 qui est dans la même lignée que le SA 2020. Pour résumer, côté ADC et ASCT, ce sont des journées de service imbuables, des temps de retournement toujours très insuffisants, des parcours en EV ou en taxi en veux-tu en voilà, un énième accroissement de la productivité. Force est de constater que les nombreuses remarques émises à l'encontre du SA 2020 à la fois par les ADC via leurs bulletins de service, par les ASCT via leurs rapports, mais aussi par la CGT n'ont servi à rien puisque vous persistez et signez. L'année 2020 et la pandémie a fait que les agents n'ont que très peu subi le SA 2020. Pourtant, cela ne les a pas empêchés de subir des journées de service très pénibles. Certains d'entre eux n'ont même pas pu terminer leur journée de service. Pensez-vous vraiment un seul instant Monsieur le Président que les cheminots vont rester les bras croisés à attendre que le temps passe et subir un SA 2021 en l'état. Si tel est le cas, détrompez-vous, car juste pour rappel, plus de 300 agents de conduite ont signé une pétition unitaire dans laquelle ils expriment leur ras-le-bol et leur mécontentement de ne jamais être entendus. Il y a quelques mois, Monsieur MARTEL avait même préféré, lors d'une plénière du CSE, interrompre un élu CGT qui faisait lecture d'un bulletin de service rédigé par un ADC de l'établissement Traction Hauts-de-France. Preuve en est, vous êtes parfaitement au courant du mal-être au travail de nombreux cheminots lié au SA 2020 et preuve est aussi faite que cela ne semble pas vous inquiéter.

On dit souvent qu'il n'y a que la vérité qui blesse et il semblerait que ce soit le cas pour certains de nos dirigeants. Vu que vous sembliez préférer ignorer leur détresse, jouer la sourde oreille, un préavis de grève sera déposé par les organisations syndicales CGT, UNSA, SUD-Rail et FO. Sur l'EAS, sous couvert d'une interprétation de la Convention TER qui exige un ASCT par train, sauf cas exceptionnels, le nombre de trains circulant en EAS sur notre région ne cesse d'augmenter ainsi que les pressions, intimidations et voire sanctions envers les ADC, leur imposant ce mode d'exploitation dangereux. Les exemples d'incidents sur des trains circulant en EAS

sont nombreux : problèmes de sécurité, agressions. L'émotion suscitée à la suite de l'accident de Bouzincourt est malheureusement vite passée.

C'est pourquoi la CGT a pris ses responsabilités et a déposé un préavis de grève couvrant l'ensemble du personnel ADC et ASCT des Hauts-de-France, permettant ainsi aux cheminots de s'exprimer contre ce mode d'exploitation dangereux. La solution est simple, elle passe par l'embauche massive d'ASCT pour permettre de répondre au plan de transport avec une réserve permettant d'accorder enfin les congés et donc d'avoir un agent d'accompagnement formé à bord de tous les trains. Dernièrement, vous nous convoquiez pour une CSSCT mutualisée sur un dossier extrêmement brûlant : un projet d'évolution du dispositif de commande du personnel. En résumé, mise en place d'une commande centralisée des personnels roulants et sédentaires. À la clef, pas moins de 60 suppressions de postes. Le dossier est, pour la CGT, directement lié à la mise en place des DDL. Pourtant, depuis des mois, vous niez. Encore un beau geste de courage de votre part que d'assumer l'évidence. Faut-il rappeler que vous n'avez de cesse de répéter depuis des années qu'il n'y aurait pas de projet de commande centralisée, car cela n'était pas pertinent ? Rappelons qu'au Fret, cette commande centralisée a fait des ravages sur le plan des relations humaines. On dit toujours qu'on sort grandi de ses erreurs, apparemment ce n'est pas le cas pour vous.

Les organisations syndicales CGT, SUD-Rail, UNSA et CFDT ont donc refusé d'assister à cette représentation qui n'est qu'une étape avant la mise en place prochaine du logiciel OSCAR. C'est pour toutes ces raisons que les organisations syndicales CGT, SUD-Rail, UNSA et CFDT ont décidé collectivement de déposer un droit d'alerte sur les risques psychosociaux liés à ce projet et ceci suite à l'interpellation de nombreux agents sur leur inquiétude quant à leur avenir. Comment accepter que vous puissiez demander à vos CUP, à vos DUO, qui au passage verront eux aussi leur poste supprimé au 1^{er} février 2021 annoncer à leur bureau de commande votre projet et d'expliquer à leurs agents que leurs postes seront également supprimés au 1^{er} avril 2021. Côté dialogue social, vous êtes dans votre continuité. La CGT ne s'associera jamais à un projet destructeur d'emplois, il est hors de question de négocier des projets qui ne raisonnent que par l'argent.

Enfin, abordons le sujet de la mise en place du SIPH. Dès le 13 décembre, les premiers méfaits de l'utilisation du SIPH ont vu le jour ayant des conséquences sur la sécurité et la régularité des circulations. Pourtant, dans notre déclaration du 29 octobre 2020, nous vous avons alertés sur les risques de dysfonctionnement de ce projet. La recherche obsessionnelle de gains de productivité a conduit notre entreprise à engager un vaste programme d'industrialisation de la production horaire sans en mesurer toutes les conséquences. Lors d'une DCI, le 27 novembre 2020, la fédération CGT avait alerté le groupe de travail SIRIUS. Notre fédération était intervenue sur le côté transverse d'un tel projet.

Comment et pourquoi les conducteurs de train ont-ils été laissés à l'abandon sans aucune information et formation ? L'absence de vitesse limite ou la suppression des vitesses de référence sur les fiches train auront des répercussions sur la sécurité et la régularité. Le 13 décembre 2020, la multiplication des vitesses limites erronées, par exemple 103 km/h au lieu de 100 entre Don et Lille et les emplacements pas toujours situés au bon PK ont obligé la direction de la Traction à traiter la situation en urgence et de manière curative en affichant des notes de sécurité un peu partout et en

déployant des astreintes pour interpeller les conducteurs sur la nécessité de consulter lesLILI avant le départ. L'absence de vitesses références a contraint la direction à créer des vitesses moyennes beaucoup moins fiables en termes de régularité et donc en termes de sécurité pour essayer de pallier un système défaillant.

Au vu des premiers retours effectués par les agents, il s'avère que ce système est insuffisant pour conduire dans de bonnes conditions. Les conducteurs n'ayant plus les mêmes informations que les aiguilleurs, cela pourrait provoquer des difficultés de communication et ainsi augmenter le risque d'incompréhension voire de tension. De manière générale, toutes les interfaces entre les intervenants sont ignorées et sont pourtant essentielles dans notre chaîne de sécurité. Une fois de plus, le démantèlement de notre entreprise en une multitude de SA et la gestion par activité démontre les limites d'une mutation vendue comme novatrice et performante alors que nous sommes bien face à un projet dogmatique archaïque d'un autre temps et qui aura des répercussions pour la sécurité des usagers et des cheminots.

Je vous remercie. »

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Y a-t-il une déclaration SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Pour SUD, il n'y aura pas de déclaration.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Pour l'UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Il n'y a aura pas de déclaration aujourd'hui, il y en aura une pour demain. Terminé.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci, Pauline. Pour FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Pas de déclaration aujourd'hui pour FO.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Pour la CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Pas de déclaration liminaire. En revanche, on en aura une pour le premier point de l'ordre du jour.

M. SERHANI, Relations sociales

Entendu, Sébastien.

M. RABIER, Président

Merci. Je vais reprendre les points de la déclaration CGT et apporter quelques éléments, bien évidemment. Sur le sujet des élections professionnelles des Conseils d'administration puisqu'il y a plusieurs sociétés, dont la société mère. C'est terminé, nous avons eu les résultats. Je voulais souligner le gros travail de préparation qui a

été fait parce que même si c'est digitalisé, même si c'est dématérialisé comme vous l'avez dit, Monsieur ROTOLO, il y a quand même tout un travail de préparation qui a été fait, en particulier par Élodie LAMBERT côté département relations sociales avec les différentes organisations syndicales. Je voulais le souligner parce que ce travail a été de très, très bonne qualité et a permis, on va dire, à tous ceux qui le souhaitent, d'être informés et de pouvoir voter dans les meilleures conditions. Je n'ai pas de commentaires autres à faire sur le fond des élections, qui a gagné et qui a perdu. Je parlais simplement de ces nouveaux Conseils d'administration, de ces nouveaux élus, qui se mettront donc en place dans le cadre des nouvelles sociétés anonymes. Vous avez évoqué le retard qui serait pris par l'encadrement en général. Oui, cette année, vous l'avez souligné et je veux le partager avec vous, c'est vraiment une année qui se termine, 2020, que nous n'avons jamais vécue, avec tous les déboires qu'on a pu connaître, externes et internes. L'encadrement, je veux le dire ici, je souligne souvent l'investissement des cheminots qui sont sur les postes opérationnels, mais je veux aussi souligner l'investissement extrêmement élevé, en particulier de la ligne hiérarchique de proximité, les DPx qui ont été quand même sur beaucoup de fronts depuis ce début d'année entre le grand conflit majeur qu'il a fallu quand même gérer avec la continuité du service public et la situation COVID que nous connaissons depuis le mois de mars. Cet encadrement est extrêmement mobilisé pour faire fonctionner le service public.

Quoi qu'on en dise, on reviendra après sur la situation COVID, elle repose aussi sur une vigilance, une surveillance, de la pédagogie. Là, l'encadrement de proximité est extrêmement actif puisque, on l'a dit, on l'a redit la semaine dernière dans le point COVID, le risque de relâchement, notamment, est toujours présent. Oui, je ne qualifierais pas le fait qu'il y a du retard dans le travail, je dirais qu'il y a eu une année tellement particulière qu'il y a eu des tâches, on va dire, un peu urgentes, permanentes, qui ont continué, qui ne sont pas terminées si on parle de la crise COVID, qui ont fortement nécessité un investissement particulier de l'encadrement et je cite encore une fois l'encadrement de proximité.

Sur le sujet des discours mensongers, je reprends vos propos, en amont des réformes, je ne veux pas faire de politique, nous, pour TER Hauts-de-France, sur l'application de la réforme, ses conséquences et avec le choix que fait notre autorité organisatrice sur la région Hauts-de-France de recourir à l'ouverture à la concurrence comme la loi le prévoit, ce n'est pas un choix qui est fait par toutes les régions, vous le savez, puisqu'il n'y a que quatre régions sur les onze qui, à ce stade, utilisent ce nouveau droit qu'elles ont. Nous, on n'a jamais menti. Depuis le début de cette affaire, à chaque fois qu'il se passe des choses dans cette instance comme dans d'autres, comme en DCI, comme dans les rencontres que peuvent faire Frédéric GUICHARD, le directeur de région, avec différentes organisations syndicales, on dit où on en est, on explique les enjeux, on explique les risques pour le groupe SNCF de tout ce qu'il peut se passer et on explique comment on s'y prépare, on explique comment on veut rester l'entreprise de référence pour le chemin de fer régional. On n'a jamais dit de mensonges. Quand on avait présenté la nouvelle Convention, parce qu'il y a plusieurs choses qui se sont passées au fond depuis dix-huit mois, on n'a jamais menti sur la productivité qui était attendue sur les cinq années dans le cadre de cette Convention collectivité qui se met en œuvre et vous l'avez souligné et c'est compliqué.

Là aussi, je partage avec vous qu'on a des exercices de réorganisation qui sont loin d'être aisés. Vous avez dit, les *Business Units*, puisque vous parlez aussi en anglais, sont de véritables PME. Je ne suis pas d'accord avec cette formule. Nous ne sommes pas des PME. Une PME n'a pas de comptes à rendre à d'autres niveaux, ce qui n'est pas du tout le cas du TER Hauts-de-France et vous le savez très bien. Je n'ai pas le pouvoir de recruter tout seul. Il y a des autorisations de recrutement. C'est historique, tout cela est piloté nationalement, on ne fait pas complètement ce que l'on veut et d'ailleurs, souvent, votre organisation syndicale, la CGT, milite pour qu'il y ait des harmonisations, des logiques de fonctionnement un peu identiques sur l'ensemble du territoire. Donc, nous ne sommes pas une PME, je vous le dis. En revanche, on appartient bien à la société anonyme Voyageurs, SNCF Voyageurs. Je ne fais pas d'opposition entre, je dirais, le développement des affaires, le *business* comme on dit, et les métiers. Tout cela ne peut pas fonctionner l'un sans l'autre. S'il n'y a pas de métiers, s'il n'y a pas de cheminots qui connaissent leur travail avec professionnalisme, on ne satisfait pas ce que l'on doit faire vis-à-vis des voyageurs ou de l'autorité organisatrice conformément à nos engagements.

S'il n'y a pas de *business* ou si le *business* est en berne et c'est quand même la situation dans laquelle nous sommes en TER, mais beaucoup à Voyages avec le TGV. Vous savez que l'argent ne rentre plus quand même, ce n'est pas un scoop. Nous sommes en difficulté parce que s'il y a des cheminots, qu'il y a des trains qui roulent, on a connu cette époque-là et qu'il n'y a personne dans les trains, au bout du bout, il y a des gens, il y a des acteurs politiques, des décideurs politiques qui vont se poser des questions ; notre enjeu c'est de bien faire fonctionner les 2 c'est-à-dire les métiers et il y a tout un tas de mesures qui sont mises en place dans l'entreprise et le dernier accord national réactive [quelque part des commissions nationales métiers. Nous avons la chance, dans notre CSE, d'avoir des commissions métiers, des commissions santé sécurité au travail métiers, ce qui n'est pas le cas de tous les CSE. On installe, vous l'avez vu dans le dossier des directions de lignes, un pôle métiers que l'on conforte. Il y aura un dirigeant qui va l'animer et on est d'ailleurs en train, dans les CSSCT 2021, de les renforcer aussi pour qu'il puisse y avoir des débats encore plus riches côté marketing, côté pôle métiers, côté... Tout cela pour vous dire que les métiers sont importants, ce n'est pas moi qui vais dire le contraire.

D'ailleurs, ils vont évoluer, on l'a déjà dit. L'accord national UTP classification et rémunération, qui avait été validé par certaines organisations syndicales puis dénoncé par d'autres, devrait en tout cas faire l'objet d'une prochaine ordonnance de l'État et avoir une déclinaison au sein de la branche et dans notre entreprise. Là, on réaffirmera, en tout cas on fera la transposition de ce qu'on appelle le dictionnaire des filières actuel, le RH00263, dans ces futurs emplois types qui devront se mettre en œuvre probablement, je n'ai pas de certitudes en la matière, ça ne dépend pas de la SNCF, mais probablement courant 2021. Les métiers sont donc importants, mais les affaires sont importantes aussi. Je ne connais aucune entreprise qui peut vivre éperdument sans chiffre d'affaires. On a donc une situation – ce n'est pas moi qui le dis, c'est le président Jean-Pierre FARANDOU – une situation qui est particulièrement mauvaise cette année en chiffre d'affaires. C'est très en dessous de ce qui était imaginé, bien évidemment, dans le plan de développement pluriannuel qui est celui du groupe public.

On espère qu'en 2021, le rebond va être là, mais nous savons déjà qu'il faudra plusieurs exercices, plusieurs années, pour retrouver les affaires qu'on avait en 2019. Il faut qu'on prenne tous conscience que le groupe public ferroviaire a été lourdement affecté, j'ai envie de vous dire, beaucoup plus par la crise COVID que par la grève historique sur les retraites. Nous ne sommes pas des PME, je me permets d'être un peu insistant là-dessus parce que cette formule qu'on entend, ce n'est pas la première fois que je l'entends dans vos déclarations. Nous sommes dans un groupe public ferroviaire qui est réaffirmé dans ses valeurs, dans son mode de fonctionnement et y compris transversal. Vous le savez, vendredi 18 décembre, cette semaine, après-demain, on met en place la première réunion territoriale présidée par le coordonnateur régional groupe qui n'est autre que Frédéric GUICHARD sur le sujet de l'emploi territorial donc qui dépasse le cadre, bien évidemment, du TER que j'anime avec vous. Tout ça, ça se met en œuvre. Il y a du *business*, il y a des métiers, il y a de la coordination transverse régionale et c'est tout cela qui doit fonctionner, je dirais, en bon ordre et en cohérence. Sur le SA 2021, j'entends. Il y a un préavis, il y a des mécontentements, il y a eu quand même des travaux de fond, je veux le souligner là aussi, qui ont été faits dans les G2T2R tant côté trains que côté agents de conduite. Il y a encore un niveau d'insatisfaction, je prends note.

Ce n'est pas la première année que le changement de service est difficile. Vous avez raison quand vous dites que le SA 2020 n'a été que peu appliqué cette année pour toutes les raisons que je viens d'évoquer préalablement à cause de la crise COVID et des PTA permanents et nous y sommes encore. Demain, Florent MARTEL sera là puisqu'on fera le point production. Je pense que dans les déclarations de demain, demain c'est le CSE régulier et c'est pour ça que je pense que les autres organisations syndicales ont choisi plutôt de faire leur déclaration demain. On y reviendra et je pense que Florent MARTEL pourra donner des éléments plus concrets. Sur le sujet de la CSSCT mutualisée du 8 décembre, là aussi un CSE extra a été demandé par plusieurs organisations syndicales. Il y en a un demain à la suite du CSE régulier.

Donc, on ne va pas faire le CSE extra tout de suite parce qu'on en a un demain après-midi et on reviendra donc sur tout ce qu'il s'est passé depuis le 8 décembre. Je ne sais pas où vous trouvez les 60 suppressions de postes, il me semble, pour quand même avoir travaillé sur ce dossier, qu'on est plutôt autour de 30, mais on discutera de tout cela demain dans le CSE extra à cette occasion. Sur le SIPH, je ne suis pas le meilleur expert de Réseau pour vous en parler, mais j'ai suivi bien évidemment cette affaire, notamment depuis vendredi puisqu'il y a eu une mobilisation, je tiens à la souligner encore et là j'adresse mes plus vifs remerciements aux cadres Traction qui ont mouillé la chemise depuis vendredi, mais surtout tout ce week-end pour faire toutes les vérifications qui ont été demandées, notamment par la direction de la Traction parce que, vous avez raison, il y a eu des interfaces informatiques qui n'ont pas fonctionné correctement entre ce nouveau système de production des horaires, système industriel de production des horaires qui remplace THOR, pour ceux qui connaissaient ce vieux logiciel, qui de toute façon était à bout de course et devait évoluer. Ce SIPH se mettait en œuvre sous l'égide de Réseau pour l'ensemble des entreprises ferroviaires. Nous, bien évidemment, SNCF, mais également d'autres.

La déclinaison technique de tout cela pour un conducteur, c'est la fiche train. Fiche train qui, aujourd'hui, est digitalisée dans l'outil SIRIUS avec l'iPad. Il y a eu des bugs, il y a eu des dysfonctionnements, personne ne le nie. Il y a eu une prise en charge à

la fois technique, bien sûr, informatique pour régler les sujets, mais aussi expliquer tout ce qu'il s'est passé et les mesures qui étaient en train d'être prises, je viens d'en citer quelques-unes régionalement, il y en a eu aussi au niveau national. Nous avons décidé, avec le président de la CSSCT Traction production évolution des services, Xavier FOURNIEZ, dès dimanche matin, qu'il fallait informer la CSSCT production évolution des services. C'est pour ça qu'elle était organisée en urgence lundi matin pour vous dire où on en est en complète transparence par rapport à ces problèmes. À cette heure, les choses sont en train d'être traitées et devront être corrigées. La situation n'est pas terminée de ce que je sais moi en tout cas à l'heure où je vous parle, mais elle est en tout cas prise en charge très sérieusement, je peux vous le dire. Ce n'est pas quelque chose qu'on laisse tomber en disant que ça ira mieux demain, que ça va se régler naturellement, non.

Donc les fondamentaux du métier de conducteur, je les connais bien, qui sont quand même avec des documents qui sont fiables, les LILI notamment, demeurent eux bien évidemment fiables. Nous sommes bien sur cette interface si vous voulez entre l'horaire et la fiche train qui présente des bugs, vous en avez souligné certains et on est train de les traiter. J'espère que demain, ça reviendra sans doute dans les autres déclarations, Florent MARTEL aura peut-être plus d'informations sur le sujet. Il y a une DCI nationale, pour terminer, qui a été déposée sur cette thématique, je crois, par la CGT, il me semble avoir vu cela hier. Il y a une demande de parole de Monsieur WARTELLE.

M. SERHANI, Relations sociales

Puis de Monsieur ROTOLO.

M. RABIER, Président

Je vous écoute.

M. WARTELLE, CGT

Pour revenir un peu sur vos propos sur le nouveau logiciel des fiches horaires, le SIPH. On parle d'une évolution du logiciel Thor, mais là l'évolution, on ne voit pas du tout d'amélioration, au contraire on se crée des problèmes. On se crée des problèmes et ça, on le sait depuis qu'on parle de ce nouveau logiciel. Donc depuis octobre et les tables rondes, depuis les groupes de travail SIRIUS. Donc, déjà en octobre ces mêmes problèmes apparaissaient avec les problèmes de vitesse limite qui étaient liés aux gares où il y avait plusieurs LILI donc la vitesse limite disparaissait. Il y a une vitesse moyenne au lieu de la vitesse de référence, mais ça, cela va créer des problèmes forcément. Quand on a un train et qu'on est direct, par exemple, entre Lille et Amiens, on sait qu'on est à telle vitesse jusqu'à Libercourt puis marche sur l'air puis après 140 puis remarche sur l'air, tout cela est en réalité fait pour faire circuler les trains et pour que la régularité soit permise et pour qu'on puisse circuler sur des sillons libres. Donc, tout cela, ça n'existe plus, ce qui fait qu'il va y avoir des sillons fermés. On se crée vraiment des problèmes, on crée des situations compliquées et je ne vois pas du tout où est l'amélioration là-dessus. C'est à se demander s'il n'y en a pas certains à la direction qui cherchent à savoir comment faire pour embêter encore une fois de plus les cheminots. Terminé.

M. RABIER, Président

Merci. Monsieur ROTOLO.

M. ROTOLO, RS CGT

J'aimerais revenir sur le retard de travail de l'encadrement. Je n'ai jamais dit le contraire, Monsieur le Président. On dit simplement qu'il y a le retard de travail lié au confinement et en plus il y a le travail à mettre en place pour mettre en place les restructurations. Tout cela, ça se percute et on explique simplement dans notre déclaration – si vous ne l'avez pas compris, je vous le dis comme ça – qu'il y a une souffrance dans l'encadrement et ça, il faut le comprendre. Il y a une souffrance des cheminots en général dans cette entreprise. Ça devient vraiment un problème grave.

Nous avons des cheminots désabusés qui ne croient plus en l'avenir de l'entreprise, qui ne croient plus en votre discours et qui ne croient certainement pas en vos projets. Nous en sommes là. Ensuite, sur le nouveau système SIPH, on est face à un gros problème. Quand je vous dis tout à l'heure que chaque entreprise, dans le groupe SNCF, chaque entité fait ce qu'elle veut, on est bien face à ce problème. C'est-à-dire que c'est Réseau qui a décidé, qui met en place, personne n'est au courant et on se retrouve face à un problème et en plus avec un logiciel qui m'a l'air totalement défaillant. C'est ça le problème. Ça ne serait jamais arrivé il y a 20 ans un truc comme ça. Je peux vous le dire, ça ne serait jamais arrivé. On aurait été formés, informés et on aurait mis en place un système qui fonctionnait. Là, on est face à un système totalement défaillant et aujourd'hui, qui est-ce qui paye les pots cassés ? Ce sont encore les agents de conduite sur le terrain. Ça, ce n'est pas normal et ne me dites pas qu'il n'y a pas un souci de gouvernance de cette entreprise. On a un grave souci. On ne peut pas arriver un dimanche matin, se lever, prendre ses fiches train et se rendre compte que tout a changé et que même l'encadrement le découvre. Vous ne pouvez pas me dire qu'il n'y a pas un problème sur ce point-là. Je vous remercie.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Monsieur HOUEL. Christophe ?

Pas de réponse de Monsieur HOUEL.

M. SERHANI, Relations sociales

Monsieur HOUEL a demandé la parole, mais on ne l'entend pas.

M. RABIER, Président

Je propose de répondre et Monsieur HOUEL, je vous reprendrai juste après, ne vous inquiétez pas. Je n'ai pas dit que tout allait bien dans le meilleur des mondes concernant l'application SIPH, j'ai constaté, et je le regrette parce que moi aussi, en tant que cheminot comme vous, j'ai envie de dire, ça m'exaspère de voir que nos conducteurs, on leur demande d'être encore plus vigilants que d'habitude, « ne tiens pas compte de cela le temps qu'on corrige, ça va mettre quelques jours »... alors que la fiche train devrait être quelque part conforme à ce qu'on est en droit d'attendre pour assurer son métier de conducteur sans avoir ce petit souci « il y a sûrement peut-être une erreur de vitesse moyenne, de vitesse limite, donc ne fais confiance qu'aux LILI ». C'est un peu le message qu'on est en train de tenir ces derniers temps. J'apporte quand même un élément, c'est l'avantage d'être un petit peu ancien dans l'entreprise, Monsieur ROTOLO, je me souviens en 1993, je le dis avec le sourire parce que j'avais été confronté personnellement à cette affaire en tant que DPX à l'époque, on avait mis en place, en 1993, c'était, pour les plus anciens, peut-être que certains s'en souviendront, c'était Jean-Marie METZLER le patron de tout cela et on était une

entreprise unique, il n'y avait même pas de RFF encore qui est arrivé en 1997. On était vraiment la SNCF telle que vous la souhaiteriez en tout cas côté CGT telle que j'entends vos revendications. On a mis en place un système de vente, je peux vous dire que pendant plusieurs semaines on n'était plus capable de vendre un billet, on les faisait manuellement, papier et crayon pour vendre des billets. Je peux vous dire que le système de gouvernance de l'entreprise est extrêmement simple, une entreprise unique.

Pour autant, nous avons été capables, pendant plusieurs semaines, d'être dans une panade informatique dans le système de vente. Ce n'était pas aussi dangereux que ce qu'on est potentiellement en train de vivre là, mais ça veut dire quand même que les recettes ne rentraient pas. Je ne fais pas forcément de lien entre le système de gouvernance de l'entreprise, les différentes lois qui ont eu lieu, il y en a eu énormément depuis 25 ans et finalement un logiciel qui présente des bugs, en tout cas dans ses interfaces avec d'autres applications. C'est souvent ça le problème des logiciels que l'on sort. Quand il est tout seul il fonctionne bien, mais dès qu'il est connecté... c'est une myriade de logiciels dans l'entreprise, d'applications, que ce soit à destination des voyageurs, des clients ou des métiers, des agents, on voit bien que de temps en temps c'est dans les interfaces qu'il y a des erreurs. Je crois qu'il ne faut pas qu'on arrive à conclure que c'est à cause des lois qu'il y a des problèmes informatiques. Il y a des problèmes informatiques parce qu'il y a des problèmes informatiques.

Avant toute chose, ce sont déjà des problèmes techniques qui doivent être résolus dans des délais extrêmement rapides, en tout cas je l'espère. Sur l'encadrement, il y a du retard dans le travail de l'encadrement parce qu'il y a des tâches supplémentaires liées au confinement, oui, c'est ce que j'ai dit, comme vous, nous sommes d'accord. Il y a aussi des tâches liées aux réorganisations, c'est ce que vous pointez. Soyons clairs, le travail de réorganisation, aujourd'hui, quand il s'agit de préparer, d'écrire un dossier, de le travailler avec les représentants du personnel que vous êtes dans les différentes instances... Il est avant tout souvent fait, en tout cas pour tous ces travaux-là par l'échelon supérieur, les DUO, les DET, les directeurs de lignes et l'échelon régional, les différentes entités. Les DPx, bien évidemment ils sont embarqués dans cette affaire puisqu'à un moment donné ils doivent expliquer, organiser des groupes de travail.

Oui, ils ont une charge de travail, mais c'est une charge de travail plutôt d'accompagnement et dans cet accompagnement, c'est très important de faire des entretiens dits découverte pour discuter avec les agents concernés, impliqués, par une réorganisation. Ils sont aidés – c'est ce qu'on va continuer de faire, bien évidemment – par des acteurs RH. On n'abandonne pas les DPx. J'ai dû le dire, je ne sais plus à quelle occasion, on a un programme l'année prochaine en termes de développement des compétences qui va être – je pense que j'aurai l'occasion de le redire demain sur le bloc 3 – centré quand même sur cet échelon-là. Nous savons que nous devons conforter et améliorer les capacités de faire et les compétences quelque part, notamment transverses... nos DPx sont souvent extrêmement compétents quand il s'agit de leur métier, DPx de maintenance, CTT... mais sur les sujets plus transverses, comment fonctionnent les notations... ils sont parfois moins à l'aise parce que ce n'est pas leur préoccupation quotidienne ou en tout cas habituelle. C'est là qu'ils ont besoin de services d'appui et de temps en temps il faut

qu'on les muscle un petit peu sur certaines compétences. On aura donc un programme, je vous le dis, sur cet échelon-là qui est très important dans l'entreprise, c'est vraiment la cheville ouvrière entre le personnel qui exécute les plans de transport, le service... et les échelons supérieurs. Si cet échelon DPx est fragile, s'il n'est pas à l'aise, quelque part ça se ressent dans toute l'animation. Ce que je peux dire quand même sur cette notion de risques psychosociaux qui m'anime personnellement depuis plusieurs mois, années, sur laquelle on travaille et vous le savez.

La souffrance en général et en particulier de l'encadrement, moi je ne veux pas mettre ça en relation parce que je trouve que ce n'est pas forcément explicite, mais quelque chose qui nous étonne et on y reviendra sans doute l'année prochaine quand on aura les résultats plus précis par entité, on a eu des résultats AMPLI qui sont tombés là, mais d'une manière très macro donc je n'ai pas le détail par métier, j'ai le résultat pour l'ensemble des milliers de personnes du TER Hauts-de-France donc ce n'est pas suffisant, pour moi, pour faire une analyse. Mais en tout cas, pour tous les items où on était quelque part, année après année, plutôt en retrait, en baisse. En baisse dans : finalement est-ce que je suis bien dans mon entreprise, est-ce que j'ai confiance en son avenir... Ce qu'il se passe cette année chez nous, mais comme partout ailleurs puisqu'on ne fait pas exception, au fond, et partout dans toutes les activités de la SA Voyageurs, c'est que tous les items progressent, ce qui nous a d'ailleurs plutôt surpris. Si je suis très honnête avec vous, on ne pensait pas, on sait bien que la période est dure, qu'elle crée du souci, qu'elle crée des questionnements, que chacun galère un peu depuis plusieurs mois avec cette situation COVID, y compris au niveau personnel. On y reviendra parce qu'on est en train d'essayer de comprendre, mais on n'a pas suffisamment d'éléments de l'entreprise qui fait ça. On les aura, je pense, en janvier ou en tout cas en début d'année.

On veut essayer de comprendre ce qu'il se passe, pourquoi finalement d'un seul coup on progressait par rapport aux années d'avant alors que tout laisse à penser, quand vous vous exprimez il y a quand même un fond de ressemblance avec ce qui nous remonte. Les DPx font remonter beaucoup de choses. On a aussi ce canal DPx qui fonctionne bien, qui fonctionne même très, très bien. Il y a quand même une forme d'harmonisation entre ce que vous dites d'une manière assez forte dans vos déclarations, dans le traitement des dossiers et ce qui nous remonte et on voit des résultats qui interpellent dans le sens positif. Il va donc falloir qu'on analyse tout cela et je pense qu'on le partagera avec vous quand on aura des résultats plus précis et on verra si on peut en faire un point spécifique d'un CSE pour qu'on se pose des questions en se disant : finalement, on a des gens qui de temps en temps s'inquiètent... mais qui reconnaissent... parce que, soyons honnêtes, ce qu'il se passe à la SNCF aujourd'hui est plutôt mieux que ce qu'il se passe dans bien d'autres entreprises, souvent plus petites que nous, et qui n'ont pas ce niveau de protection sociale qu'on a pu assurer tout au long de l'année en conséquence du COVID. On a quand même fait des choses, je trouve, très intelligentes et très intéressantes pour l'ensemble des salariés que nous sommes et c'est plutôt à mettre au crédit de l'entreprise. Tout cela, ça sera analysé. Je ne dis pas que tout va bien, je dis qu'il y a des gens qui effectivement expriment des choses, qu'ils soient de l'encadrement en général ou des cheminots le plus largement possible, et il y a aussi des gens qui s'expriment à travers des enquêtes qui sont observées année après année puisqu'avant, c'était TEMPO et maintenant c'est AMPLI, mais au fond c'est la même

philosophie de prendre la température tous les ans sur des items extrêmement proches et de regarder l'évolution de ces items. Ces dernières années, on avait une évolution qui n'était pas terrible, c'était même un peu à la baisse dans un certain nombre d'items, dans l'indice de confiance qu'on a dans son entreprise, son avenir... et là, on observerait en tout cas un rebond positif qui nécessitera donc des analyses. Monsieur HOUEL, j'espère que cela fonctionne, je vous laisse à nouveau la parole si votre micro fonctionne.

M. HOUEL, CGT

Plusieurs choses. Notamment par rapport à la CSSCT du 8, je tiens juste à rappeler que les dépositaires du droit d'alerte, à l'issue de l'enquête immédiate où un désaccord persistait, ont demandé la tenue d'un CSE extra plutôt qu'une CSSCT extra et ça nous a une fois de plus été refusé. Il a donc fallu que les organisations syndicales fassent quelques jours après une demande de CSE extra et demain, à l'issue d'un CSE ordinaire, va encore se tenir un CSE extra. À un moment, vous cherchez fortement les complications. Ensuite, pour parler du SA 2021, parce qu'il y a quelque chose qui me choque, vous niez encore l'évidence, mais il y a un réel mal-être au travail, notamment au travers des journées du SA 2020. Ce SA n'a pas été mis en place sur une année entière, mais il a suffi à démontrer que ça n'allait pas. Il y a de nombreuses journées de service qui sont imbuables, qui sont très pénibles.

C'est la première fois que je vois et que j'entends, depuis que je suis cheminot, depuis 1995, qu'il y a des agents de conduite qui ont cessé leur service en cours de journée parce qu'ils n'en pouvaient plus et donc ils appellent le GATER et ils lui expliquent que le dernier aller-retour Lille – Hazebrouck, Lille – Lens, Lille – Valenciennes, ils ne le feront pas parce qu'ils sont à bout. Donc c'est quelque chose qui m'interpelle et aurait dû vous, vous interpeller. On s'aperçoit que même s'il y a eu quelques avancées au sein des G2T2R, la pénibilité des journées subie au travers du SA 2020 est intégralement remise en place pour le SA 2021. Donc, sachez bien qu'on n'en restera pas là parce qu'il y a plus de 350 agents de conduite qui ont signé une pétition unitaire dans laquelle ils voulaient vous exprimer clairement leur mécontentement et leur mal-être au travail. Je me répète, mal-être au travail. Donc, un préavis sera déposé parce que lors de la réunion de conciliation c'est toujours la même douce mélancolie qu'on entend dans le sens où la direction travaille les roulements agents de conduite par rapport à des roulements rames tout en devant respecter le budget, le maintien de la robustesse entre 16 heures – 19 h 30 et 6 heures – 9 heures et le maintien de l'équipage. Donc à aucun moment vous ne prenez en compte le critère humain dans le montage des roulements du personnel.

Donc ça fait plusieurs années qu'on s'aperçoit que vous adaptez le travail à l'homme plutôt que l'inverse. Donc il serait quand même temps que vous preniez réellement en compte les remarques, aussi bien les remarques de la CGT, des ASCT à travers les rapports et des ADC à travers leurs bulletins de service parce que ça ne va plus pouvoir continuer comme ça et on s'aperçoit aussi qu'à travers... la seule réponse qu'on sait nous donner c'est : « on en prend note. Il y a des insatisfactions, mais comme tous les ans ». Ça, ça m'horripile aussi. Là, la nouveauté c'est qu'on nous vend la mise en place de groupes de travail en 2021 pour essayer de faire éventuellement mieux pour le SA 2022. Ça, c'est totalement intolérable. Ensuite, je prends ne serait-ce qu'un exemple sur les nouveaux TER Paris – Lille et Lille – Paris, on s'aperçoit que les sillons, on ne les a toujours pas. À l'heure où je vous parle, on

ne sait toujours pas si ces trains circuleront, c'est quelque chose de dingue. On apprend aussi il y a quelques jours que la réouverture de l'axe Saint-Pol – Arras, tout compte fait, avec les problématiques qu'il y a, on va le laisser fermer et il sera totalement fermé sur la totalité du SA 2021. Donc le travail que les membres du G2T2R et que la direction a fait, notamment sur Lens, c'est réduit à néant. C'est quelque chose qui est extraordinaire. Je tiens une fois de plus à vous alerter sur le fait qu'il faut quand même prendre en compte les remarques et notamment celles qui font qu'il y a des cheminots aujourd'hui qui sont à bout et qui ne terminent pas leurs journées de service. Ça, c'est très, très, très inquiétant.

Dernier petit point, mais on en reparlera demain lors du CSE extra, je tiens à vous rappeler qu'avec votre dossier réorganisation des bureaux de commande, vous avez mis un réel mal-être en place, quand je vous dis mal-être, c'est extraordinaire. Tous les jours, j'ai environ trois ou quatre coups de téléphone de GM qui se demandent ce qu'ils vont devenir au 1^{er} avril. Nous, on leur dit la vérité, on leur dit bien que les gens qui vont réussir à sauver leur poste au 1^{er} avril, ils risquent de sauter dans les semaines à venir parce que la troisième phase de votre dossier qui va anéantir l'emploi c'est OSCAR et on sait pertinemment qu'OSCAR va encore plus détruire d'emplois que votre projet de réorganisation des bureaux de commande. Donc j'invite aussi la Direction Régionale, vous, Monsieur RABIER - Monsieur MARTEL n'est pas là, mais je lui dirai demain – à se rendre directement auprès des agents des différents bureaux de commande pour leur expliquer votre stratégie et leur expliquer qu'il faut qu'on s'adapte et qu'il faut qu'on supprime de l'emploi. Moi, je n'ai pas de casquette assistante sociale, mais je ne sais franchement pas quoi répondre à ces gens-là.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur HOUEL. Avant d'entamer le point COVID, quelques derniers éléments de réponse. Sur le fonctionnement d'un droit d'alerte, on en a eu beaucoup cette année, comme l'année dernière d'ailleurs, c'est toujours pareil, il y a une enquête immédiate avec le dépositaire ou une personne désignée particulièrement compétente pour le sujet et, s'il y a désaccord, ce qui arrive souvent malheureusement, s'il y a désaccord sur les mesures prises, sur la réalité du danger grave et imminent... il y a normalement réunion de la CSSCT compétente.

Pourquoi avons-nous mis cela finalement dans le règlement intérieur ? Parce que la logique première, effectivement, ça serait de réunir le CSE. On a voulu déléguer cette réunion d'urgence dans les 24 heures, vous vous souvenez que l'inspection du travail nous a rappelé qu'il ne fallait pas aller au-delà des 24 heures parce que de temps en temps on avait un peu dérivé avec les histoires de week-end et autres. Pourquoi a-t-on mis cela ? Parce qu'on se dit, je vais prendre un exemple, on en a eu sur des sujets techniques, j'ai en tête un pont sur Longueau où à un moment donné il faut qu'on mette... parce que c'est une deuxième chance quelque part de se mettre d'accord sur les mesures la CSSCT, c'est l'idée que si on ne s'est pas mis d'accord avec les dépositaires et les représentants de la direction, on a une rediscussion quelque part assez rapide dans les 24 heures avec cette commission, la commission intéressée, la commission qui a les membres les plus compétents pour travailler le sujet. Là, quand on a eu par exemple le cas sur le Technicentre, on réunit une commission qui est quand même composée d'un certain nombre d'agents du Technicentre, elle nous paraît, avec Arnaud RAMACKERS, le président de CSSCT, plus apte à apprécier les considérations particulières, les éléments de contexte, ce qu'il se passe

particulièrement à Calais. C'est mieux que l'ensemble du CSE où il y a quand même une diversité très importante de profils et pas forcément les profils les plus « compétents » pour connaître la situation précise. Donc la CSSCT, pour moi, on ne cherche pas les complications, on cherche à être le plus efficace possible pour tenter d'être d'accord sur des mesures parce qu'on part du principe, c'est ça finalement l'esprit de la loi, s'il y a danger grave et imminent c'est que... finalement, il est bien fait le Code du travail, on se met autour du sujet tout de suite, enquête immédiate dans les heures qui suivent, très rapidement et ensuite on se donne une chance en CSSCT, un peu comme avant en CHSCT.

Néanmoins, j'observe, c'est ce qu'il s'est passé la semaine dernière, que souvent la CSSCT débouche, au fond, sur la même conclusion que ce qu'on a pu avoir en enquête immédiate. Je n'ai pas beaucoup de cas en tête où on a utilisé la CSSCT, ni le CSE d'ailleurs, même quand on réunit le CSE, ça nous est arrivé parfois de passer directement à la case CSE ou de ne pas réunir la CSSCT, je n'ai pas de cas en tête où on a réussi à trouver un accord sur les mesures à prendre. Ça veut dire que finalement, malheureusement, je le regrette aussi, que ce soit la formule CSSCT que l'on privilégie et qui est prévue dans le règlement intérieur ou le CSE, on arrive souvent au même point que dans l'enquête immédiate parce que les positions des uns et des autres sont souvent assez précises au moment de l'enquête immédiate. Il n'y a guère d'éléments nouveaux qui arrivent après coup. Là, il y a eu une demande la semaine dernière d'un CSE extra en plus de la CSSCT, c'est tout. Elle est normale, elle est réglementaire, on fait le CSE extra demain après-midi. Je ne veux pas faire de scoop, mais on n'aura pas de choses complètement nouvelles par rapport à ce qu'on a pu expliquer lors de l'enquête immédiate et lors de la CSSCT qui avait été réunie le jour même, le 8 décembre. Monsieur MARTEL sera évidemment là demain puisqu'il pilote ce dossier-là, mais je ne vois pas d'éléments complètement nouveaux par rapport à cela. On y reviendra demain après-midi donc je ne veux pas faire le débat de demain après-midi comme je l'ai dit tout à l'heure.

Un point quand même, pour terminer, on a parfaitement conscience qu'il y a des conducteurs qui ont signé une pétition. D'ailleurs, c'est une formule un peu nouvelle, on n'avait pas forcément cela par le passé. Ça nous alerte, on l'a pris en compte puisque, à un moment donné, d'ailleurs, vous avez noté que quasiment 90 % des gens qui avaient signé avaient signé avant ou au pire au moment des discussions, vous l'avez dit vous-même qu'il y a eu des avancées dans les G2T2R. Moi, je fais une différence entre une alerte et ensuite un travail qui a été effectué notamment par les ex commissions roulements et ensuite un changement de service qui doit se mettre en œuvre. On le sait, et on le dit d'ailleurs tous les vendredis en point COVID parce que ça touche aussi le processus de commande des agents de conduite en particulier qu'on a du mal à anticiper pour leur visibilité parce qu'on est en PTA permanent, les gens sont tout le temps quelque part en FAC et on le sait qu'on a des problèmes de retours sillons, ce n'est pas un scoop malheureusement. Cette année ne fait pas exception. Vous avez raison, quand on n'a pas le sillon, on a du mal à clarifier la JS, le roulement et la grille. Quand Réseau revient sur ce qu'il nous a dit, vous parlez de l'Étoile de Saint-Pol, oui ça modifie la donne, mais il y a ce qui relève de notre compétence TER Hauts-de-France d'entreprise ferroviaire avec tout ce qu'on fait, y compris avec les représentants du personnel, et puis il y a ce qui relève de la compétence du gestionnaire de l'infrastructure. Moi, je veux bien tout entendre, Monsieur HOUEL, mais ces sujets-là, faites-les remonter à d'autres CSE Réseau,

mais nous sommes, nous, quelque part un peu en conséquence de difficultés, de modifications de calendriers de Réseau, de difficultés de donner les sillons, qui font que nous, derrière, on galère, nous et les autres entreprises ferroviaires. Je peux vous dire qu'il n'y a pas que la SA Voyageurs qui est en difficulté, la SA Fret également et j'ai envie de dire que tous les concurrents galèrent également avec des changements de service qui sont rendus compliqués par des incertitudes ou par des changements.

Malheureusement, ce n'est pas la première année que ça se passe comme ça, je le regrette, mais on ne pouvait pas critiquer que le seul TER. On est complètement dans le même bateau que vous à essayer de faire coïncider des hypothèses de travail qui ensuite doivent être revisitées si les sillons ont changé parce que, à un moment donné, on applique l'ex RH0077, on respecte l'accord sur le temps de travail de 2016 qui finalement n'a pas beaucoup bougé par rapport à ce qui prévalait auparavant quand c'était le règlement et l'ancien décret ex RH0077, donc on n'est pas en train d'appliquer l'accord de l'UTP. Quand vous dites qu'on n'est pas humain, j'entends « vous n'appliquez pas les critères humains », je ne peux pas me retrouver dans vos propos, je ne suis pas d'accord. On applique l'accord sur le temps de travail de l'entreprise qui est quand même mieux disant que celui de l'accord cadre de la branche. Voilà ce que je pouvais vous répondre. Je vous propose de passer au point COVID.

M. SERHANI, Relations sociales

Nous avons une demande d'intervention de Monsieur HOUEL.

M. HOUEL, CGT

C'est pour faire une réponse rapide à vos réponses. Je prends note, concernant les sillons, personnellement je pense que c'est la première année où on n'a toujours pas les sillons de Réseau donc juste pour dire que si COVID il n'y avait pas, le SA 2021 serait en place depuis dimanche dernier et aujourd'hui il y aurait des trains qui ne circuleraient pas parce qu'on n'aurait pas encore les sillons. Donc, oui, vous avez raison, vous êtes d'accord avec la CGT dans le sens où l'éclatement de l'entreprise en plusieurs SA et compagnie, c'est bien néfaste pour le service public. Là-dessus, je suis d'accord avec vous. Ensuite, concernant la pétition, oui vous dites que cette pétition a été signée pendant les négociations et que depuis il y a eu certaines avancées, je ne le nie pas, je l'ai même dit dans ma première intervention. Je me répète, mais ces avancées ne permettent pas de supprimer la pénibilité qui était apparue lors de la mise en place du SA 2020. Cette pénibilité n'est pas supportable par de nombreux cheminots. Le mal-être qu'il y avait l'année dernière, il sera encore présent cette année et ce n'est pas acceptable pour la CGT. Terminé.

M. RABIER, Président

Très bien. Je vous propose de passer au point COVID parce qu'il y a des éléments intéressants à porter à votre connaissance à la suite de ce qu'il s'est passé notamment sur le site de Calais.

1) Information de monsieur le président

a. Point Covid-19

M. RABIER, Président

Normalement on vous donne les chiffres toutes les semaines. Les derniers datent d'hier. Sur l'ensemble du territoire Hauts-de-France, toutes activités et toutes SA confondues, actuellement 28 cas. Dans les 28, il y en a un qui est en cours de test, mais on va considérer qu'il est porteur du virus. Donc 28 cas, 22 en confinement cas contact, 80 personnes à risque – vous savez, ce décret qui prévoit que l'on doit rester à la maison si on est à risque par rapport à d'autres pathologies – et 2 gardes d'enfants. Nous avons un agent du Technicentre Hauts-de-France, un assistant DPx, hospitalisé la semaine dernière et qui est sorti de l'hôpital lundi donc tant mieux, s'il a pu sortir c'est que ça va dans le bon sens.

Pour la partie TER qui nous intéresse, 21 cas, avec le cas en test ça fait 22 personnes porteuses du virus, 18 en confinement cas contact, 39 agents à risque et 2 gardes d'enfants. Nous représentons, TER Hauts-de-France, une proportion finalement assez importante sur l'ensemble du périmètre. En tout cas, nous on fait un suivi qui, je peux vous le dire, est extrêmement précis avec les différents... je vous laisserai la parole, Madame LE SAINT, ne vous inquiétez pas. Je vous donne les petites infos et ensuite on débat sur le point COVID. On a donc eu, la semaine dernière, un droit d'alerte sur finalement les mesures de prévention COVID, sur ce qu'il se passait notamment au Technicentre Hauts-de-France et en particulier le site de Calais. La procédure, comme je l'ai expliqué juste avant, une enquête immédiate infructueuse, une CSSCT infructueuse et nous avons saisi l'inspection du travail, comme le prévoit le Code du travail. L'inspecteur du travail n'étant pas revenu vers nous à cette heure. En revanche, ce qui est à noter c'est que l'autorité régionale de santé, l'ARS, a donc demandé, à la suite de cette affaire, puisqu'on a eu quand même jusqu'à sept cas en une semaine d'agents porteurs du virus, elle a demandé des tests de dépistage massifs de l'ensemble des personnels, y compris les sous-traitants, sur le site de Calais.

Ce test a eu lieu hier, le 15 décembre, pour l'ensemble. On a donc testé tous ceux qui travaillaient, l'ARS mandate, diligente, un laboratoire qui fait ce travail-là. Ça a donc eu lieu hier, il y a 50 personnes qui ont donc été testées côté SNCF. Je n'ai pas le nombre côté sous-traitants. Dans ces 50 personnes, je vais y revenir, il y a quand même eu 4 personnes qui n'ont pas souhaité être testées. L'ARS, malgré le fait que ce soit une autorité, nous sommes dans un État de droit, c'est un peu comme le vaccin, on ne peut pas imposer aux gens d'être testés et il y a eu un refus également du côté sous-traitants. Je vous dirai juste après ce qu'on a décidé de faire en plus par rapport à cette situation qui nous interpelle parce que, on se le redit, la lutte contre ce virus elle invite tous les responsables, donc l'entreprise bien évidemment, avec un certain nombre de mesures, mais il y a des responsabilités, j'ai envie de dire, individuelles de chacun, de chaque citoyen et il y a même une responsabilité collective. Tous les préventeurs que l'on peut être, y compris vous dans les CSSCT ou en CSE, vous avez aussi ce rôle, à un moment donné, de vérifier, d'alerter... donc la logique du gouvernement n'a pas changé, tester, isoler, tracer et essayer de casser les chaînes de contamination. C'est pour ça qu'elle a massivement organisé ce test,

bien évidemment gratuit, sur le site de Calais. Par rapport aux quatre refus, nous, nous n'avons pas plus de pouvoir que l'autorité. On ne peut pas imposer à quelqu'un d'aller se faire tester et de venir avec un test en bonne et due forme avant de travailler. Tant qu'il n'a pas de symptômes, à la limite il a le droit de travailler.

Cependant, ce qu'on a décidé avec Arnaud RAMACKERS à la suite de ces refus, c'est de refaire de la pédagogie, de redire aux gens que ça serait quand même bien – ils n'ont pas profité, on va dire, de ce qui se faisait hier – d'aller le faire à titre personnel. On est même d'accord, pour tout vous dire, s'ils travaillent aujourd'hui, pour les libérer une heure afin qu'ils puissent aller dans la pharmacie du coin. Maintenant, dans beaucoup de pharmacies depuis plusieurs semaines, vous faites un peu la queue pour faire un test antigénique et avoir un résultat dans la demi-heure ou dans le quart d'heure. Donc, on leur a même dit « OK, on n'a pas le pouvoir de vous imposer d'être testés. Maintenant, si c'est un problème d'organisation à titre privé, allez-y sur votre temps de travail, ce matin, cet après-midi, nous, on préférerait que... ». Donc on va refaire de la pédagogie pour ces quatre personnes, y compris d'ailleurs pour la cinquième côté sous-traitants.

Voilà ce que je voulais vous dire par rapport à cela. Les résultats de tout cela, il faut normalement à peu près 24 heures pour avoir les résultats. Sachez qu'on les a eus un peu plus rapidement par le laboratoire donc c'est sorti hier soir et même cette nuit et il y a eu une personne, à cette heure et selon ce que je sais moi, une personne qui a été finalement détectée positive sur l'ensemble des 50 tests. Nous sommes donc en train d'appliquer la norme, qui a-t-elle vu dans les 48 heures ? Puis on va l'isoler... et on applique la norme comme si elle était venue nous déclarer qu'elle était positive après un test fait à titre personnel.

Pour terminer, avant de vous laisser la parole, ce qui a changé depuis également hier c'est que les autorisations de déplacement sur l'ensemble de la journée sont maintenant limitées puisqu'on n'est plus en vrai confinement, on est en couvre-feu depuis hier, les déplacements sont limités sur les périodes 20 heures – 6 heures. C'est-à-dire qu'il est nécessaire, pour les cheminots qui travaillent entre 20 heures et 6 heures, de disposer d'une autorisation de déplacements professionnels pour ces moments-là. Il y en a donc quand même pas mal. Sachant que celle qu'ils avaient déjà avant continue de valoir, mais vous le verrez si vous utilisez à titre personnel votre téléphone ou autre, le truc a un petit peu changé et on remettra, je pense, vendredi les nouveaux... mais toute la ligne hiérarchique est bien au courant de tout cela pour que chacun puisse avoir ses autorisations de déplacement. Je vous laisse la parole dans l'ordre, Karim.

M. SERHANI, Relations sociales

Pas de soucis. Je vais également ajouter que j'ai demandé aux établissements de fournir ces attestations aux représentants du personnel qui en feront la demande pour les informations. Hélène, tu avais demandé la parole.

Mme LE SAINT, UNSA Ferroviaire

Merci. J'avais une question davantage sur la méthodologie puisque j'ai posé une question sur la plateforme IRP il y a pas mal de temps et qu'elle est toujours sans réponse, comme de nombreuses autres. Donc ma question sur la plateforme était la suivante : depuis le début de la crise sanitaire, comment sont remontés les chiffres

concernant les malades sur le périmètre du TER Hauts-de-France, sont-ils remontés à l'ARS ? Qui le fait et avec quelle fréquence ? Ça s'inscrit dans ce qu'on vient d'évoquer, mais plus globalement. Merci.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci, Hélène. Il y avait également une demande d'intervention de Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Bonjour à tous. Pour revenir sur le cas, je précise que le droit d'alerte n'était pas que sur le site de Calais, c'était aussi sur Lille. Il y avait les deux sites du Nord-Pas-de-Calais qui étaient concernés. Ensuite, par rapport à ce que vous dites, qu'avez-vous fait des cinq refus, des quatre plus un ? Qu'avez-vous fait des refus ? Comment les avez-vous traités ? Et simplement indiquer que ce dépistage, accepté ou pas, c'était une des revendications que l'on porte depuis le mois de mars et qui, par le biais de l'ARS, vous a obligés à le faire. Comme quoi, quand on vous demande des choses, ce n'est pas que pour embêter le monde ou pas que pour essayer de chercher un loup ou je ne sais quoi, c'est pour préserver la santé physique et mentale des salariés. Juste savoir ces deux points-là s'il vous plaît, merci.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Madame MAHIEUX.

Mme MAHIEUX, CGT

Bonjour à tous. Monsieur RABIER, je voulais vous interpeller un petit peu parce qu'effectivement vous nous parlez d'une forme de cluster sur le Technicentre. Si évidemment c'est le cas, les mesures de prévention qui sont en place sont-elles vraiment suffisantes pour protéger les salariés si on en arrive à des situations comme celles que vous évoquez sur ce site ? Merci.

M. SERHANI, Relations sociales

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

M. RABIER, Président

Merci pour vos remontées. D'ailleurs, nous nous sommes posé toutes ces questions. Je vais donc pouvoir vous apporter des éléments de réponse. Les remontées à l'ARS, en réalité c'est le médecin de région qui doit saisir l'ARS quand il a connaissance, sur un endroit donné, sur un site donné, de quelque chose de particulièrement... tous les chiffres que l'on vous communique, qui sont transparents, que l'on communique toutes les semaines, deux fois par semaine, avec une téléconférence à laquelle d'ailleurs, je l'ai déjà dit, sont invitées les organisations syndicales au niveau national, on les communique aussi aux médecins de région, aux médecins d'établissement qui suivent cela de près. On a donc eu un débat vendredi, l'après-midi ou le matin, je ne sais plus, en point COVID où effectivement le Dr VASSEUR a d'ailleurs été interpellé par les dépositaires du droit d'alerte et le DET sur cette affaire. C'est donc bien le corps médical de l'entreprise qui fait cette remontée à l'ARS, Madame LE SAINT. Nous, on fait des remontées à l'entreprise via la grille que l'on remplit tout le temps à la *task force* et que l'on vous remet par la même occasion. J'imagine qu'au niveau national, je le sais d'ailleurs, on redonne les éléments agglomérés au ministère du

Travail et de la Santé, je le pense. Après, sur le cas de la question de Madame MAHIEUX, elle est importante parce que, au fond, l'ARS décide de quelque chose. Chacun est dans son rôle. Nous, entreprise, on doit prendre des mesures de prévention, notamment sur les situations de travail et autres, on doit vigiler tout cela, on doit relancer parfois un peu la machine parce que l'on sait qu'il y a des risques de relâchement, mais à un moment donné il y a un test massif de dépistage qui est décidé, est-ce qu'on n'a peut-être pas fait assez de choses...

D'ailleurs, il y a eu un certain nombre de mesures un peu coup de poing, un peu complémentaires, qui ont été décidées. Même s'il y a eu désaccord au fond à la suite de ce droit d'alerte, les dépositaires ont considéré qu'il y avait quand même des points très intéressants qui avaient été mis en œuvre, en particulier par le DET. On sait – ce n'est pas moi qui le dis, c'est le médecin – que les points de fragilité, dans l'entreprise, se concentrent non pas dans l'exercice du travail où les gens sont plutôt réglo, font attention, mettent le masque... mais plutôt sur les moments de pause et les moments de repas pendant lesquels, forcément, on enlève le masque, parfois on se rapproche alors qu'on devrait rester un peu à distance, parfois on mange ensemble alors qu'on pourrait un peu étaler, mais ce n'est pas très convivial de manger tout seul. Nous en sommes parfaitement conscients. Les contaminations se font donc dans les moments de repas, c'était un zoom qui a été fait depuis plusieurs semaines, on sait qu'il y a eu des cas de contamination à cause de cela. Elles se font aussi dans les moments pour aller au boulot.

On sait qu'il y a du covoiturage, qu'il y a des cheminots qui se connaissent, qui n'habitent pas trop loin, qui s'organisent pour s'acheminer les uns et les autres et bien évidemment, c'est comme à la maison, je doute fort qu'à la maison vous ayez tout le temps le masque avec votre famille. On est donc, dans les moments hors boulot, souvent plus « cools », je ne sais pas si c'est le mot, en tout cas par rapport aux mesures. Donc, on ne sait pas dire vraiment, Madame MAHIEUX, quand il y a des tests massifs décidés par l'ARS à la suite d'un avis du médecin de région, en l'occurrence ce qu'il s'est passé chez nous, si c'est vraiment une cause finalement dans le milieu professionnel. Le seul truc sûr, c'est qu'il y a eu sept cas effectivement et ce sont des gens qui travaillaient sur le site de Calais. Est-ce que la cause c'est le site de Calais ? Pas forcément. D'ailleurs, le dépositaire a été ensuite mis en isolement parce que lui-même était cas contact d'une autre affaire familiale qui n'a rien à voir avec le milieu professionnel. En fait, tout cela est très complexe à évaluer. Nous, nous devons être absolument vigilants, renforcer les mesures quand c'est encore possible et insister sur ces moments en particulier que j'ai décrit tout à l'heure de pause, de café, de repas où il faut peut-être être encore un peu plus draconien, j'ai envie de vous dire.

En tout cas, c'est le sens un petit peu de la campagne nationale qui a été lancée. Monsieur WATTEBLED, vous avez raison, ce que j'ai dit ça concernait surtout le site de Calais, il y avait également Lille, on ne l'a pas oublié, mais il y avait zéro cas au moment où le droit d'alerte a été déposé. Peut-être que ça a évolué depuis jeudi, mais c'est pour ça que les travaux et les mesures de prévention complémentaires se sont concentrés... et d'ailleurs l'ARS et le médecin, les mesures qui ont été prises ne concernent que Calais, comme vous l'avez vu. Les refus, je ne vais pas redire ce que j'ai dit tout à l'heure. Nous, on considère que si l'autorité régionale de santé ne peut pas l'imposer, je ne vois pas comment l'employeur aurait plus de pouvoir que le

gouvernement et l'ARS. Là, pour le coup, c'est extrêmement clair, on est dans un État de droit, on n'est pas en Chine. On ne fait donc pas ce que l'on veut avec les gens et j'ai envie de vous dire, heureusement. Ça sera d'ailleurs comme le vaccin, le président de la République l'a rappelé, vous l'avez entendu comme moi j'imagine, que le vaccin ne sera pas obligatoire. Il sera sans doute obligatoire peut-être pour le monde médical et autres, je n'en sais rien, mais d'une manière générale, pour les Français que nous sommes, il ne sera sans doute pas obligatoire. Donc, nous, nous n'avons pas le pouvoir d'imposer à quelqu'un... même quand l'ARS le décide, même quand l'ARS se déplace sur le site de Calais comme hier, c'est pour ça qu'il y a eu quelques personnes qui ont dit, quelle que soit leur raison, qui ont dit « non, je ne veux pas ». Nous, on dit « OK, mais on aimerait bien que tu le fasses quand même ». On a vu cette personne hier, on va la revoir aujourd'hui, « si t'as besoin d'une heure, prends-la, va dans la pharmacie du coin et reviens avec ton test négatif parce que tu as une responsabilité de citoyen, tu as une responsabilité de salarié SNCF, tu as une responsabilité aussi dans le collectif, ça serait bien que tu viennes ».

Moi, j'en appelle à tous les préventeurs que vous êtes aussi, si nous on n'y arrive pas par la conviction et par le management, même en donnant du temps sur le temps de travail, peut-être que vous pouvez aussi nous aider dans ce truc-là, mais on n'a pas le pouvoir légal... et je ne mettrai pas une demande d'explication, pour tout vous dire, à quelqu'un qui ne veut pas se faire tester, ce n'est pas possible dans un État de droit qui est celui de la France.

M. SERHANI, Relations sociales

Nous avons encore une demande de parole de Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Je ne vais pas m'agacer tout de suite parce qu'il est de bonne heure, Monsieur RABIER, mais comparer la Chine... je ne vois pas ce que la Chine vient faire dans le débat et à aucun moment je ne vous ai dit d'obliger quiconque à se faire tester. Soit, vous prenez en compte les paroles, mais vous n'interprétez pas mes paroles, mais ne dites pas ce que je n'ai pas dit. Je n'ai pas comparé la Chine ou je ne sais quoi, je vous ai juste demandé ce que vous avez fait des refus. Je ne vous ai pas demandé de les obliger. Le droit d'alerte a été fait pour préserver la santé des salariés et éviter tout cluster, une situation qui était effectivement, d'après les règles de l'ARS, considérée comme un cluster. Dès lors, en responsabilité, les mandatés ont déposé un droit d'alerte pour vérifier si vous aviez mis en œuvre tout ce qu'il fallait pour justement éviter ce genre de problématiques, un cluster par exemple. Ce n'est pas d'aujourd'hui, c'est depuis le mois de mars qu'on vous le dit. Derrière, qu'avez-vous fait des quatre cas, les avez-vous laissés rentrer sur le site ou les avez-vous mis en isolement ? Je ne vous ai pas demandé de les obliger à se faire tester. Je ne suis pas Chinois, je vous rassure, Monsieur RABIER, je ne suis pas Chinois. J'ai bien conscience des libertés individuelles et collectives et par rapport à cela, je ne vous ai pas demandé de tester obligatoirement les gens.

En revanche, vous, vous avez l'obligation de mettre en place un dispositif, une organisation, qui préserve l'ensemble des salariés. Derrière, vous faites aussi référence au fait qu'en fait ils se sont fait contaminer plutôt à la pause repas ou à la pause-café voire en covoiturage, mais en aucun cas dans le travail. Je rappelle juste comme ça, le déplacement entre son domicile et le travail est considéré comme du

temps de travail. Le repas et les cafés, les pauses, sont considérés comme du temps de travail. Dès lors, il n'y a pas de différenciation entre le travail taper du marteau et boire un café pour faire une pause réglementaire. C'est donc du temps de travail et dès lors qu'ils sont en temps de travail, vous avez une obligation de mettre en place des choses pour préserver la santé physique et mentale des salariés, ni plus ni moins. La question était toute simple, je ne vous ai pas demandé de tester obligatoirement et en cas de refus de mettre des sanctions, ce n'est pas ce que je vous ai demandé. Je vous ai juste demandé ce que vous avez fait des quatre cas et du cinquième qui ont refusé de se faire tester et c'est tout à fait leur droit.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur WATTEBLED. Je vais répondre à cette question. Je m'en excuse, j'avais mal compris votre question. Il n'est pas possible de les obliger à recourir au test. Nous sommes finalement tous d'accord avec ça. Il n'est pas possible non plus de les mettre en isolement d'office parce qu'ils ont refusé de se faire tester. Dès lors qu'il n'y a aucun symptôme, dès lors qu'ils ne viennent pas nous dire qu'ils ont des trucs qui ne vont pas... le salarié a le droit de travailler. C'est pour ça que je vous parle de responsabilité individuelle, nous, on préférerait... Les mesures, ce sont des mesures d'incitation, de libération de temps sur le temps de travail pour aller faire un test s'il n'a pas voulu le faire hier, on lui donne encore une chance aujourd'hui ou demain s'il le faut pour arriver à le convaincre, mais au-delà de l'incitation, il n'y aura ni mise en isolement ni un ordre, vous voyez ce que je veux dire, ça sera du management et de l'incitation. Pour moi, ça tombait sous le sens qu'on ne pouvait pas le mettre en isolement, mais je préfère le préciser, merci d'avoir reposé la question, pour que ce soit clair effectivement pour l'ensemble des membres du CSE.

Après, ma comparaison sur la Chine c'était simplement pour dire que la liberté, comme vous l'avez souligné, j'y suis, comme vous, très attaché. Les libertés individuelles et collectives en France sont différentes de celles de l'autre pays que j'ai cité, point barre, ça n'engage que moi de dire cela. Sur le temps de travail dans le déplacement, là je ne suis pas d'accord avec vous. Le temps que nous passons de notre domicile pour aller au travail n'est pas du temps de travail effectif. Chacun a d'ailleurs la liberté d'habiter où il veut. Par rapport à celui qui habite à deux minutes, celui qui habite à une heure de route n'a pas une heure de moins de travail à faire s'il a une journée de service de huit heures. Donc, la liberté d'habiter où bon nous semble, heureusement qu'on l'a. En revanche, le déplacement domicile – travail, et je pense que c'est ça que vous vouliez dire, s'il se passe un truc pendant le déplacement, un accident, responsable ou pas d'ailleurs, on est pris en accident de trajet. C'est-à-dire qu'on est dans la réglementation de l'accident du travail. On a les mêmes droits que s'il y avait eu un accident lié à l'exercice de son activité. Ça, c'est historique et c'est tant mieux puisqu'on considère que c'est à l'occasion du travail qu'on est en déplacement pour bien se rendre sur son lieu de travail. Donc, ce n'est pas du travail effectif, ce n'est pas du temps de travail effectif, comme vous le dites.

En revanche, nous sommes soumis à la réglementation de l'accidentologie du travail si d'aventure il se passait quelque chose, on appelle cela un accident de trajet. En revanche, pour le COVID, pour l'instant ce n'est pas un accident du travail quand on est malade du COVID, ce n'est pas une maladie professionnelle non plus, c'est une maladie. Aujourd'hui, c'est une maladie. Donc, quelqu'un qui attraperait le COVID quelque part pendant un covoiturage avec un collègue, il est malade du COVID, si on

arrive à le démontrer qu'il l'a eu à ce moment-là, mais ce n'est pas du temps de travail effectif. Je me permets d'être un petit peu insistant là-dessus pour ne pas qu'il y ait de confusion entre nous.

M. SERHANI, Relations sociales

Nous avons également une demande de parole de Madame MAHIEUX.

Mme MAHIEUX, CGT

Monsieur RABIER, je voulais un petit peu compléter ce que disait mon camarade, Xavier. Effectivement, vous nous dites qu'il y a une différence entre le travail effectif et le trajet domicile – travail. Il est quand même important de souligner que, que vous soyez en temps de travail effectif ou sur ce fameux trajet domicile – travail, vous êtes sous le lien de subordination de l'employeur et c'est ça qu'on regarde notamment dans les dossiers d'accidents de trajet et dans les dossiers d'accidents du travail sachant que ce lien de subordination a quand même été mesuré dans des jurisprudences.

Autrement dit, dès lors que vous êtes sur la voie publique pour partir au travail, vous êtes sous le lien de subordination de l'employeur. Je pense donc que ce que Xavier a voulu vous dire c'est qu'à partir de ce moment-là, à partir du moment où le lien de subordination est effectif, vous êtes sous la responsabilité de l'employeur et il a une obligation de prévention et de résultat par rapport à cela, tout simplement. Donc, que vous soyez en heures de travail effectif, en pause, sur le lieu de travail ou sur le trajet pour aller au travail, le lien de subordination met l'employeur directement en responsabilité en termes de prévention, notamment en termes d'accident du travail. Donc effectivement, la COVID-19 n'est pas reconnue pour le moment en accident du travail même si, visiblement, on s'oriente quand même sur une maladie professionnelle dans certains secteurs et j'ose espérer que les cheminots seront quand même concernés par ces mesures. Je voulais un petit peu compléter quand même parce que c'était important de le souligner.

M. RABIER, Président

Je n'ai pas été aussi précis que vous, mais je ne dis pas le contraire. La prévention que doit exercer l'employeur que je représente là ou toute la ligne hiérarchique ne s'exerce pas uniquement, je vous rejoins Madame MAHIEUX, pendant le temps de travail effectif. Si je travaille de 8 h à 12 h puis de 14 h à 17 h 43 dans un endroit donné, admettons, ce n'est pas uniquement dans ces horaires-là que je dois mettre en place des mesures de prévention, quelles qu'elles soient. Sur le COVID, c'est la même chose. Je dois aussi prendre en compte, en mesures de prévention, les trajets domicile – travail, vous avez raison, et je dois aussi prendre en compte, dans la prévention, les pauses. C'est pour ça que tout à l'heure je disais qu'il y a le rôle de l'employeur sur l'ensemble des différents temps, même s'ils ne sont pas du temps de travail effectif, je pense qu'on dit tous la même chose avec Monsieur WATTEBLED et la façon dont on compte le temps de travail, c'est autre chose. Ce que disent les différents médecins d'établissement, y compris le médecin de région, c'est que nos points de fragilité se situeraient – je parle au conditionnel parce qu'on n'a pas de certitudes à 100 %, chaque cas est toujours un peu spécifique – plutôt dans les moments hors temps de travail effectif, c'est-à-dire les pauses, les trajets et particulièrement les repas. On a été alertés, nous, depuis plusieurs semaines sur cette

vigilance, sur de nouveau la précaution à redire, à réaffirmer auprès des équipes plus que dans les moments de travail effectif. Si vous voulez, prenons un bureau où on dit... bon, en ce moment on impose le télétravail, mais il y a une époque, à un moment donné, avant le deuxième confinement, on disait qu'il fallait être séparé d'au moins une certaine distance et au moins avoir le masque. Ça, c'était le temps du travail. D'un seul coup, les gens, quand les restaurants ont été rouverts, ils avaient le droit de repartir et d'un seul coup d'être les uns en face des autres parce qu'ils se connaissent, même s'ils étaient séparés d'une autre table et là on n'était pas du tout à distance, on était les uns en face des autres, sans masque, puisqu'on était en train de déjeuner. C'était bien ce temps-là qui rendait le truc fragile au niveau de la chaîne de contamination du virus. Je pense qu'on dit la même chose, Madame MAHIEUX. Je n'ai pas du tout essayé d'oublier quelque chose. La prévention concerne bien tous les moments que vous avez cités, je le confirme.

M. SERHANI, Relations sociales

Nous pouvons peut-être poursuivre l'ordre du jour, Raphaël.

M. RABIER, Président

Merci. Nous aurons encore de toute façon le point de vendredi après-midi pour faire état des dernières évolutions, notamment sur l'affaire de Calais qui nous préoccupe tous, vous l'avez compris.

b. Présentation de la démarche du projet d'entreprise : « Tous SNCF »

M. RABIER, Président

Nous accueillons Madame Sophie BONTEMPS qui est donc l'animatrice régionale du programme « Tous SNCF ». Nous avons donc fait ce choix, avec le secrétaire et l'OS présente il y a quelques semaines, de vous présenter ce qui se met en place, de manière assez synthétique, dans l'ensemble du groupe public unifié, dans toutes les sociétés du groupe et qui se décline, bien évidemment, chacun à sa manière avec ses sujets, son calendrier, qui se décline un peu partout et donc nous aussi, à TER Hauts-de-France, bien évidemment des travaux sont en cours jusqu'au niveau des entités opérationnelles des équipes. Je laisse la parole à Madame BONTEMPS et une fois que la présentation qu'on a dû vous envoyer sera terminée, on aura une phase d'échanges, bien évidemment.

Mme BONTEMPS, Responsable « Tous SNCF »

Bonjour à tous.

M. RABIER, Président

Il y avait peut-être une intervention avant.

M. VÉZARD, RS CFDT

Oui, pour la CFDT.

M. RABIER, Président

Oui, excusez-nous. Allez-y, Monsieur VÉZARD.

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

« Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus et représentants syndicaux, Aujourd'hui, à l'occasion de cette plénière CSE extraordinaire, vous nous présentez la démarche du projet d'entreprise « Tous SNCF » qui sera applicable de 2021 à 2025 sur notre périmètre TER Hauts-de-France. Vous profitez également de cette présentation pour revenir sur les réussites et les fiertés du plan précédent CAP TER qui s'est déroulé de 2016 à 2020. Tout d'abord, même si nous partageons certaines « réussites » - nous mettons « réussites » entre guillemets, car ce n'est pas, pour nous, le mot vraiment adapté – ces mises en place et réorganisations ne se sont pas faites sans douleur et il y a encore beaucoup à faire. Bref, pour être plus circonspect, la peinture n'est pas encore sèche que nous remettons la deuxième couche. Derrière l'ambition, il y a forcément des projets. C'est une logique implacable et mère de toute survie d'entreprise.

Seulement, il y a projets et projets. S'il s'agit d'autant de projets de réorganisation que pour CAP TER, autant de projets à ressortir des territoires, autant de volonté de supprimer des postes, de fermer des gares et des guichets, autant de dossiers incomplets et mal compris, vous ne vous adressez pas au bon auditoire et les cheminots vont avoir beaucoup de mal à vous suivre. Si nous partageons les propos de Jean-Pierre FARANDOU lorsqu'il salue l'engagement des cheminots, engagement que vous avez vous-même salué lors de nos différentes instances et réunions, engagement qui a permis à l'entreprise de redorer son blason en 2020, il n'en demeure pas moins que lorsque l'image est abîmée, il en va bien souvent de la responsabilité de ses dirigeants qui à force de choix purement économiques la malmène à outrance et par la même ses salariés. Les exemples sur notre BU TER ne font pas défaut : problèmes d'effectifs, problèmes de rames, problèmes matériels... De ce que nous pouvons comprendre de « Tous SNCF », des fondations basées sur la sécurité et la sûreté, nous ne pouvons qu'être d'accord, des pièces qui sont la satisfaction et l'engagement des salariés, la qualité de production et de service, la performance économique et commerciale et pour finir l'engagement sociétal, territorial et environnemental.

Enfin, un toit qui est censé nous protéger : la satisfaction et les relations clients. Évidemment, dans n'importe quelle maison, les pièces sont rarement identiques et de même surface. Il s'avère que le propriétaire peut souvent accorder plus d'importance à l'une ou l'autre pièce. La question essentielle c'est : quelle surface et quel intérêt allez-vous porter à ces quatre pièces ? La satisfaction et l'engagement des salariés ainsi que l'engagement sociétal, territorial et environnemental ne sont-ils pas en opposition avec la performance économique et commerciale ? Nous y voyons là un dur jeu d'équilibriste. Monsieur le Président, oui, les cheminots sont engagés et oui, ils méritent de se sentir toutes et tous SNCF, mais certainement pas en leur servant un énième plan de production déguisé, saupoudré de satisfaction et d'engagement des salariés à la sauce engagement sociétal, territorial et environnemental.

Merci pour votre écoute. »

M. SERHANI, Relations sociales

Merci, Sébastien. Sophie, à moins que Raphaël veuille...

M. RABIER, Président

On va laisser la présentation se dérouler et je pense qu'on pourra y revenir, je pense qu'il y aura quelques questions juste après forcément.

Mme BONTEMPS, Responsable « Tous SNCF »

Volontiers. Souhaitez-vous que je diffuse en même temps le support ou l'avez-vous tous sous les yeux par ailleurs ?

M. SERHANI, Relations sociales

Tu peux diffuser en même temps, Sophie.

Mme BONTEMPS, Responsable « Tous SNCF »

Comme vous l'avez compris, je crois, à travers votre propos préliminaire, « Tous SNCF » c'est le projet de l'entreprise. Le nom a été choisi exprès, « Tous SNCF », pour montrer que nous avons tous des objectifs communs quelles que soient les entités du groupe. Chaque entité, chaque SA a son propre programme. Nous dépendons évidemment de la SA SNCF Voyageurs et au sein de la SNCF Voyageurs, on a décliné nos ambitions pour le TER et particulièrement pour le TER Hauts-de-France. C'est donc un programme qui fait suite, comme vous l'avez dit, à CAP TER 2016 – 2020 qui est en train de s'achever dans une quinzaine de jours et qui a comme ambition d'embarquer l'ensemble des équipes sur le projet du TER Hauts-de-France. Vous avez parlé des réussites et des fiertés du programme précédent donc je ne vais peut-être pas y revenir puisque vous en avez déjà parlé, je vois que vous avez bien lu la présentation. J'avance plus rapidement que prévu.

On avait quatre chantiers qui étaient boostés, connectés, mutés et segmentés. Ce qui a permis, je le rappelle quand même, d'avancer pas seulement sur des réorganisations, comme vous nous l'avez dit, mais également sur de la refonte d'offres, sur un joli programme des lignes KRONO, CITI et PROXI qui est en train de faire ses preuves même si l'année 2020 a été très particulière donc c'est difficile de le montrer. On a beaucoup d'espoir pour l'année 2021 là-dessus. On a un triple défi sur « Tous SNCF », on a un marché de la mobilité qui évolue, donc charge à nous d'aller chercher des clients. On est en pleine crise sanitaire et évidemment on ne l'avait pas vu arriver. Cette crise sanitaire crée de la sédentarité, elle crée des modes de déplacement qui sont plutôt privés avec des voyageurs qui nous disent, selon les études de l'IFOP que 30 % des voyageurs ne souhaitent pas forcément revenir sur des transports en commun. On a donc des challenges pour aller chercher nos usagers.

Le troisième défi c'est que la concurrence est là, à nos portes, et charge à nous de convaincre notre Conseil régional pour être choisi et être toujours l'opérateur demain sur l'ensemble du marché. Pour se faire, la SNCF a choisi trois valeurs, trois valeurs qui la représentent, quelles que soient les entités : l'engagement, l'efficacité et l'ouverture. L'engagement parce que les cheminots sont engagés au quotidien. L'efficacité puisqu'on est l'opérateur historique, on sait produire du train et on est reconnu pour cela. L'ouverture pour montrer que dans le monde d'aujourd'hui et de demain, nous savons nous adapter pour répondre aux besoins des clients et des

autorités organisatrices pour TER. On a une raison d'être, une ambition stratégique qui est propre au TER Hauts-de-France que vous avez là sous les yeux : en 2025, les équipes de SNCF TER Hauts-de-France assurent un service public de transport régional réinventé pour faire référence et être préféré des clients dans un marché ouvert à la concurrence. On est le TER Hauts-de-France, donc le TER Hauts-de-France est composé de plusieurs entités.

Le projet du TER Hauts-de-France a été écrit tout au long de l'été et jusqu'au mois de septembre. Maintenant, nous sommes dans une phase de déploiement à tous les niveaux du TER Hauts-de-France puisque chaque entité, chaque direction, que ce soit une direction d'affaires, une direction support ou une direction opérationnelle écrit son propre projet en déclinaison. Pour se faire, on a laissé quelques mois, on a laissé jusqu'à la fin de l'année et pour les directions de lignes du versant nord qui se créent au 1^{er} février, on a laissé deux mois supplémentaires pour que les directions de lignes se créent en même temps que leurs projets jusqu'en 2025. Vous voyez donc les différentes directions et on n'oublie pas un contributeur qui n'appartient pas au TER Hauts-de-France, mais qui est un contributeur important, c'est le Technicentre du Landy avec qui on a partagé nos travaux pour que l'on travaille d'une même voix. Voici la maison SNCF. Ce qui est important et qui a été rappelé par Mikaël LEMARCHAND qui porte le projet au niveau national SNCF, c'est qu'on a six piliers, mais que les six piliers sont d'égale importance. Ça, c'est un peu une nouveauté. On ne l'aurait peut-être pas présenté de la même façon quelques années auparavant. C'est-à-dire que le pilier, par exemple, qualité de production et de service, il a autant d'importance que la satisfaction des clients, que la satisfaction et l'engagement des salariés, que l'engagement sociétal, territorial et environnemental... Un pilier ne domine pas les autres et cet équilibre est important dans le portage du projet. Cette maison qui est la maison un peu nationale, nous l'avons régionalisée pour le TER Hauts-de-France en donnant des indicateurs, des objectifs, pour l'année 2025 donc dans cinq ans. Je rentre dans chacun des piliers pour vous les présenter, ce sera aussi simple.

Sur la sécurité et la sûreté, on a défini des indicateurs clés qui sont : le nombre d'ESR, l'objectif est clair, c'est zéro ; la diminution du taux de fréquence des accidents du travail, divisé par deux ; la formation de l'ensemble des managers à la culture sécurité et une augmentation très significative de la satisfaction des clients sur la sûreté à bord que l'on mesure au travers des enquêtes du baromètre satisfaction client. Sur la sécurité, nous sommes sur des choses qui, je pense, vous parleront. Ce qui est important, ce qui est à souligner, c'est que l'on souhaite une politique à la fois ambitieuse, mais également homogène sur l'ensemble des différentes directions du TER Hauts-de-France. Sur la sûreté, on souhaite mieux coordonner les actions entre les différents contributeurs internes et externes pour gagner en efficacité. Dans ce volet sécurité et sûreté, on retrouve des champs qui sont un peu nouveaux, on retrouve la sécurité sanitaire notamment dont on n'aurait pas pensé qu'elle prenne autant d'importance, la cyber sécurité et ce que je pourrais appeler la culture du secret, c'est-à-dire qu'on entre dans une optique de concurrence, on a actuellement de futurs compétiteurs, des Transdev, des RATP Dev ou autres qui sont en train de se balader dans les trains. Il faut absolument que nous, cheminots, on arrive à développer notre culture du secret pour se protéger et pour ne pas parler trop fort dans un train ou partager nos fonctionnements à des personnes qui n'ont pas à l'entendre, par exemple. Sur le deuxième pilier qui est la satisfaction et l'engagement

des salariés, l'objectif est clair, c'est de fédérer l'ensemble des acteurs du TER autour de notre produit en donnant confiance et fierté. La confiance, elle est à mettre en valeur et la fierté est sans doute à retrouver et toutes nos actions vont s'articuler sur ces deux points. Notre indicateur principal c'est le Trust Index, c'est gagner au moins un point par an dessus et on souhaite développer un deuxième indicateur, c'est la mesure de la météo sociale au niveau des DPx, des RET... Je passe, mais si vous voulez que l'on revienne après sur certains piliers, on peut bien évidemment le faire. La qualité de production et de service, on retrouve dedans la demande de notre Conseil régional sur le triptyque « AAA ».

Donc avec les objectifs de régularité, de composition, de trains supprimés et du programme d'information voyageurs pour le « averti », les indicateurs First. On retrouve également dans ce pilier tout le programme de transformation avec, pour citer quelques exemples, le redéploiement de la flotte entre les différents axes de la région pour mieux répondre aux besoins des clients, le travail sur l'offre, sur le plan de transport notamment du Y Picard pour travailler la robustesse, l'arrivée d'un préop centralisé, la commande digitalisée multimétiers par directions de lignes, la planification des ressources, le développement de la polyvalence et la maintenance prédictive pour le matériel, par exemple, pour les principaux chantiers. Dans ce pilier, on trouve également la qualité de service. Là, on est vraiment dans les enquêtes qui sont menées par le Conseil régional, les enquêtes qu'on appelle de qualité du service régional. Donc, ce ne sont pas les enquêtes qui touchent nos clients, mais ce sont des enquêteurs qui mesurent les gestes métiers de nos agents en fonction du cahier des charges qui a été négocié dans la Convention entre TER et le Conseil régional.

On paye du malus ou on gagne du bonus selon l'atteinte des objectifs. Le troisième pilier, c'est la performance économique et commerciale. Dans les indicateurs, on retrouve un souhait d'augmentation forte des recettes. En cette période de crise COVID, on sait que les années 2021 et 2022 vont être compliquées. On a un objectif de taux de fraude qui est très ambitieux et auquel on croit beaucoup pour aller chercher des recettes et gagner en performance commerciale. On va mesurer la contribution financière au BKM ainsi que le coût au Tkm dont on espère une baisse forte. Donc le souhait c'est à la fois d'optimiser nos coûts, quels que soient les métiers, mais également de développer notre performance commerciale au travers de notre plan d'action commercial, au travers du pilotage et de l'animation de la lutte antifraude avec beaucoup de points à gagner notamment sur le versant sud, le développement de la polycompétence, en particulier sur les métiers de la relation client et l'accompagnement de la digitalisation de la distribution. Ce sont les actions majeures, il y en a d'autres, mais c'est vrai pour l'ensemble des piliers.

Ensuite, nous arrivons sur le pilier un peu nouveau dont on n'attendait pas qu'il prenne autant de place, mais auquel notre président, Jean-Pierre FARANDOU, ainsi que l'ensemble des équipes croient beaucoup, c'est l'engagement sociétal, territorial et environnemental. C'est un pilier qui représente bien la SNCF parce que ce sont des choses qu'on fait beaucoup, dont on parle peu et dont on espère qu'il soit différenciant vis-à-vis des concurrents, notamment dans nos appels d'offres. L'objectif sur le sociétal, ce n'est pas d'en faire plus parce qu'on fait énormément entre nos interventions en milieu scolaire, le travail que l'on fait sur les achats solidaires et régionaux, les chantiers d'insertion, les PIMMS, les travaux d'intérêt général, le nombre très important d'apprentis et de stagiaires que l'on a. Ce qu'on souhaiterait,

c'est mieux mettre en valeur ce que l'on fait en externe pour valoriser nos points forts. Sur le territorial, on a un chantier fort pour mieux prendre en compte les besoins des collectivités et surtout mettre à bord les élus. Aujourd'hui, on s'adresse principalement au Conseil régional dont on sait qu'il est souvent critique vis-à-vis du TER. On souhaiterait donc s'adresser aux élus des territoires davantage. On le fait un petit peu, mais on souhaiterait vraiment passer la seconde, comme on dit, sur ce sujet-là pour parler aux maires, pour parler aux députés, pour expliquer pourquoi on a choisi cette offre-là, pour créer une relation personnalisée, pour mieux comprendre leurs besoins et on voit qu'à chaque fois qu'on le fait, c'est gagnant et ils apprécient beaucoup d'avoir un contact personnalisé avec nous en premier point. Enfin, le gros programme, c'est le programme environnemental avec le projet PlaneTER qui est spécifique au TER pour réduire notre empreinte carbone et dont on espère énormément.

Le premier point, sur ce programme, ce sera de mesurer notre bilan carbone. On commence à le faire au niveau du TER Hauts-de-France, mais on voudrait que chaque entité, chaque direction de lignes et Technicentre le fassent également et que l'on travaille sur les pratiques dont on sait qu'elles sont importantes en empreinte carbone. Par exemple, l'écostationnement pour les rames. L'écoconduite à la fois pour les tractionnaires, mais ça peut être également pour les personnes qui utilisent des véhicules de service. Le verdissement de la flotte de matériel roulant avec, par exemple, les expérimentations qui peuvent être menées pour rouler au colza sur Paris – Laon en ce moment, par exemple. Verdir la flotte de véhicules routiers avec des véhicules hybrides et la rationalisation du parc immobilier quand on n'utilise plus certains locaux, il y a parfois des choses simples qu'on ne fait pas, comme réattribuer, dans les logiciels de facturation, les mètres carrés qu'on n'utilise plus et les rendre aux propriétaires. Enfin, adapter la température ambiante dans les trains. C'est une mesure simple qui peut nous faire gagner en énergie.

Enfin, notre pilier en toiture, notre chapeau, c'est la satisfaction et relation client. Dans ce chapeau, on a mis deux clients qui n'ont absolument rien à voir. C'est notre client AO, autorité organisatrice, le Conseil régional, dont on souhaite absolument développer ou redévelopper la confiance tout au long de la Convention et, deuxième objectif prioritaire, être choisi par le Conseil régional lors des appels d'offres. Là, dans un premier temps, sur les trois premiers lots mis en appel d'offres et ensuite sur l'ensemble de la région quand elle passera en appel d'offres. Sur les indicateurs de référence, c'est le NPS, le *net promoter score*, que vous devez bien connaître, c'est le taux de recommandation. Aujourd'hui, vous le voyez, on est en NPS négatif, c'est-à-dire qu'on a plus de détracteurs que de promoteurs du service TER. Demain, le souhait c'est évidemment d'inverser la logique et avoir davantage de promoteurs. Pour se faire, on a un deuxième indicateur, notre baromètre satisfaction client, donc les enquêtes qui sont réalisées à bord. On interroge directement les clients sur différents items de leur satisfaction. Nous avons un souhait très fort, très significatif, d'augmentation de la satisfaction avec plus 9 points par rapport à l'année de référence 2019. Pour se faire, on souhaite piloter et animer le management de la qualité de manière plus intense et à tous les niveaux, dans toutes les DL et valoriser, dès qu'on le peut, l'ensemble de nos atouts en externe. Ce qu'on ne fait pas assez aujourd'hui. On a donc un gros chantier qui nous attend sur notre communication en externe, sur les réseaux sociaux ou dans la presse. J'en ai fini pour cette présentation. Comme je vous le disais, c'est le programme TER Hauts-de-France qui est en cours de déploiement dans les différentes DL et au Technicentre. Chacun est en train de

regarder à son niveau, de faire l'analyse de différents piliers sur la manière dont il peut contribuer, les actions qu'il pourra mener dès 2021 pour réaliser petit à petit ce programme « Tous SNCF ». Je n'ai pas suivi, mais j'ai entendu qu'il y avait des demandes de prise de parole donc je vous en prie, je suis à votre écoute.

M. SERHANI, Relations sociales

Sophie, nous allons prendre les demandes de parole par ordre d'arrivée. Le principe c'est qu'on prend l'ensemble des demandes de parole et on fait une réponse globale ensuite.

Mme BONTEMPS, Responsable « Tous SNCF »

D'accord.

M. SERHANI, Relations sociales

Sébastien, tu avais demandé la parole. Donc, Monsieur VÉZARD puis Monsieur LAMBERT et Monsieur WATTEBLED.

M. VÉZARD, RS CFTD

Merci, Karim. Je voulais revenir déjà sur notre déclaration parce que je ne suis pas sûr que cela a été forcément bien compris. Quand vous avez commencé votre présentation, vous avez dit que vous ne reveniez pas sur CAP TER et vous faisiez référence à notre déclaration, mais on a bien dit que les réussites étaient bien entre guillemets. Certes, il y a peut-être eu certaines réussites, mais il y a eu aussi énormément de choses qui ont été mauvaises sur CAP TER. Je vais juste vous donner quelques exemples. Le COP, qui peut être vu comme une réussite, certes, mais qui a surtout été bâti sur les cendres de la Picardie, encore une fois, avec la désertification de la Picardie vers Lille. Les directions de lignes qui vont impacter quand même avec les GM, 60 pertes de postes sur lesquelles Monsieur RABIER nous dira que lui n'en voit que 30, mais nous on en voit plus 60 et les 30 que vous nous rappelez, on aimerait bien savoir s'ils vont réussir à retrouver un emploi proche de là où ils étaient.

Sur la sécurité, la CGT en a parlé dans sa déclaration, le SIPH. Il y a donc énormément de choses qui n'allaient pas sur CAP TER. On reste donc sur la retenue par rapport à ce nouveau projet que vous présentez. Surtout qu'il y a un beau dessin avec une maison, qu'il y a des fondations qui sont la sécurité, là-dessus on vous rejoint. En revanche, les quatre pièces, vous mettez bien que ce sont quatre piliers qui ont la même dimension, mais on sait tous que dans une maison chaque pièce a une importance différente, des tailles différentes et on espère juste que l'engagement des salariés et la satisfaction des salariés ne seront pas réduits à la taille d'une pièce de sanitaires, contrairement à la performance économique qui serait la pièce à vivre de la maison, qui est la plus grande pièce. Mettre la performance économique en priorité c'est plutôt ce que l'on voit actuellement sur les projets puisque tous les projets qui nous sont proposés ne sont bien que des projets de réorganisation avec des pertes en personnels et quand vous dites que vous voulez faire adhérer les agents à ce projet, nous la seule chose que l'on voit c'est que depuis des années, c'est l'inverse qui est fait, c'est dégouter les cheminots de ce qui leur est proposé, de leurs perspectives d'avenir dans l'entreprise. Ce qui est proposé là, on pense que cela va continuer sur la même lancée que CAP TER et qu'il n'y aura aucune modification. C'est terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Vous avez été brillante dans votre présentation, on sent que vous y croyez, mais j'ai malheureusement envie de vous dire qu'on ne travaille pas dans la même SNCF. Quand je vois le bilan de CAP TER 2016 – 2020, il n'y a pas un mot sur les problématiques matériel, pas un mot sur les problématiques régularité, pas un mot sur le mécontentement de l'autorité organisatrice, pas un mot sur le mécontentement des usagers et surtout aucun mot sur les cheminots. Je pourrais prendre pas mal d'exemples et vous nous présentez le projet 2021 – 2025 comme quelque chose qui doit embarquer les cheminots. Déjà, il y a quelque chose qui ne va pas, vous avez un item qui est « satisfaction et engagement des salariés » et vous avez un autre item qui est « performance économique et commerciale » donc on sait très bien ce que cela veut dire performance économique et commerciale. Il y a notamment le projet dont Sébastien vient de parler. Ce n'est pas avec des projets de réorganisation et de restructuration qui réduiront la masse salariale que l'on va faire adhérer les cheminots à ces projets.

Je suis stupéfait du décalage qu'il peut y avoir entre vous et ce que les agents nous font remonter, ce que des cabinets indépendants font remonter. C'est impressionnant et c'est très inquiétant. Ne prenez pas mal ce que je vais vous dire, on sent que vous y croyez en votre présentation, mais franchement, on ne se connaît pas, mais je vais vous parler franchement, vous êtes à des années-lumière de ce que les salariés pensent et veulent. C'est très inquiétant par rapport aux défis que nous avons à relever demain. Vous voulez faire adhérer les cheminots à ce projet, croyez-moi, vous avez du pain sur la planche, vraiment du pain sur la planche. C'est juste impressionnant d'entendre ces choses-là par rapport à une partie de la réalité qui, en plus, est reprise maintenant par certains dirigeants qu'ils soient de proximité ou pas, d'ailleurs. Je m'arrête là-dessus. Désolé de noircir votre belle présentation, mais très franchement, encore une fois, vous avez du pain sur la planche pour faire adhérer nos collègues à ce projet. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci, Marc. Sébastien, j'ai bien noté que tu voulais reprendre la parole. Monsieur WATTEBLED puis Monsieur VÉZARD.

M. WATTEBLED, CGT

Merci, Monsieur SERHANI. Merci pour la présentation, Madame BONTEMPS. « Tous SNCF », en affichage, ça pourrait faire rêver les anciens cheminots que nous sommes pour la plupart autour de cet écran. Par contre, on a plus compris que c'était « Tous sauf la SNCF » dans les faits. Restructurations, casse de l'emploi, externalisation massive, recherche ou transfert de productivité, gel des salaires, casse des métiers, en quoi les cinq DL réunissent tous les cheminots ? La sécurité baisse, même le cabinet d'expertise indépendant l'a signifié dans son rapport, les métiers disparaissent un à un au détriment de la polyvalence, l'emploi disparaît ou plutôt fond comme neige au soleil. La qualité de production et de service souffre en raison de vos choix stratégiques décidés par la direction nationale et déclinés en région sous forme d'injonctions de le faire.

En gros, le « Tous SNCF », c'est une injonction de Monsieur FARANDOU, notre président, qui veut faire décliner tout cela dans les régions. Nous, on ne peut pas vous rejoindre sur le fait qu'on va rassembler tous les cheminots. Vous mettez en place un ensemble de choses qui, au contraire de les rassembler, les divise et en fait ce « Tous SNCF », dans les mots et les mots sont importants, vous avez enlevé « La SNCF », vous mettez en place les filiales. En gros, vous réagissez en groupe et plus en entreprise historique. D'ailleurs, l'avenir du TER, on vous l'a dit à maintes et maintes reprises par rapport à vos diverses restructurations et les dernières en date c'est le découpage en DL, vous le faites au détriment de l'entreprise historique pour mettre en place les filiales du groupe donc on ne peut pas vous rejoindre sur ce sujet-là. En quoi est-ce que ça va améliorer la sécurité ? En quoi est-ce que ça va améliorer la production ? En quoi est-ce que ça va améliorer le sentiment qu'on est heureux d'être dans l'entreprise ? C'est tout le contraire que vous mettez en place. Cette injonction, c'est une nouvelle fois une injonction du national que vous êtes obligés de décliner en région puis vous faites une belle présentation, certes, mais dans les faits ce n'est pas crédible et dans les faits c'est plutôt l'inverse qui est produit. Merci.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Sébastien, tu voulais apporter une précision.

M. VÉZARD, RS CFTD

Merci, Karim. Dans le pilier qualité et production, il y a une chose qui m'a interpellé, vous avez parlé de commande digitalisée. J'aurais voulu savoir ce que vous entendiez par la commande digitalisée par direction de lignes pour reprendre vos propos. Sur le pilier environnemental, vous parlez de verdir la flotte avec des véhicules hybrides. À titre personnel, ce qui m'étonne un peu quand on vient parler de verdir une flotte, surtout qu'actuellement les véhicules hybrides sont très décriés puisqu'ils seraient beaucoup plus polluants que les véhicules thermiques que nous avons actuellement, surtout quand ils sont en mode thermique. C'était ces deux points que je voulais ajouter, merci.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Raphaël, Sophie.

M. RABIER, Président

Je vais commencer et Sophie complètera bien évidemment. L'exercice que Madame BONTEMPS fait avec vous ce matin, c'est un exercice que l'on vous donne à lire, nous sommes en transparence sur ce qu'il se dessine pour les cinq prochaines années. Même s'il y a des points sur lesquels vous réagissez, c'est bien normal, c'est le but de la présentation, il n'y a pas normalement de grosses surprises sur certains items. Je pense en particulier sur les items d'adaptation de polycompétence, de productivité... J'ai deux propos en réaction à vos interventions. Monsieur WATTEBLED dit que l'on réagit en groupe et non plus en entreprise historique. Je ne dis pas quelque chose de différent, nous sommes un groupe public unifié et comme l'a dit Madame BONTEMPS, ce programme est transverse aux cinq sociétés du groupe. Nous sommes donc bien un groupe. Ça, ce sont les lois. Moi, je ne suis pas député, ni vous. Les lois ont été votées, elles sont en cours d'application et on a changé de statut au 1^{er} janvier de cette année. Tout cela, vous l'avez vécu comme moi. Donc, nous ne sommes plus l'entreprise historique, c'est factuel. Moi, après, je

ne suis pas en train de faire l'analyse du passé, de ce qui aurait dû être fait ou pas, je suis dans le monde présent et oui, nous réagissons en groupe en essayant quand même de mettre de la cohérence.

On évoquait tout à l'heure le sujet de l'emploi sur les territoires avec la réunion de vendredi qui est initiée sous la présidence de Frédéric GUICHARD. Nous sommes un groupe, mais il n'empêche que le groupe a aussi des projets globaux, transverses, avec des fondamentaux quelque part qu'on réaffirme ici et des choses un peu plus nouvelles, notamment sur le dernier pilier qui a été évoqué. Après, je rejoins également Monsieur LAMBERT quand il dit qu'il y a un challenge énorme à faire adhérer finalement, à essayer de convaincre l'ensemble des cheminots. Ce n'est pas facile d'expliquer à quelqu'un qu'il faut se serrer la ceinture pour que, demain, ça aille mieux pour l'entreprise. Oui, le challenge est très, très important, mais il n'est pas complètement nouveau ce challenge puisque ça fait, vous l'avez souligné, là aussi ce n'est pas complètement faux, ça fait plusieurs années, j'ai envie de dire décennies, que l'entreprise, comme toute entreprise, réalise des opérations de productivité.

Donc, nous, on ne cherche pas à embobiner qui que ce soit, on cherche à présenter les travaux qui sont en cours au niveau du TER Hauts-de-France, mais qui sont en cours partout dans l'entreprise et qui vont quelque part être un peu le fil conducteur dans l'esprit, dans les modes opératoires et dans le fond des dossiers que l'on va devoir traiter dans les années à venir de ce qu'il va se passer avec une particularité pour ce qui concerne le transport régional qui est l'ouverture à la concurrence avec des AO qui le décident, qui ne le décident pas, qui le décident sous certaines formes et ça, ça leur appartient. Effectivement, on doit vivre avec cette idée que ce ne sont plus quelque part les seuls gouvernements qui décident de tout de la SNCF puisque les régions, depuis 20 ans maintenant, ont un rôle majeur en matière de TER et on sait très bien qu'il y a de temps en temps des différences d'approche, d'appréciation, entre ce que voudrait parfois tel ou tel gouvernement et ce que veulent les régions. Il faut qu'on apprenne à vivre avec le fait que maintenant le groupe public s'est réorganisé depuis le 1^{er} janvier de cette année avec d'autres manières de faire donc on veut garder le meilleur de l'ancien mode tout en capitalisant, ce n'est pas un mot capitaliste que j'utilise, mais tout en enrichissant sur ce que nous amène cette nouvelle organisation pour mieux satisfaire les différents marchés, clients... Tout cela, c'est ambitieux, c'est le propre d'un programme, d'être ambitieux, qui s'étale sur plusieurs années.

D'ailleurs, je me souviens, en 2015, quand on m'avait fait cette présentation un peu analogue, quand j'ai découvert CAP TER, j'avoue que la première fois que j'avais lu le programme qui était quand même fortement animé par Franck LACROIX, je me disais qu'il y avait quand même beaucoup de choses et que c'était quelque part très ambitieux pour seulement cinq ans quand on connaît un peu l'inertie de l'entreprise à avancer, à essayer de faire adhérer un maximum... Bon, cinq ans après, je rejoins ce que dit la CFDT, tout n'est pas parfait. Notamment sur des sujets de sécurité et de SST, l'accidentologie du travail, nous ne sommes pas arrivés au niveau que l'on souhaitait. Mais il y a quand même des choses qui ont largement bougé grâce à ce plan, qui ont bougé dans les faits et qui ont bougé dans nos têtes. Je me permets d'insister parce que les choses mûrissent, les cheminots, vous le savez, ne sont pas aussi déconnectés de la réalité, des considérations économiques, ils sont citoyens, ils sont eux-mêmes dans le monde comme n'importe qui. Il y a, pour moi, peut-être

un regard différent. Tout à l'heure, Monsieur LAMBERT disait « on ne travaille pas dans la même entreprise », mais si, on travaille tous dans la même SNCF, en tout cas dans la même SA, chacun dans la SA dans laquelle nous sommes, mais on ne regarde peut-être pas tous l'entreprise avec le même prisme. Ça, je veux bien l'admettre et puis il y a des gens qui voient plutôt le côté du verre à moitié plein et d'autres le côté du verre à moitié vide, c'est toujours comme ça, quel que soit le sujet.

En réalité, nous sommes dans une démarche d'adaptation peut-être encore plus forte dans les années à venir que ce qu'on a pu connaître qui n'était déjà quand même pas simple les années passées, mais c'est comme ça que le groupe public ferroviaire souhaite unifier, souhaite écrire son histoire pour continuer d'exister. Voilà un petit peu le propos introductif. Sophie, je te laisse continuer sur les questions autres et il y a ensuite d'autres demandes de parole.

Mme BONTEMPS, Responsable « Tous SNCF »

J'ai écouté très attentivement tout ce que vous avez partagé. J'entends le décalage, mais moi je ne pense pas qu'il y ait un décalage, je pense que nous sommes très conscients des points qui sont à développer dans les prochaines années sur la satisfaction client, sur l'humain, sur notre régularité, sur l'information voyageurs. On le sait, les chantiers sont grands. Nous sommes confrontés à une réalité, à des appels d'offres à venir et à des compétiteurs qui sont devant la porte, qui font énormément de lobbys en ce moment au niveau du Conseil régional. C'est bien en équilibrant nos différents piliers, y compris la performance économique, que je pense que nous y arriverons demain.

Pour répondre plus précisément sur les questions précises de commande digitalisée, c'est le projet OSCAR qui est en cours et qui va commencer à se déployer, je pense, dès l'année prochaine, peut-être pas sur l'ensemble des métiers, mais peut-être progressivement. Sur le fait de verdir la flotte de véhicules de service, tout n'est pas encore décidé. La première question ce sera de se demander à chaque fois que l'on doit renouveler un véhicule si on en a besoin et si oui vers quoi on part, un véhicule hybride, électrique, le type de véhicule. Pour l'instant, on n'a pas encore les réponses. Le programme PlaneTER est vraiment au démarrage, mais ce sont des questions auxquelles nous répondrons progressivement entre chaque direction de lignes ou Technicentre et la correspondante régionale environnement qui pilote le programme PlaneTER.

M. RABIER, Président

Peut-être Monsieur SOUIN qui voulait également intervenir.

M. SOUIN, SUD-Rail

Bonjour à tous, merci. Je reviens sur cette présentation du « Tous SNCF ». Je vais dire des banalités, mais pour moi une maison c'est un foyer, un foyer c'est là où chacun a sa place et où quand on rentre chez soi on se sent en sécurité. Dans notre équipe, on nous a présenté les différents piliers de cette maison ou les différentes pièces comme l'a dit Sébastien, c'est une très bonne ressemblance par rapport à ce schéma qui nous a été présenté. Effectivement, je m'attendais, quand on présentait le dossier, à ce qu'on aborde d'abord l'aspect humain. Parce que si les humains ne sont pas tous dans le même bateau et n'ont pas la même notion des enjeux, ce n'est pas la peine d'essayer de construire une maison. Si chacun construit de son côté et

qu'on ne va pas tous du même côté, qu'on travaille de manière complètement désordonnée, on est bien d'accord que la maison aura soit une toiture défailante soit un mur qui va se casser la figure soit les fondations qui seront mauvaises et ainsi de suite. Moi, je m'attendais effectivement, lors de cette présentation à notre équipe, à commencer par l'aspect humain, la satisfaction et l'engagement des salariés. Surprise, une surprise sans en être une, on a quand même compris que l'économie est toujours la base de toute réflexion maintenant sur le TER Hauts-de-France.

Premier sujet qu'on nous présente, c'est performance économique et commerciale. Je me dis qu'il y a un problème, que ce n'est pas possible, on va d'abord discuter de ce que l'on peut bâtir ensemble avant de tout de suite aborder les orientations économiques de l'entreprise et du projet du TER Hauts-de-France, eh bien non, pas de problème, on nous demande à nous de réfléchir et on nous met tout de suite avant le fait de garantir le chiffre d'affaires, par exemple, ou la conquête des clients, la transformation des métiers et ainsi de suite. La première mise en valeur qui a été proposée aux salariés avant déjà de s'inquiéter d'eux-mêmes c'est déjà de penser au coup d'après en réorientant vers la polycompétence et au lieu de maintenir une place à chacun, faire une destruction d'emploi, optimiser les coûts, accompagner la digitalisation donc, encore une fois, à déconstruire ou à faire un mobil-home au lieu d'une maison. Comme ça, un mobil-home, on peut vite aussi le dégager ou le changer de terrain, c'est pratique. Je pense que la base déjà de ce « Tous SNCF », cela aurait été de se baser sur l'humain, de rassembler tout le monde et ensuite d'essayer de construire un projet qui nous fasse gagner, comme vous l'avez dit auparavant, les enjeux de la concurrence, eh bien non.

Première chose que l'on fait, c'est se demander ce que l'on peut supprimer pour diminuer les coûts et réduire au maximum la facture. Peut-être que je me trompe, j'espère me tromper, mais je trouve que c'est un hasard bien malheureux que la première présentation qui m'ait été faite ou qui nous a été demandée en équipe, c'est d'abord le pilier économique. C'est juste un constat, je vous remercie.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur SOUIN pour ce retour. Une des difficultés qu'on a dans ce projet, l'image de la maison, je pense qu'elle est plutôt intelligente, on essaye effectivement de garder cette idée que même si on réagit en groupe, je dis aussi cela, on réagit en groupe public unifié, Monsieur WATTEBLED, pour reprendre votre message, on réagit en groupe, mais on veut un groupe qui vit dans une maison quelque part commune avec une logique, une manière de faire, des valeurs, tout ce qui a été dit tout à l'heure. Après, il y a des piliers qui ne concernent pas forcément tout le monde directement dans son travail du quotidien. C'est vrai que quand on parle de RSE, de responsabilité sociétale d'entreprise, tout le monde connaît sans doute quelqu'un qui fait des interventions en milieu scolaire, mais c'est quelques personnes au fond sur les plusieurs milliers que nous sommes à travailler au TER Hauts-de-France. Tout le monde ne sait pas tout ce qu'il se passe au sein de la Direction Régionale territoire animée par Perrine FOUKON parce que ce sont des choses un petit peu de l'ombre, mais qui sont en réalité, notamment par rapport au Conseil régional ou par rapport, demain, aux réponses à appel d'offres, ce qu'indiquait tout à l'heure Madame BONTEMPS, très importantes dans le fait que l'on va ou pas être retenu dans ces appels d'offres. Nous sommes en train d'observer qu'il y a ce qui est hyper fondamental pour les vrais voyageurs qui prennent le train tous les jours, qui vont au

boulot... et c'est notre fonds de commerce incontournable, mais il y a aussi tout un tas d'autres critères qui vont mobiliser et qui mobilisent déjà, peut-être un nombre moins important de cheminots, mais qui sont, on va dire, dans la note.

Vous voyez, c'est comme un bulletin de classe, il y a plusieurs matières, peut-être que la musique on peut considérer que ce n'est pas important, mais ça vaut coefficient 1 peut-être comme une autre matière, la langue vivante 2 et puis finalement c'est quand même bête d'avoir un 5 en musique alors qu'on peut avoir 15 facilement en jouant un petit air de flûte. Là, on n'est pas en train de vous faire de la flûte, pour reprendre cette image-là. Nous sommes en train de vous dessiner le projet du groupe public unifié avec sa déclinaison à TER et on vous dit qu'il ne faut pas seulement, même si j'entends les réactions, elles sont légitimes, réagir en disant qu'il n'y a que de l'économique, il n'y a surtout pas que de l'économique, mais il y a aussi de l'économique parce que la performance est aussi mesurée à cet horizon-là et ce n'est pas un scoop, la négociation de la Convention jusqu'en 2025 a mis trois ans quand on avait présenté tout cela il y a plus d'une année parce que c'était quand même difficile aussi sur le plan économique. Les autorités organisatrices qui sont quelque part dépositaires de tous les impôts que l'on peut payer, de l'argent public, essaient d'avoir le meilleur service au moindre coût pour les collectivités. Cette formule-là date de Charles FITERMAN, 1981, donc elle n'est pas complètement nouvelle.

Le meilleur service public doit être aussi au moindre coût pour les collectivités parce que c'est de l'argent public. Nous sommes donc dans cet environnement-là qui ne va pas s'arrêter, sinon je vous dirais un gros mensonge s'il s'arrêtait. Donc forcément, quand on construit un programme aussi lourd, aussi important, aussi ambitieux que celui qui est représenté par « Tous SNCF », il y a cette perception première que j'entends, que je comprends, qui peut être que rien ne va changer et on va continuer de détruire des emplois. Moi je lis derrière tout cela, il y a une perception on veut rester dans le marché et on veut que la SNCF, même si c'est potentiellement pour TER à travers des filiales quand on aura remporté des marchés, on veut que la SNCF garde ses valeurs, le groupe garde ses valeurs et continue de donner un travail intéressant et motivant pour les cheminots qui le composent. Ça, ce sont des idées que nous sommes en train de manœuvrer, des impressions, des sensations. Vous avez complètement raison quand vous dites qu'on verra à la fin de l'histoire comme on peut déjà tirer un bilan de CAP TER seulement maintenant par rapport à ce qu'il s'est dessiné en 2015. Il faut plusieurs années pour dire qu'on a eu raison, qu'on a eu tort, ce qu'il s'est réellement passé. Mais en tout cas voilà les perspectives qui se dessinent à travers ce programme. Sophie, est-ce que tu voulais compléter ?

Mme BONTEMPS, Responsable « Tous SNCF »

Non, pas particulièrement.

M. SERHANI, Relations sociales

Madame BOUKREDIA a demandé la parole.

Mme BOUKREDIA, CGT

Je me permets de prendre la parole, Monsieur RABIER, pour vous souhaiter bonne chance pour votre projet puisque vos réorganisations ont plongé beaucoup de mes collègues dans une misère sociale dont vous sous-estimez, je pense, l'ampleur. Nous,

on la mesure tous les jours au travers de nos échanges et de l'accompagnement que l'on fait avec eux. Une misère professionnelle puisqu'il y a une perte de sens au travail et surtout on voit nos connaissances et nos compétences qui se délitent au fur et à mesure des mois et des réorganisations que vous orchestrez. Je suis assez perplexe par rapport à l'engouement que vous allez soulever et puis, d'autre part, si vous êtes déterminés tant mieux, mais sachez, je me fais vraiment porte-parole de beaucoup de personnes que j'ai rencontrées depuis des semaines et qui ne se reconnaissent absolument plus dans l'entreprise qui les a embauchées. La famille SNCF, pour elles, ça n'existe plus. Les fédérer, ça ne sera plus possible. Je ne vois pas comment vous allez arriver au terme de votre projet si on continue à détruire les emplois, si on continue à ne plus donner de perspectives d'avenir aux collègues.

Aujourd'hui, un agent qui est qualif B, pour avoir une qualif C, c'est le bout du monde, c'est impossible pour lui. Je ne parle même pas pour accéder à la maîtrise et aux cadres, il n'y a plus d'examens, il n'y a plus rien. Il n'y a pas très longtemps vous me parliez d'un gisement, mais il n'y a plus de gisement, Monsieur RABIER, c'est terminé. Vous ne trouverez pas de cheminots qui iront au front pour défendre le TER. En tous les cas, ceux que vous trouverez c'est qu'ils auront peut-être encore un petit peu de confiance, mais sincèrement, au travers de toutes nos tournées, de nos échanges et des sollicitations que nous avons parce que nos collègues sont dans de grandes difficultés, je tenais vraiment à vous le dire pour que ça apparaisse dans un PV. Mes collègues sont dans une très, très grande souffrance et quand bien même on fait des CSE sur les RPS, là l'occasion était vraiment trop belle pour moi de vous dire que ça ne va pas, ça va de pire en pire. J'ai des collègues qui sont dans une perte de sens au travail, ça engendre des problèmes à la maison parce qu'ils ne sont plus bien au travail. L'un ne va pas sans l'autre, la plupart du temps. Donc, une énième alerte sur le moral, mais il y en a qui vont passer à l'acte.

Je vous le dis, ça va peut-être vous paraître des mots forts, Monsieur RABIER, mais à un moment donné on ne peut pas non plus se taire et on ne peut pas non plus passer au travers des situations que nous vivons parce que nous, nous les emmenons chez nous en tant que représentants du personnel. On a aussi nos problématiques, on a nos responsabilités, mais nous prenons aussi la souffrance de nos collègues, on l'emmène avec nous, on vit avec et on doit avancer avec. Je tenais vraiment à m'exprimer au nom de mes collègues par rapport à tout cela. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci, Fatima. Monsieur WATTEBLED a annulé sa demande de parole. En revanche, nous avons Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je vais quand même essayer d'ajouter encore quelque chose après les paroles de Fatima que notre délégation, bien évidemment, partage totalement. Monsieur RABIER, la délégation SUD-Rail ne vous a pas dit que vous jouiez de la flûte et c'est bien ça le problème. À la limite, je préférerais que vous nous jouiez de la flûte, mais vous allez vraiment faire ça. Nous, tout ce qu'on vous fait remonter, comme d'autres, c'est le décalage qu'il peut y avoir. C'est quand même assez impressionnant. Il y a eu des interventions de notre délégation, d'autres délégations. Quand on fait un bilan, ce n'est pas un bilan, je ne sais pas si je me trompe dans les dates, excusez-moi, 2020 – 2024, c'est de l'autosatisfaction. Il n'y a rien de négatif. Comment voulez-vous

progresser ? Alors vous allez dire « pour vous, tout était négatif », non, tout n'est pas négatif, mais quand on veut faire un bilan pour recréer quelque chose derrière, on regarde le positif, on regarde le négatif et surtout on essaye d'avancer sur le négatif.

Je pense que vous ne vous rendez pas compte effectivement du décalage qu'il peut y avoir avec une grosse majorité, je ne veux pas dire avec la totalité, des cheminots du TER. Madame BONTEMPS a dit que, pour elle, il n'y avait pas de décalage, dont acte. Quand on dit cela, ce n'est pas pour faire du débat stérile ou de la critique, c'est parce que nous aussi on vit dans le même monde que vous, le monde concurrentiel... Après, tant qu'il n'y aura pas des choix politiques différents, on vivra dans ce monde-là, mais c'est comment gagner demain, comment gagner demain. Vous, en tout cas pour la direction, c'est : on ne change pas une stratégie qui gagne selon vous et qui perd selon nous. Pour moi, je vous l'ai déjà dit, vous faites une erreur immense, c'est de ne pas associer les cheminots dans vos projets. Vous allez dire que c'est le cas dans ce projet-là, mais la réalité est tout autre. Terminé.

M. SERHANI, Relations sociales

Monsieur ROTOLO.

M. RABIER, Président

On écoute Monsieur ROTOLO et je répondrai avec Madame BONTEMPS pour clôturer cette séquence à ces expressions assez fortes que je viens d'entendre.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur le Président, j'aimerais revenir sur les propos de Fatima. Je pense qu'ils doivent vous alerter. Il doit y avoir une prise de conscience collective. Les cheminots sont en souffrance, c'est indéniable. Je peux vous dire que nous, en tant qu'organisation syndicale, aujourd'hui on a plus l'impression d'être des assistantes sociales et des assistantes sociales démunies face aux cheminots. Les élus sont en souffrance aussi. C'est restructuration sur restructuration. Quand on vous demande une pause dans les restructurations, ce n'est pas pour rien, mais parce qu'on se rend compte du problème. On se rend compte du décalage entre vous, ce que vous proposez et les cheminots qui n'adhèrent plus du tout à ce projet. On a une souffrance énorme des cheminots, mais ça, j'ai l'impression que vous ne vous rendez pas compte de ce décalage énorme entre ce que vous faites là-haut et ce qu'il se passe sur le terrain. Donc je réitère encore notre demande, au nom de la CGT, de faire une pause dans les restructurations. C'est important de se poser et de regarder ce qui ne va pas. On est en train de restructurer une restructuration. Donc restructuration sur restructuration, alors que ça ne fonctionnait déjà pas. On était sur un système défaillant et on restructure par un autre système encore plus défaillant, ça ne peut pas continuer comme cela, Monsieur RABIER. Tout ce qu'on vous dit doit vous alerter. Terminé pour moi.

M. RABIER, Président

Merci. J'ai écouté attentivement votre message, Madame BOUKREDIA. Je voulais revenir sur deux points. Il est fort, il est clair, il n'est pas complètement nouveau, vous êtes déjà intervenus par le passé, en CSE en tout cas et je pense dans d'autres instances, pour alerter comme vous le faites. Il y a un point sur lequel je voudrais revenir. Vous avez dit « votre projet », vous avez commencé votre intervention par « votre projet ». En disant « votre projet », j'entends qu'il y a le projet de la direction

et il y a le projet que les cheminots voudraient, un autre projet, un projet alternatif comme souvent les différentes organisations syndicales peuvent le proposer. Moi, ce que je dis, c'est qu'on présente là le projet du groupe public unifié qui se décline, en tout cas jusqu'à chez nous au TER Hauts-de-France, avec les différentes actions... et au moins, je vous remercie, de prendre au sérieux ces actions-là parce que ce qu'on écrit là c'est pour de vrai et on sait qu'entre nous on ne se raconte plus d'histoires depuis un moment.

C'est donc bien le projet de l'ensemble du corps social : direction à différents degrés et les cheminots qui font le travail en opérationnel. Moi, je n'oppose pas les cheminots les uns aux autres, ni vous d'ailleurs, mais le fait de présenter cela comme « votre projet » signifierait que par principe, il y a une adhésion faible voire nulle. Moi, je suis dans le même monde que vous, je sais très bien qu'une partie des gens sont... je n'ai jamais nié les risques psychosociaux, je le dis à chaque fois que vous évoquez le sujet, je sais très bien qu'il y a des gens qui ne s'y retrouvent pas dans tout cela. D'ailleurs, dans toutes les entreprises il y a des gens qui ne sont pas complètement en phase avec la politique qui est menée, la stratégie. Après, il faut que nous soyons tous très au clair sur le fait qu'il y a différents niveaux de responsabilité dans l'entreprise. Il y a le niveau de responsabilité qui est celui représenté par la direction qui est bien de définir la stratégie de l'entreprise, c'est quand même son rôle prioritaire pour continuer d'assurer le développement de cette entreprise, la pérennité de cette entreprise.

Bon nombre d'entreprises, je ne parle pas du monde public comme le nôtre, mais bon nombre d'entreprises qui ont eu de mauvaises stratégies ont fini par ne plus exister, ont fini par déposer le bilan. Nous, SNCF et toutes les branches de la SNCF par ailleurs, nous sommes confrontés à un environnement extrêmement mutant qui s'accélère, qui crée des instabilités, des dangers pour l'entreprise donc l'entreprise doit réagir. La manière dont elle réagit ce n'est sans doute pas la bonne pour l'ensemble des cheminots et je le sais, ce n'est pas partagé à 100 %. D'ailleurs, aucun projet n'est jamais partagé à 100 % et j'ai envie de vous dire que même quand on débat de quelque chose, le projet qui vous a été montré là par Madame BONTEMPS a fait l'objet de plein de débats au niveau du comité de direction, il n'y a pas unanimité parfaite de tout le monde. C'est souvent le fruit d'un consensus. À un moment donné, on arrive à mettre de grands plans d'action qui nous amènent jusqu'à 2025. Donc à tous les niveaux il y a des débats comme nous en avons aujourd'hui avec vous. On n'a donc pas la prétention de vouloir convaincre absolument tout le monde, c'est d'ailleurs complètement impossible. Dans tout collectif, politique, syndical, quelle que soit l'organisation dans l'entreprise ou ailleurs, il y a des débats et c'est ça les débats. Tout ce que vous remontez là, ça alimente quand même quelque part la cause du sujet. Ça veut dire que nous derrière, voilà ce qui est remonté, que peut-on améliorer... Donc c'est bien un projet qui touche tout le monde.

Ma prétention n'est pas de vous convaincre aujourd'hui, mais de vous le présenter, vous dire ce qu'il y a derrière, vous dire comment on l'a travaillé, ce qu'il va encore se passer et ça donne quand même un certain nombre de... voilà. Après, la confiance et l'engagement, parce que c'est ça que vous pointez, en fait ne dépendent pas que de la seule volonté qu'on peut avoir, nous, direction, quel que soit le représentant que vous avez en face de vous. Cela dépendra de comment est perçu le message, est-ce qu'il est accepté, est-ce qu'il est un peu coconstruit. On s'aperçoit que dans toutes

nos évolutions, nos réorganisations, ce n'est pas simplement le fond du sujet qui fait débat, c'est aussi la manière dont on le travaille, dont on l'amène, comment on associe ou pas les agents directement impliqués. Il y a plein de critères qui vont faire en sorte qu'il y aura, ou pas, une confiance. On peut être en confiance dans un traitement de sujet difficile et être contre ce traitement de sujet difficile. Vous êtes dans des positions souvent où vous n'êtes pas d'accord avec cela, mais vous avez un rôle, une responsabilité, vous travaillez quand même le sujet parce que vous savez que, derrière, vous avez une responsabilité qui n'est pas simple, je le reconnais, de représentant du personnel ou de mandaté CSSCT ou de délégué syndical quelle que soit finalement la fonction. La confiance, nous ferons notre possible pour qu'elle soit la plus grande dans les années qui viennent, tout comme l'engagement. On a des enquêtes, je les évoquais tout à l'heure, ça ne suffit pas, il y a plein de choses qui se passent, bien évidemment, sur le terrain. Ça ne se décrète pas, c'est tout ce que je dirais. Ça ne se décrète pas la confiance, ça se construit, ça met du temps.

Nous sommes dans une phase de l'entreprise où il y a beaucoup de gens qui s'interrogent, je le partage avec vous. Maintenant, nous, on mettra l'énergie pour qu'on l'obtienne en tout cas le plus possible. Après, comment gagner demain ? C'est la bonne question que pose Monsieur LAMBERT. Comment gagner demain ? Comment gagner ? C'est-à-dire comment rester avec nos valeurs, comment rester avec le maximum de cheminots qui font le TER SNCF si on parle sur notre région Hauts-de-France. Nous, nous avons une stratégie. Je sais qu'elle fait débat, je sais qu'elle n'est sans doute pas partagée en tout cas sur beaucoup de ses aspects, mais en tout cas on n'y va pas les mains vides, ce serait le pire. Le pire c'est d'aller à une bataille sans avoir un plan. Après, vous dites, vous, que le plan ce n'est pas le bon, j'entends. En tout cas, nous, nous avons un plan. Nous avons un plan qui est un plan assez offensif pour tout vous dire, assez déterminé et qui, pour gagner, nécessitera l'adhésion du plus grand nombre, nous en sommes certains. Je vous rejoins sur le fait qu'on ne fera rien contre les cheminots, s'ils ne sont pas avec nous, si une majorité d'entre eux ne fait pas le travail... Je salue régulièrement le travail des cheminots, comme vous. Si on a réussi à passer toutes ces étapes depuis le mois de mars, étapes qu'on n'avait jamais vécues avec la COVID, c'est parce qu'on a des cheminots professionnels, des cheminots qui se sont engagés, des dirigeants de proximité, je l'ai encore dit tout à l'heure, qui ont mouillé la chemise également. On a passé des trucs qu'on n'avait jamais faits par le passé et moi je pense qu'on sous-estime souvent la capacité de rebond, d'investissement, d'engagement et d'adaptation des cheminots et de la SNCF. Donc ce plan est ambitieux, mais s'il n'y a pas d'ambition, on sait que ça va mal finir pour la SNCF. Donc nous sommes quelque part obligés d'être ambitieux. Après, j'entends ce que vous dites, Monsieur ROTOLO.

Nous sommes confrontés dans nos rôles, moi de DRH, vous de représentants du personnel, à des situations déjà souvent un peu personnalisées et on les traite du mieux possible. Je pense que chacun, moi de toutes les affaires que je traite à titre personnel avec les uns et les autres parce que souvent vous êtes investis, on y met de l'énergie pour tirer le meilleur pour la personne, pour l'entreprise, pour la situation, pour les collègues... Ce n'est jamais blanc ou noir parce que ça serait fait depuis longtemps. C'est souvent du gris qu'on essaye de travailler et on le fait, on fait quand même du bon boulot ensemble, il ne faut pas être complètement négatif et ne pas reconnaître cela. Vous savez très bien que dans les situations individuelles que nous sommes amenés à traiter, toute la ligne hiérarchique est quand même à l'écoute et

travaille avec les représentants que vous êtes. Mais l'avenir n'est pas facile. Si je vous dis que tout est fait, tout est gagné, « ne vous inquiétez pas, dormez tranquillo », je serais un énorme menteur et ce n'est pas comme ça, en tout cas, qu'on s'adresse à vous. On s'adresse à vous avec le plan qui est devant vous, qui va sans doute encore être travaillé, décliné, dans chacune des entités et il fera l'objet de débats que l'on souhaite les plus fructueux possible, mais on n'a pas la prétention de convaincre facilement tout le monde du jour au lendemain ou d'oublier qu'il y a des gens qui seront en difficulté.

M. SERHANI, Relations sociales

Nous avons une remarque de Monsieur LAMBERT et Monsieur ROTOLO a demandé la parole également.

M. ROTOLO, RS CGT

Simplement pour avoir une réponse claire, je connais votre réponse, mais comme le dit Fatima, il y a un PV et comme ça, ça sera enregistré sur le PV. Vous refusez donc, si j'ai bien compris, de faire une pause dans les restructurations et j'aimerais vous dire que vous venez encore de nous faire une petite « Georges MARCHAIS ». En gros, « nous ne sommes pas d'accord avec votre plan », votre réponse : « oui, mais c'est mon plan ». On a très bien compris que vous allez continuer dans votre ligne et que vous ne changerez rien et vous ne prendrez pas, encore une fois, en considération la souffrance des cheminots, je vous remercie.

M. RABIER, Président

Je vais quand même répondre. Cette référence au leader politique Georges MARCHAIS de la fin du XX^e siècle, je vous la laisse. Ce n'est pas ça que j'ai dit. J'ai dit que la responsabilité de l'entreprise c'est d'établir la stratégie de développement de l'entreprise. Elle est donc dans son rôle, c'est ça que je dis. Cette stratégie, nous souhaitons qu'elle soit acceptée, validée par le plus grand nombre. D'où toutes ces démarches, je dirais, de partage, de co-construction, qu'on essaye de mettre en place. Je sais que ce n'est pas facile. L'expression de Monsieur SOUIN était très claire, celle de Madame BOUKREDIA également. Je sais que ça représente des remarques fortes. Néanmoins, c'est notre responsabilité. Une entreprise, une direction qui n'aurait pas de stratégie serait en faute selon moi, c'est ça que j'ai dit.

Après, la stratégie relève de la compétence de la direction. Souvent, elle n'est pas partagée par les organisations syndicales et vous le dites à tous les niveaux, ce n'est pas d'aujourd'hui, j'ai envie de vous dire, Monsieur ROTOLO, ce n'est pas la première fois que vous nous dites que vous ne partagez pas le plan de l'entreprise pour régler tel ou tel sujet ou dessiner son avenir. Ce n'est pas quelque chose de nouveau. Après, sur le gel des réorganisations, je ne veux pas vous faire l'affront de vous répéter ce que je vous ai déjà dit dans maintes DCI ou CSE. Donc, je vous le redis volontiers ce midi afin que cela soit enregistré au PV ; nous ne pouvons pas geler les réorganisations, ce serait nous mettre encore plus après-demain en difficulté si on ne sait pas ce que l'on doit faire ; repousser plus tard la correction des fragilités que l'on peut rencontrer par rapport notamment à certaines organisations et à la compétition qui est devant nous avec l'ouverture à la concurrence, ça serait une mauvaise chose pour le TER Hauts-de-France et les cheminots. C'est tout ce qu'on vous dit aujourd'hui donc c'est un choix que nous faisons. Non pas pour gêner, empêcher, mettre en

difficulté les gens. On le fait parce que c'est ce qu'on considère le mieux pour l'avenir de l'entreprise et de ses cheminots. Madame MAHIEUX.

Mme MAHIEUX, CGT

Je souhaite intervenir sur ce projet parce que effectivement je pense que chacun d'entre nous a bien compris que « Tous SNCF » est un coup médiatique et politique du président FARANDOU pour faire adhérer un maximum de cheminots à la politique de l'entreprise par une pseudo illusion de rassemblement autour de ce projet. Rien que le nom, sur TER Hauts-de-France, pourrait être vécu comme une provocation dans le sens où « Tous SNCF » arrive à un moment un peu charnière on va dire dans le sens où d'ici deux ans, je vous le rappelle, on s'apprête peut-être à transférer pas loin de 1000 cheminots dans des entreprises privées ou éventuellement dans des filiales. D'ailleurs, on peut mesurer cette illusion du président par des objectifs communs. Excusez-moi, Monsieur RABIER, mais à aucun moment les cheminots ne peuvent vous rejoindre dans les objectifs qui sont les vôtres, à savoir faciliter l'ouverture à la concurrence... Vous nous parlez du groupe et d'un projet transverse, ce rassemblement autour de ce projet ne dupe personne dans le sens où, dans votre quotidien, la politique que vous menez, Monsieur RABIER, est de cloisonner les cheminots. Je m'explique, on les cloisonne dans des SA, on les cloisonne dans des activités, dans des produits et aujourd'hui, sur le TER Hauts-de-France, dans des directions de lignes.

Vous nous dites, Madame BONTEMPS, que nous savons produire du train. Excusez-moi, je ne vais pas aller dans votre sens dans la mesure où un petit peu plus loin vous nous expliquez que la satisfaction client est à moins 21 points, moins 21 % si je ne m'abuse. Donc, produire du train, oui, mais de la qualité visiblement non. Vous nous parlez du pilier humain. Quand je vois ce qui est fait sur le TER Hauts-de-France, à savoir moins 480 emplois entre 2018 et 2019, excusez-moi, mais le pilier humain, je ne le vois pas très bien et je ne le conçois pas de votre façon. Vous nous parlez, Madame BONTEMPS, et il va falloir des précisions parce que vous abordez un thème important qui est la polyvalence et la polycompétence, donc vous avez cité les deux il me semble alors que ce sont des termes qui ne sont pas les mêmes et qui n'ont pas la même définition. La polyvalence, on le verra tout à l'heure, Monsieur RABIER, elle donne un affaiblissement de la sécurité accru. On le verra à travers le rapport de l'AuM tout à l'heure, mais en tout cas c'est ce qui en ressort. Si vous développez la polyvalence, vous allez sur un affaiblissement de la sécurité ferroviaire. Voilà un petit peu l'analyse qu'en fait la CGT, en tout cas du projet « Tous SNCF ». Ce sera tout pour moi.

M. RABIER, Président

Merci, Madame MAHIEUX. Je ne reviendrai pas sur la polyvalence et la polycompétence puisque je pense que vous l'évoquerez tout à l'heure, on aura le débat centré sur la sécurité et le nouveau dispositif AuM. Je ne veux pas vous faire l'affront de répéter ce que j'ai déjà dit. Je pense que les positions des uns et des autres sont extrêmement claires. Le coup médiatique, je ne vous rejoins pas. Je pense que le titre fait référence au fait qu'il y a une loi que la SNCF applique forcément et qui pourrait laisser entendre qu'effectivement on est chacun dans notre société et que finalement on se moque de ce qu'il se passe dans l'autre société. En réalité, ce que veut le président FARANDOU depuis qu'il est arrivé, c'est montrer que la SA mère a

quand même encore, et on le voit à travers le dernier accord sur où est-ce qu'on négocie telle ou telle chose au niveau de la SA mère... on voit qu'il y a encore une forte prééminence, j'ai envie de vous dire, de la SA mère et c'est tant mieux. On voit qu'il veut – je trouve que c'est plutôt une bonne idée –, de manière assez transverse, montrer qu'il y a des cheminots dans plusieurs sociétés, déjà que ces cheminots peuvent changer de société, il y a des gens qui sont aujourd'hui à la SA Voyageurs et qui peuvent se retrouver à Réseau, on peut passer d'un métier de l'escale à un métier de l'EIC et étant encore sur la filière unique Transport Mouvement.

Il y a des choses qui sont possibles et il faut les réaffirmer. Les valeurs tout à l'heure d'ascenseur social qui ont été citées par Madame BOUKREDIA, elles sont toujours très importantes dans l'entreprise. Retenez que quasiment 90 % de l'encadrement de proximité ce sont des gens... pourquoi nos DPx sont-ils professionnels ? Ils sont professionnels parce qu'ils ont fait le boulot avant souvent en tant qu'opérateur avant même d'être DPx et c'est une force pour l'entreprise. On a ce programme qui a vos yeux présente pleins de manquements, de défauts ; c'est un fait que j'entends, que vous ne partagez pas tout ça, mais nous, nous n'avançons pas de manière secrète ou masquée. On avance en essayant le plus possible de dire les choses aux gens et d'ailleurs, quand on analyse un peu les fondements souvent qui constituent les risques psychosociaux, c'est le fait de ne pas savoir, de ne pas savoir clairement. Quand vous évoquez tout à l'heure la situation des GM, on y reviendra demain après-midi, cette incertitude est en fait assez redoutable dans les risques psychosociaux. Le fait de donner des perspectives, en tout cas des projets qui ne se mettront peut-être pas tous en route ou qui n'atteindront pas tous les résultats escomptés. Le TER, quand on dit qu'il y a plus de détracteurs que de promoteurs, c'est depuis, très, très, très longtemps, ce n'est pas une question des trois ou quatre dernières années.

Depuis qu'on mesure finalement les choses, vous vous rendez compte que les clients réguliers, ceux qui vont au boulot, qui vont à l'école, sont extrêmement exigeants finalement dans le respect de l'horaire, d'avoir une place... et on doit essayer de satisfaire cette exigence qui a d'ailleurs été répétée dans la Convention avec les « AAA ». Tout cela pour dire que le niveau d'exigence grimpe comme un peu partout dans la société quand on veut des services, on est toujours exigeant et le client, finalement, à la fin, il en veut toujours plus pour parfois moins cher. C'est une tendance qui s'observe un peu partout et aussi chez nous dans le monde du transport ferroviaire. Comment s'adapte-t-on à tout cela ? Comment répond-on à tout cela ? Cela fait partie du programme qu'on vous a présenté. On ne va pas refaire plus que cela les débats. Vous aurez, je pense, dans les équipes, ça a commencé, Monsieur SOUIN le disait tout à l'heure, des discussions, des débats, pour essayer, à défaut de susciter l'adhésion, en tout cas d'expliquer pourquoi on se lance dans tel ou tel programme. En tout cas merci pour la qualité des débats qui était riche. Merci à Sophie BONTEMPS. Je vous propose maintenant deux options. Je demande aux délégations de me donner leur point de vue. Soit on fait la pause repas et on reprend à 13 h 45 soit vous voulez que nous traitions tout de suite le point SSCT avec Christian PERCEBOIS et on ira déjeuner après ce point-là en prenant 1 h 30 de pause déjeuner. Je suis à votre écoute.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la CGT, vu l'heure, je pense que nous sommes capables de faire le point.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Pour SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Pour SUD aussi, nous pouvons faire le point SSCT.

M. SERHANI, Relations sociales

D'accord, merci. Pour l'UNSA ?

Mme LE SAINT, UNSA Ferroviaire

D'accord également.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci, Hélène. Pour FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Pour FO, d'accord également.

M. SERHANI, Relations sociales

Entendu. Pour la CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Pas d'opposition à traiter le point SSCT.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci, Sébastien. On peut donner la parole à Christian, Raphaël.

2) Point SSCT (4^e trimestre)

M. PERCEBOIS, Pôle prévention

Bonjour à tous. Voici le point trimestriel comme on a l'habitude de le faire. Vous avez eu le document, le petit dossier. Au niveau de l'accidentologie du travail, nous sommes, fin novembre, à 80 accidents du travail avec arrêt. Comme je l'ai précisé dans mes commentaires, nous sommes avec une baisse plus que sensible puisque nous sommes à peu près à 50 % d'accidents en moins par rapport à la même période de 2019. Nous avons tous les établissements qui baissent, pas de la même façon, mais une baisse moins significative sur l'ET et la DDL Paris Hauts-de-France. C'était plutôt valable pour l'ET en début d'année où on a vu pas mal d'accidents de personnes. Là, depuis quelques mois, on n'a plus à regretter des accidents de personnes, enfin beaucoup moins. La DDL Paris Hauts-de-France, ils ont beaucoup moins baissé sur la période de la rentrée, sur les mois de septembre et octobre. Au niveau de la typologie des accidents, les causes des accidents, c'est quasiment la même chose. On a en tête, dans notre fameux top 3, tout ce qui est accidents de dénivellation et de plain-pied. Là, on a des accidents en ce moment suite aux conditions météo : l'humidité sur les quais, l'humidité dans les rames, mais nous n'avons pas encore eu la neige, heureusement, il gèle. On a remarqué moins d'accidents à bord des trains au niveau de la dénivellation.

Pourtant quasiment tous nos trains ont un escalier à l'intérieur, mais on n'a pas eu, cette année, d'accident dans ces escaliers à l'intérieur des rames. Les atteintes et outrages, c'est au même niveau. On n'a pas constaté d'augmentation, nous sommes au même pourcentage. On retrouve plutôt ces atteintes et outrages sur le versant sud. Les accidents de trajet, il y en a eu très peu cette année. En accidents graves, on en a eu un, je pense que je vous l'avais donné lors du dernier point, qui a eu lieu le 13 septembre au Technicentre sur l'atelier à Lille. La direction du matériel a donc mis en place, avec le Technicentre forcément, un plan d'action risque électrique. Ça, c'était sur l'accidentologie. Au niveau actions de prévention sur 2021, ce qu'on a prévu de faire sur les différents établissements, c'est de justement continuer la démarche de transformation managériale dite DuPont de Nemours donc là, c'est pareil, on a des promoteurs qui ont été formés à l'intérieur de chaque établissement et donc ils continueront le déploiement. Une remarque au niveau des analyses des AT qui ont été faites dans la plupart des CSSCT, c'est qu'elles ne sont pas assez « fouillées », elles ne conduisent pas forcément à des actions de prévention qui pourraient être mises en place. On a donc décidé d'étayer ces analyses d'accidents du travail avec des fiches pratiques et une analyse plutôt orientée FOH afin de déterminer plus précisément les causes des accidents et nous, de voir un peu ce que l'on peut mettre en place comme actions afin que l'accident ne se reproduise plus. On a toujours le sujet des travaux qui sont demandés sur les pistes et les itinéraires.

Là, pareil, en CSSCT, un suivi a été demandé auprès de l'Infra. On a la démarche missions prod, des nouvelles missions et puis étendue à toute la région. On s'est rendu compte, il y a plusieurs facteurs, au niveau du risque incendie, on a besoin de remettre cela un peu en qualité. Il y avait eu des suivis qui étaient faits par Gares & Co qui sont à reprendre surtout sur les différentes résidences niveau incendie. Là, c'est pareil, une action au niveau 2021 va être mise en œuvre pour remettre ça en qualité au niveau du suivi du risque incendie. On continue toujours, ça va être amorcé en 2019, une démarche d'attribution de modèles de chaussures de travail. Il y a seize modèles pour les personnels et la relation sol – bord. Il y a la même chose au niveau des ADC et on met en œuvre ce qu'on appelle des showrooms afin de présenter aux agents, sur leur lieu de travail, les différents modèles et qu'ils choisissent. Par ailleurs, on a une action au niveau de la prise en charge des agents après outrage ou atteinte qu'il y ait déclaration d'accident ou pas, arrêt ou pas. On a mis en place des choses sur certains endroits et on voudrait bien déployer la prise en charge sur toute la région. Au niveau formations sécurité avancement du PAPACT, on en reparlera aussi demain lors du CSE. On peut noter qu'il y a eu une formation sensibilisation sur les risques à destination des managers, sur les risques psychosociaux et conduite du changement. Ça se termine cette semaine, le national a déployé une grosse action de formation vis-à-vis des managers sur tout ce qui était la coactivité avec une nouvelle plateforme qu'on appelle DigiPrev. Les mandatés CSSCT seront partie prenante de l'utilisation de DigiPrev. Ils n'auront pas à y accéder, mais ils seront par exemple convoqués grâce à cette application DigiPrev qui générera des mails automatiques. On a des formations risques alcool et risques routiers qui ont été mutualisés, qu'on réalise pour la fin de l'année. Sinon, tout ce qui n'a pas pu être fait en 2020 en actions PAPACT sera reporté sur 2021. Ça, ça a été vu aussi dans les différentes CSSCT. Pour terminer, on a la mise à jour des documents uniques.

On a donc les dernières versions des consignes COVID qui sont mises dans les documents uniques. Ils sont en cours de validation par les différents managers. On

termine la semaine prochaine avec les DET et les DDL. On a prévu pour 2021 et on associera les mandats CSSCT à une révision des documents uniques et une harmonisation des cotations. On s'est aperçu que les managers avaient besoin qu'on les anime et qu'on les aide sur le document unique afin de les mettre aussi en qualité. Ça a également été évoqué dans les dernières CSSCT, pour Services, par exemple, on va procéder en 2021 à une mise à jour des évaluations RPS. On commence avec la direction de lignes Étoile d'Amiens au 1^{er} trimestre puis on enchaînera avec la direction de lignes Paris Hauts-de-France pour le 2^{ème} trimestre. Au 2^{ème} semestre, on fera les trois DDL sur le versant nord. J'ai terminé ma présentation.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Nous avons plusieurs demandes de parole. Nous avons Monsieur WATTEBLED, Monsieur LAMBERT puis Monsieur VÉZARD.

M. WATTEBLED, CGT

Je vais aller dans l'ordre. Concernant le point trimestriel, il est détaillé en termes de chiffres par CSSCT. En revanche, dans l'explicatif qui suit, dans les pages 3, 4, 5 jusqu'à la dernière, on n'a pas de visuel sur les chiffres. On vous fait confiance, Monsieur PERCEBOIS, pour bien retraduire ce qu'il se passe, mais ça ne reste que des analyses que vous faites. Nous, on n'a pas le comparatif, on ne peut pas analyser, nous, par rapport aux chiffres que vous donnez. Par exemple, la typologie des accidents reste quasiment identique à 2019, oui, on peut vous croire sur parole, mais on aimerait avoir un peu plus d'éléments par rapport à ça. Sur les actions de prévention, je fais le lien avec le PAPACT, mais je finirai avec le PAPACT, pareil, on a votre analyse et vos préconisations et puis sur les mises à jour du Document Unique, l'intégration de la dernière version de la consigne COVID OK, l'intégration des protocoles locaux mis à jour, OK, simplification des documents uniques et harmonisation des cotations, OK, mais je ne vois pas trop à quoi cela correspond et la mise à jour des évaluations RPS, il me semble qu'un document unique se met à jour dès lors qu'il y a une réorganisation ou une restructuration parce qu'il y a une modification de l'organisation. On doit donc évaluer les risques et, du coup, mettre à jour le document unique qui n'est d'ailleurs pas qu'à la main de l'entreprise. Tout membre ou tout élu peut y regarder et éventuellement y amener une analyse pour faire changer. Je finis rapidement sur le PAPACT, les trois documents qu'on a reçus en plusieurs fois. Pareil, j'ai du mal à comprendre l'architecture de ce document qui, normalement, est à peu près le même que celui qu'on avait en CHSCT. En revanche, de mémoire, on établit un PAPACT aussi en fonction de ce qu'il s'est passé en termes de faits dans l'entreprise ou en termes d'organisation ou en termes de démarches ou d'actions qu'on aimerait proposer. Là, sur l'origine de l'action, il n'y a jamais rien de mis dessus et ça dépend des trois documents déjà et il n'y a rien sur les trois, pour le coup, sur les faits saillants, donc j'aimerais avoir des précisions sur ces questions-là, je vous remercie.

J'ai d'ailleurs appelé Monsieur PERCEBOIS et Monsieur BAR concernant l'accès à la plateforme prévention. Moi, je n'y ai plus accès donc on ne peut pas aller voir le tableau de bord que j'allais consulter régulièrement. Là, on ne peut plus y avoir accès donc je ne sais pas comment est-ce possible et apparemment il n'y a pas que moi. Merci.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci, Marc.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Rapidement parce qu'il y a pas mal de choses qui ont été dites qui seront débattues demain, notamment dans la présentation des PACT. Un petit bémol, je me retrouve dans pas mal de choses qui ont été dites par Christian. Après, un petit bémol quand même sur la baisse des accidents du travail. Il ne faut pas oublier quand même qu'on a vécu une période de confinement, qu'un nombre important de salariés n'a pas travaillé donc ça peut aussi jouer. En revanche, sur les agressions, dire qu'elles n'ont pas augmenté, si l'année dernière elles étaient importantes, de toute façon, les agressions sont toujours importantes, elles étaient importantes et dire qu'elles n'ont pas augmenté, ça veut dire qu'elles restent importantes. Au vu des alertes que je reçois ces derniers jours, mais on en parlera plus précisément demain puisqu'il y a des points prévus à l'ordre du jour du CSE, je pense que malheureusement le nombre d'agressions remonte et pas seulement sur le versant sud. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci, Marc. Sébastien.

M. VÉZARD, RS CFDT

Merci, Karim. Je rejoins ce que Marc vient de dire à propos des outrages et agressions qui sont sur le versant sud. C'est dommage que Monsieur MARTEL ne soit pas là, il aurait pu nous donner la probabilité pour un ASCT d'être agressé au vu des trains qui ont circulé et de la présence qu'il pouvait y avoir à bord de nos chers usagers. Monsieur PERCEBOIS, vous avez parlé de la prise en charge des agents qui ont été agressés ou victimes d'outrages. Vous disiez que quelque chose avait été mis en place et que vous souhaitiez développer cela un peu partout. On aurait bien voulu savoir ce que vous prévoyez de mettre en place là-dessus. Sachant qu'on a certains agents qui peuvent être victimes d'agressions. J'ai le cas d'un agent en tête qui est en arrêt depuis le mois de juillet et qui n'a eu aucun contact de la part de l'entreprise concernant son mal-être ou pas. Donc, son encadrement de proximité, la seule chose qui lui est remontée depuis le temps c'est que ses arrêts arriveraient en retard au niveau de la CPST. Si vous pouviez nous éclairer là-dessus. Merci. Terminé.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci, Sébastien. Laetitia.

Mme MAHIEUX, CGT

Je rejoins Marc LAMBERT sur son analyse par rapport à la baisse globale des accidents du travail sur cette année dans le sens où, effectivement, il y a quand même eu un mois de grève sur janvier plus le confinement qui est venu faire baisser le nombre global d'AT. Effectivement, je le rejoins aussi sur le fait que les atteintes et outrages restent au même niveau pour cette année alors qu'en fait cela aurait dû suivre la tendance de baisse globale des accidents. Vous nous parlez, Monsieur PERCEBOIS, effectivement de la prise en charge on va dire a posteriori de l'atteinte et de l'outrage qui viendrait finalement comme une réparation. Or, vous n'évoquez à aucun moment les mesures de prévention que vous prenez pour faire baisser les atteintes et outrages sur notre région. Je voulais donc savoir si vous aviez

éventuellement prévu de refaire des analyses des risques professionnels en la matière. Si oui, éventuellement nous y associer comme le prévoit le 805. Je voulais aussi revenir sur l'évaluation des risques psychosociaux que vous évoquiez. Ces analyses se feront-elles dans le respect du GRH970 ? J'en ai terminé. Merci.

M. PERCEBOIS, Pôle prévention

Je vais reprendre un petit peu les différentes questions.

M. SERHANI, Relations sociales

Christian, il y avait encore une demande de parole de Monsieur WATTEBLED.

M. PERCEBOIS, Pôle prévention

D'accord.

M. WATTEBLED, CGT

J'aurais pu attendre les réponses de Monsieur PERCEBOIS, mais comme ça je vais ajouter une question. Je réitère une nouvelle fois la question : pourquoi les élus CSE qui ne sont pas en CSSCT n'ont-ils pas accès à la base IRP concernant les CSSCT ? Personnellement, je suis bloqué depuis le 12 juin 2019 et depuis je n'ai plus accès à cette base de données. C'est bien de recevoir les comptes rendus un mois après ou quand ils sont faits, mais ça ne reste que des comptes rendus. Tout ce qui est dossiers, tout ce qui est documentation, tout ce qui est accès à la base, nous n'y avons toujours pas accès et c'est complètement anormal. Je réitère donc la demande de débloquent cet accès.

M. PERCEBOIS, Pôle prévention

Je laisserai plutôt Karim répondre à cette question. Je vais reprendre les différents points que vous avez évoqués. Pour les différents tableaux, la présentation que j'en fais, il n'y a pas de problème pour vous donner d'autres chiffres, vous donner le détail de tous nos tableaux de bord SST. Pour 2021, j'en prends bien note et vous aurez des tableaux issus de ce que l'on donne déjà en CSSCT. Vous avez évoqué, au niveau du PAPACT, le support est celui qu'on utilisait auparavant dans les CHSCT. Effectivement, il est moins approprié maintenant à l'usage qu'on en fait pour les CSSCT, mais il reste le même et il ne sera pas changé. C'est donc pour cela que ce que l'on abordera demain, ce sera le modèle du document, le PDF n'est pas vraiment adapté au travail qu'on en fait. La révision du document unique, il est effectivement mis à jour chaque année par le manager. Ce qu'on veut faire c'est un travail en profondeur. C'est-à-dire, comme vous l'avez dit Madame MAHIEUX, avec le RH805, on veut revoir avec les managers et vous l'évaluation des risques en profondeur. Sur les RPS, il y a déjà eu une communication qui a été faite la semaine dernière, en CSSCT jeudi dernier, sur la méthodologie qui est conforme au RH970 donc avec un comité de pilotage et ensuite des évaluations qui seront faites en présence d'un mandaté CSSCT. Voilà ce que je pouvais dire pour répondre. En ce qui concerne l'accès à la base IRP, je laisse les RS répondre.

M. RABIER, Président

Avant que Karim ne réponde sur ce point technique que soulève Monsieur WATTEBLED et j'aimerais bien qu'on le résolve aussi, je partage avec vous les remontées qui ont été faites par plusieurs élus. Oui, cette année est une année

spéciale donc il ne faut pas qu'on en tire des enseignements en accidentologie du travail tant vous avez une part non négligeable, au plus fort de la première vague de confinement, d'activité partielle. Quand vous avez encore des dizaines de personnes parce qu'elles sont fragiles qui sont donc isolées, forcément ce sont des accidents... j'ai envie de vous dire, heureusement qu'on a une baisse. Ce qu'il faudra voir c'est quand on aura repris le plan de transport normal, donc l'année prochaine et qu'on sera revenu j'espère dans quelque chose qui ne ressemblera pas à 2020, si cette baisse est véritablement liée à cette année particulière ou si elle est quand même un peu plus structurelle parce que globalement, quand même, la prévention produit des effets. J'avoue qu'il faut que l'on prenne en compte ce bémol-là. Je rejoins Monsieur LAMBERT, on ne peut pas en tirer des enseignements : d'un seul coup, tout va mieux, les actions qu'on a menées payent. Il faut que l'on regarde ça dans la durée. Après, je suis moi aussi un peu inquiet de l'augmentation des outrages et agressions, comme vous l'avez souligné. Je suis cela, on en a discuté avec Pascal GREBAUX dernièrement. Le problème d'une fréquentation moindre, ce que l'on observe dans les trains malgré la baisse du plan de transport et de la fréquentation quoique l'on en dise, y compris à TER fait qu'il y a des phénomènes que l'on connaît bien chez nous de migrants toujours présents. C'est-à-dire qu'en fait, certaines personnes dans nos trains peuvent causer des problèmes parce qu'elles n'ont pas de titre de transport, parce qu'on sait très bien qu'il y a souvent ce lien, les gens du contrôle le savent bien, les agressions peuvent aussi venir du fait qu'on est en train de contrôler et que la personne devient un peu agressive à cause du fait qu'on est en train de la contrôler.

Ces personnes-là sont malheureusement en tout cas toujours dans nos trains. On a eu quelques affaires dernièrement de jeunes qui ne voulaient pas porter le masque. Tout cet environnement qui rajoute quelque part des contraintes dans la capacité de voyager d'une manière tranquille est propice, en tout cas c'est un peu l'analyse à chaud qu'on en fait, aux risques d'outrages ou d'agressions qui est encore présent. Vous avez raison, l'analyse est juste, on n'a pas la même baisse du nombre d'agressions comparativement à la baisse d'AT. Il va donc falloir qu'on observe cela sur un peu la durée. S'agit-il d'un épiphénomène là parce qu'on est sur période où les gens bougent, vont faire leurs courses ou est-ce que ça s'inscrit malheureusement dans la durée, il faut qu'on y prête une attention toute particulière.

M. SERHANI, Relations sociales

Je vais reprendre la main sur la question de Monsieur WATTEBLED concernant l'outil. Pour tout vous dire, Monsieur WATTEBLED, cet outil est structuré de façon assez compliquée donc nous, nous demandons à chaque fois des révisions au niveau national, mais nous n'avons pas la main sur la structure de l'outil. Quand on crée une réunion CSSCT, on l'ouvre aux membres de la CSSCT. Il faudrait, pour que vous ayez accès systématiquement derrière, ajouter nom par nom tous les membres du CSE dans chaque réunion CSSCT. J'avoue simplement que Vincent et Ingrid n'ont pas le temps nécessaire pour le faire. C'est simplement ça. C'est un problème de structure de l'outil et pour contourner cette structure, il faudrait que mon équipe ait plus de temps pour le faire. C'est tout ce que je peux vous dire. Je sais que vous me l'avez demandé plusieurs fois. On a essayé d'étudier cela avec Madame TOBOT, avec toute l'équipe, avec l'équipe nationale, mais cela demande beaucoup d'heures de travail pour rentrer tous les membres du CSE dans la création de la réunion. Je vous écoute, Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

J'entends, Monsieur SERHANI. Ça fait quand même depuis juin 2019 qu'on pose la question, c'est apparu sur plusieurs PV. Là, vous donnez une vraie réponse.

M. SERHANI, Relations sociales

On a essayé de contourner le problème autant de fois, mais on n'arrive pas à le faire, techniquement on n'arrive pas à le faire.

M. WATTEBLED, CGT

Votre réponse me va bien et vous expliquez en substance que vous n'avez pas les moyens nécessaires pour mettre en conformité avec la réglementation et le Code du travail l'accès aux informations à tous les élus.

M. SERHANI, Relations sociales

On vous les envoie après, je pense.

M. WATTEBLED, CGT

Effectivement, on reçoit les comptes rendus par Madame FUMIERE ou autres, mais on n'a pas les avis de CSSCT, on n'a pas les documents fournis à la CSSCT et on n'a pas accès à l'outil en archives aux CSSCT, ce qui est prévu par la loi. Ce n'est pas nous, vous le savez bien, qui avons voulu la fin des CHSCT, des DP et des CE. Nous sommes bien obligés de nous contraindre à la loi du CSE et le Code du travail est très clair, nous devons y avoir accès. D'ailleurs, dans d'autres CSE, les RPX ou les membres de CSSCT et les élus ont tous accès, y compris le RS, à la base IRP concernant les CSSCT. Votre réponse me va bien parce qu'au moins on a une réponse, mais elle ne me convient pas du tout. Vous allez à l'encontre de la réglementation parce que vous n'avez pas les moyens de le faire et je comprends parce qu'effectivement, avec le nombre de dossiers que vous empilez, le pôle RS doit être submergé de travail et donc forcément on ne peut pas tout faire. À un moment, soit vous vous mettez en conformité et auquel cas vous calibrez votre service RH ou alors ça ne peut pas fonctionner, ce n'est pas possible. Nous n'y avons pas accès depuis juin 2019. On y avait accès avant juin 2019 donc il y a eu un problème. Nous, nous réitérons cette demande de régler ce problème définitivement et que l'on puisse avoir accès à toute la base IRP, ce qu'on ne voulait pas à la base, il faut être clair. Maintenant, vous l'avez mis en place, le gouvernement a mis en place des choses, on s'y contraint malheureusement, mais on demande l'accès. On ne peut pas prendre que les bons côtés de la loi et laisser les mauvais côtés parce que ça coûte un peu plus et machin. Vous avez fait, je pense, assez d'économies concernant la fonte des moyens dévolus aux IRP donc au moins mettez ce minimum pour respecter ne serait-ce que la loi. C'est ce que nous vous demandons officiellement. Merci.

M. RABIER, Président

Monsieur WATTEBLED, le message est clair. Nous allons respecter le Code du travail et la loi, c'est une évidence. Je prends le point avec Karim et on va regarder une nouvelle fois comment on peut, je vous le dis, sans rajouter de travail à l'équipe parce que nous sommes aussi, nous, en moyens contraints, satisfaire cette exigence. Laissez-nous encore la fin d'année pour traiter ce point. En tout cas, on prend le point.

c. Calendrier prévisionnel 2021 du CSE et des commissions SSCT

M. RABIER, Président

Une dernière information peut-être avant la pause déjeuner parce que je suis passé vite tout à l'heure et j'ai été rappelé à l'ordre par Béatrice et je la remercie. On vous a donné le calendrier prévisionnel 2021 des réunions de CSE régulières pour que vous puissiez mettre cela dans votre agenda. On a dû réajuster un petit peu en début d'année pour une OS qui avait un congrès. On a également mis les quatre réunions de CSSCT régulières et on vous a donné les dates, on a déjà pointé, nous, des CSE extraordinaires ou peut-être des CSSCT supplémentaires du 1^{er} trimestre parce qu'elles nous paraissent fiables à l'instant T quand on vous donne tout cela. Ça vous permet d'avoir un agenda complet pour les réunions régulières toute l'année 2021 et quasiment rempli avec les supplémentaires pour le 1^{er} trimestre. Monsieur ROTOLO.

M. ROTOLO, RS CGT

Simplement, sur le calendrier, et quand je vois le début de l'année, j'ai l'impression qu'on va démarrer sur les chapeaux de roues et que vous avez en prévision encore une paire de restructurations à nous soumettre. Terminé pour moi.

M. RABIER, Président

Je ne sais pas ce que vous voulez dire par « chapeaux de roues », oui il y aura plusieurs réunions, traditionnellement parce qu'on veut traiter les sujets sur le fond ; quand il y a un sujet important on préfère faire un CSE Extra plutôt que, c'est d'ailleurs une demande que vous faites ou que le secrétaire fait à chaque ordre du jour, c'est d'essayer d'alléger, d'ailleurs on le voit ce mois-ci, mais on a préféré le faire en deux jours plutôt que de forcer, ne pas avoir le temps de débattre. Là, on a un sujet en début d'après-midi sur l'AuM... On veut qu'il y ait des temps de débats avec les bonnes personnes en face donc c'est plutôt aussi dans l'intérêt de traiter correctement les sujets avec vous en CSE ou en CSSCT. Donc oui, je préfère, quand c'est nécessaire, une réunion supplémentaire qui va peut-être perturber l'agenda, mais qui permet quand même de traiter les sujets sur le fond. Monsieur WATTEBLED.

2) Point SSCT (4^e trimestre) (suite)

M. WATTEBLED, CGT

Très vite, sur le sujet agressions et manque d'informations concernant les agressions, on avait à l'époque, dans les CE, des commissions sûreté. On se réunissait et on essayait de trouver des solutions quant à cet aspect agressions. On voit qu'il y a un manque parce qu'il y a beaucoup d'agressions qui se passent dont nous ne sommes pas au courant ou dont on apprend ensuite les faits. Il serait peut-être judicieux de discuter un peu sur ce sujet-là et pourquoi pas réactiver une commission sûreté régionale ou, dans le cadre du territoire, mettre en place quelque chose qui puisse au moins discuter de cela. En lien avec ça, nous avons aussi la SUGE qui n'est pas dans notre périmètre, mais pour laquelle l'activité TER contractualise des heures. Lorsqu'on va demander à l'activité SUGE pourquoi on ne peut pas mettre un peu plus de surveillance et de prévention dans des gares, ils nous expliquent qu'effectivement ils n'y vont que s'ils sont payés. C'est toute la limite de la contractualisation, mais on

pourrait au moins échanger – échanger, c'est un terme que vous aimez bien – sur ces sujets-là de sûreté et certainement régler quelques soucis. Merci.

M. RABIER, Président

Monsieur WATTEBLED, pour faire écho d'ailleurs à votre déclaration liminaire au cours de laquelle vous aviez dit que l'encadrement avait pris du retard dans son travail, là je le prends pour moi et Karim s'associe à ce que je vais dire, on avait, nous, dans notre projet de travaux un peu particuliers, en tout cas de démarches à faire cette année s'il n'y avait pas eu tout ce qu'il s'est passé avec la COVID en particulier, l'idée de retravailler le sujet sûreté, notamment comme cela avait été fait en Picardie pour ceux qui étaient déjà sur ce périmètre, avoir un accord sûreté régional et éventuellement rediscuter de ce que vous venez de dire. Là, on l'a repoussé, on l'a décalé à 2021, vous l'avez bien compris. Donc, ce sujet n'est pas oublié, il a simplement été décalé et dans cette affaire, on a traité les sujets sûreté plutôt un peu au coup par coup avec la SUGE, y compris avec vous quand on a parlé d'ÉTER... alors qu'il faut qu'on ait une vision sans doute un peu plus large... Oui, oui, nous avons cela en tout cas dans nos travaux de 2021 à travailler, tout à fait. Monsieur HOUEL puis on déjeune.

M. HOUEL, CGT

En ce qui concerne le sujet sûreté, il y a tellement de choses, mais j'ai retrouvé un bulletin de service d'un agent de conduite du 2 septembre 2020 donc je ne vais pas vous en faire lecture – même si Monsieur MARTEL n'est pas là donc il ne pourra pas m'interdire de le faire – mais le 2 septembre 2020, dans le train 844126, une jeune fille mineure a subi une agression sexuelle dans ce train. Moi, je suis élu CSE, je suis membre CSSCT et si l'agent de conduite ne me transfère pas une copie de son bulletin, je ne suis au courant de rien. Trouvez-vous cela normal qu'en tant qu'élu CSE... ou alors je vous l'apprends peut-être aussi, Monsieur RABIER. Ça serait encore plus inquiétant. Une jeune fille mineure a subi une agression sexuelle à bord d'un train et c'est la présence de l'ASCT qui a permis d'éviter le pire. C'est un argument qui tend à démontrer que la présence des ASCT à bord des trains est plus qu'indispensable, mais ça, c'est un autre sujet. Je suis surpris, en tant qu'élu CSE, qu'il n'y ait pas quelque chose qui puisse être à l'ordre du jour pour discuter de ce sujet-là parce que là je suis au courant de ce qu'il s'est passé le 2 septembre, mais il s'en passe peut-être quinze par jour et personne n'est au courant donc ça m'inquiète fortement. Terminé.

M. RABIER, Président

J'avais eu un retour de cette affaire notamment par la SUGE et cela devait être aussi dans le rapport du contrôleur. Nous n'avons pas quinze agressions sexuelles par jour dans nos trains, heureusement. Il se passe dans nos trains ce qu'il peut malheureusement se passer dans la vie courante. Il peut y avoir aussi des agressions d'ordre sexuel dans les trains, malheureusement. Ce sont des faits de société. Donc, l'ASCT a bien évidemment fait ce qu'il devait pour protéger la personne et a averti les forces de l'ordre. Après, il y a ce qui relève du travail que l'on doit mener notamment sur la prévention et l'accord sûreté, parce qu'il est finalement très ancien l'accord agressions de Nord-Pas-de-Calais, je crois qu'il date de 1999 ou de 2001, il a une vingtaine d'années donc il faut forcément le retravailler et le mettre sous un angle Hauts-de-France puisqu'on avait déjà fait ce travail en Picardie. Après, il y a tous les

faits divers malheureusement qui peuvent être graves et qui surviennent y compris de temps en temps dans nos trains.

Ce n'est pas complètement la même chose et le même rôle de chacun par rapport à ces faits. Il y a ce qui concerne le salarié qui peut être outragé et agressé. C'est ce qu'on évoquait tout à l'heure avec des chiffres qui sont quand même présents ces dernières semaines. Après, il y a les faits divers. Je fais une différence entre les deux cas de figure. Il est 12 h 45, je vous propose de reprendre à 14 h 15. Est-ce bon pour tout le monde ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Entendu pour l'UNSA Ferroviaire.

M. VÉZARD, RS CFDT

Pareil pour la CFDT.

M. SERHANI, Relations sociales

Pour la CGT ?

M. DELECOEULLERIE, FO

C'est bon pour FO aussi.

M. LAMBERT, SUD-Rail

C'est bon pour SUD pour 14 h 15.

M. SERHANI, Relations sociales

Il me manque la CGT. Monsieur WATTEBLED ou Monsieur ROTOLO.

M. ROTOLO, RS CGT

On a eu un souci de connexion apparemment.

M. SERHANI, Relations sociales

Oui, il doit y avoir plusieurs micros ouverts dans la même pièce. On disait simplement qu'on pouvait reprendre la réunion à 14 h 15 si vous en étiez d'accord.

M. ROTOLO, RS CGT

Oui.

M. RABIER, Président

Très bien. Bon appétit à tous. Rendez-vous sur le même pont à 14 h 15. À tout à l'heure.

Interruption de séance de 12 h 46 à 14 h 15.

M. RABIER, Président

Bien, il est 14 h 15. Bonjour à ceux qui nous rejoignent côté Direction des opérations et direction sécurité pour les points à venir. Je vous propose que l'on reprenne nos travaux. Nous en étions au point 3 concernant le projet d'évolution d'organisation des escales TER Hauts-de-France, notamment sur la gare d'Hirson. Vous savez, ce point que nous avons retravaillé et remis spécifiquement sur le CSE d'aujourd'hui.

3) Information sur le projet d'évolution d'organisation des escales TER Hauts-de-France, gare d'Hirson

M. RABIER, Président

Avez-vous des déclarations spécifiques sur ce point préalable ?

M. SERHANI, Relations sociales

Pour la CGT, vous n'avez pas de déclaration ?

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la CGT, on demande le report de ce point.

M. SERHANI, Relations sociales

Entendu. Est-ce que SUD a une déclaration ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Non, pas de déclaration pour SUD.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Pour l'UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Bonjour. Il n'y aura pas de déclaration pour l'UNSA. Cependant, suite aux demandes déjà évoquées lors des dernières plénières, nous demandons le report de ce point. Terminé pour l'UNSA.

M. SERHANI, Relations sociales

Entendu, Pauline. Pour FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Pas de déclaration pour FO.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Pour la CFDT, Sébastien ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Pas de déclaration pour la CFDT.

M. SERHANI, Relations sociales

D'accord, merci.

M. RABIER, Président

Conformément à ce que j'ai déjà pu dire sur le précédent dossier sur les escales il y a quelques semaines, non, il n'y aura pas de report sur ce point. Il s'agit d'une organisation qui se met en œuvre dans une semaine. Organisation qu'on a travaillée depuis plusieurs semaines avec l'EIC. Après, je peux comprendre qu'il y ait un refus de débattre, vous l'avez déjà exprimé, je le regrette très fortement parce que je pense que c'est toujours intéressant qu'on explique pourquoi on fait les choses et dans quel sens. En l'occurrence, il s'agit d'un dossier dans lequel on transfère finalement des

postes de l'EIC au TER Hauts-de-France. Dois-je comprendre, à travers certaines déclarations, qu'il y a un refus de débattre sur ce point ?

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur le Président, ce n'est pas un refus de débattre, on vous l'a expliqué. On a demandé une pause dans toutes les restructurations et on refuse d'aborder les sujets dans ces temps de confinement et de crise sanitaire. On vous a demandé une pause, vous ne l'acceptez pas. Nous, nous refusons de discuter avec vous sur des suppressions de postes, sur des restructurations, qui pourraient mettre encore plus à mal notre société. Donc c'est simplement qu'on refuse... de toute façon, on vous le dit depuis le début, peu importe ce que l'on dit, vos dossiers passent en l'état. On refuse donc d'en discuter avec vous. Nous, nous estimons que c'est aux cheminots de décider de ce qui est bien ou pas bien pour l'avenir de notre entreprise. Aujourd'hui, les cheminots ne vous accompagnent plus et on ne peut pas vous accompagner. Nous ne sommes pas un syndicat qui vous accompagnera dans ces réformes.

M. SERHANI, Relations sociales

D'accord. SUD, une prise de position ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Pas pour l'instant pour SUD.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Pour l'UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pas pour l'instant également.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Pour FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Pas pour l'instant non plus.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci. Pour la CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Pas pour l'instant non plus pour la CFDT.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci.

M. RABIER, Président

Je suis un peu perdu entre une expression très claire de la CGT à l'instant qui refuse finalement de travailler ce sujet-là pour le moment par rapport à la revendication de gel qui a été revendiquée tout à l'heure pour laquelle j'ai déjà répondu. Je ne suis pas à l'aise par rapport aux autres OS. Y a-t-il une organisation syndicale ou un élu qui souhaite que l'on présente ce dossier dans ce CSE ? Sachant que je ne reporterai pas le point. Y a-t-il une organisation syndicale ou au moins un élu qui souhaite que

nous présentions le dossier ? Il faut qu'on se comprenne, c'est tout ce que je souhaite savoir.

M. KIKOS, Secrétaire

Simplement deux mots, Monsieur le Président. J'ai noté que deux délégations ont demandé le report, la CGT et l'UNSA. Donc, à la majorité il y a une demande de report. Il faut donc prendre en compte cette demande de report exprimée à la majorité. Je vous remercie.

M. RABIER, Président

Oui, Monsieur KIKOS, j'ai bien entendu tout cela et j'ai déjà répondu qu'il n'y aura pas de report de ce point à un autre CSE. J'ai déjà répondu à cela, d'où ma question.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Pour SUD-Rail, on vous demande une interruption de séance, s'il vous plaît, de deux minutes. Merci.

M. RABIER, Président

Il est 14 h 22, deux minutes ça me paraît toujours un peu court, on se connaît tous. Je vous propose qu'on se donne au moins cinq ou six minutes. On reprend à 14 h 30, ça vous permet de discuter entre élus, entre OS. La Direction se déconnecte s'il vous plaît et se reconnecte à 14 h 30, merci.

Interruption de séance de 14 h 22 à 14 h 30.

M. ROTOLO, RS CGT

Je vais m'exprimer au nom de la CGT et chaque OS s'exprimera. On renouvelle notre demande de report de ce point.

M. RABIER, Président

C'était déjà très clair tout à l'heure, merci. Pour SUD ?

M. LAMBERT, SUD-Rail

Pour SUD, nous demandons également le report de ce point.

M. SERHANI, Relations sociales

Merci, Marc. Pour l'UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Nous confirmons notre demande de report.

M. SERHANI, Relations sociales

D'accord. Pour FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Pour FO, nous demandons le report du point également.

M. SERHANI, Relations sociales

D'accord. Pour la CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFTD

Nous demandons le report également.

M. RABIER, Président

Écoutez, je prends acte de vos demandes de report. Je reformule ce que j'ai dit avant la suspension de séance, je ne souhaite pas, je ne peux pas reporter ce point. D'ailleurs, nous sommes engagés avec l'EIC et je considère que ce n'est pas une bonne manière de traiter les sujets, mais vous connaissez mon point de vue et j'ai bien compris vos différentes expressions. Je considère, pour ma part, que toutes les informations légales ont été fournies dans le cadre de ce CSE et que mes obligations en tant que représentant de l'employeur sont remplies et je considère donc ce point comme traité. Ce qui nous permet de passer au point suivant avec la présentation du rapport d'enquête suite au droit d'alerte pour danger grave et imminent du 24 février, ça remonte un petit peu, en gare de Longueau.

4) Présentation par les élus d'un rapport d'enquête suite à droit d'alerte pour danger grave et imminent du 24 février 2020 en gare de Longueau concernant l'autorisation de mise en mouvement

M. RABIER, Président

Il y a eu tout un travail qui a été fait, notamment sur l'autorisation de mise en mouvement. Je laisse la parole à Madame MAHIEUX.

Mme BASSEZ, CGT

Bonjour, c'est Madame BASSEZ.

M. RABIER, Président

Excusez-moi, j'avais compris que c'était Madame MAHIEUX dans l'ordre du jour, mais ce n'est pas grave.

Mme BASSEZ, CGT

On va le rapporter ensemble. En fait, il y a nos deux noms, Monsieur RABIER.

M. RABIER, Président

Excusez-moi. Ce sera donc à deux voix, très bien.

Mme BASSEZ, CGT

Nous allons donc présenter ce rapport d'enquête effectivement à deux voix. Je vous demanderais en fait simplement de nous laisser présenter ce rapport et s'il y a des questions ou des débats, de les garder pour la fin si ça ne vous dérange pas. Juste sur la forme, une petite précision. Une présentation était prévue en CSSCT Services la semaine dernière, mais elle ne s'est pas faite. Pourquoi ? Parce que premièrement ni Madame MAHIEUX ni moi-même n'avons été consultées sur l'ajout à l'ordre du jour et donc nous l'avons découvert par mail lorsque nous avons reçu l'ordre du jour. On avait en fait omis de nous solliciter pour savoir si nous étions disponibles pour le présenter à cette date et Madame MAHIEUX n'était pas disponible. Deuxièmement, ce rapport d'enquête fait suite à la CSSCT mutualisée qui a suivi le droit d'alerte de

Longueau, donc pourquoi le présenter seulement dans la CSSCT Services et non pas à l'ensemble des CSSCT concernées. Je voulais aussi rappeler que cette enquête avait été refusée par Monsieur le Président du CSE alors que l'entreprise avait elle-même identifié des risques, nous reviendrons dessus.

Pour le contexte général de ce rapport d'enquête, ce rapport d'enquête fait effectivement suite au droit d'alerte pour danger grave et imminent déposé le 23 février 2020 concernant les nouvelles procédures AuM et l'organisation du travail en gare de Longueau. J'espère que tout le monde a reçu le document. Donc, le 23 février 2020, nous avons été interpellés par des agents de plusieurs corps de métier différents, à savoir des agents d'escale, des agents de conduite et des ASCT qui nous ont alertés sur la procédure de mise en mouvement sur le site de Longueau. Face à la dangerosité d'une telle procédure et aux exemples fournis par ces agents de situations de danger grave et imminent, nous avons déposé un droit d'alerte. Bien que cette situation nous ait été remontée sur un site, cette procédure étant mise en œuvre au niveau national, c'est bien l'ensemble du territoire de notre CSSCT qui est concerné par une telle procédure. Suite à l'enquête menée sur le site de Longueau, des risques ont bien été identifiés. Je vais vous les lister, vous pouvez les retrouver aux pages 18 et 19 du rapport. Je vous cite ces risques identifiés :

- Les risques de chute des personnels SNCF pouvant engager le gabarit sur le matériel Corail ;
- Configuration des quais en courbe, difficultés pour les agents de se repérer entre eux et manque de visibilité pour effectuer les gestes métier ;
- Possibilité pour les usagers de s'accrocher sur les marchepieds des cabines de conduite ;
- Sur les matériels dits équipement agent seul, risque de traumatisme psychologique en cas d'accident de personne ;
- L'arrivée d'un train et départ d'un autre train sur un même quai central générant une grande confusion pour se repérer entre agents ;
- Montée des voyageurs en phase statique et en phase dynamique ;
- Possibilité de traversée de voie des usagers devant l'engin moteur.

Ce sont les risques identifiés par l'enquête, nous y reviendrons par la suite. Sur le contexte général de la mise en place de l'AuM, un petit rappel sur l'histoire de la mise en place s'impose. Cette mise en place est très particulière du fait qu'elle s'imbrique avec le lancement du SA 2020 sur le versant nord et de plus dans un contexte social très mouvementé et très compliqué. Voilà un peu pour le contexte général.

Nous allons maintenant nous plonger plus en détail dans les changements de procédures qui ont occasionné les risques identifiés. Un petit historique des éléments qui ont été transmis aux différentes IRP CSE TER Hauts-de-France. La phase d'initialisation du projet d'évolution du départ des trains a été présentée aux élus du CSE TER Hauts-de-France lors d'un CSE extraordinaire le 16 avril 2019. Le dossier de présentation complet a été présenté lors du CSE extraordinaire du 5 septembre 2019. Donc, ce sont les éléments émanant d'autorités extérieures. L'EPSF, sous couvert d'évolutions liées à la séparation des missions entre le GI et les EF, a édité un référentiel concernant le processus départ du train. Ce document de recommandations a pour objet de définir les dispositions relatives au processus du départ du train. L'EPSF, au travers d'un MAC, moyen acceptable de conformité,

supprime l'autorisation de départ et met en place l'autorisation de mise en mouvement applicable à partir du 15 décembre 2019. Il est quand même à noter que l'autorisation de départ répond aux exigences du MAC mis en place.

À la lecture des recommandations, on observe que la plupart d'entre elles ont trait à des situations d'exploitation ferroviaire non perturbées. Du fait notamment de la présence d'un agent sédentaire au départ, la prévention dite primaire prend toute sa dimension. On a donc l'EPSF qui semble une nouvelle fois éditer des règles non contraignantes visant à favoriser la mise en œuvre de la concurrence plutôt qu'un haut niveau de sécurité ferroviaire. L'intérêt général sur lequel repose la sécurité ferroviaire laisse ainsi place aux intérêts économiques individuels privés. D'ailleurs, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, l'empressement de plusieurs entreprises ferroviaires à mettre en place ce MAC au plus vite en est la parfaite démonstration. Avec cette simple recommandation de l'EPSF, SNCF s'est donc empressée de la mettre en œuvre en abolissant l'autorisation de départ le 15 décembre 2019 pour la remplacer par l'autorisation de mise en mouvement.

On va maintenant aller plus en détail sur la procédure de l'AuM. En situation normale et perturbée, quelles sont les conditions nécessaires à une mise en mouvement ? Pour une mise en mouvement sécurisée d'un train, il faut que plusieurs conditions soient réunies :

- Que le train soit en état de circuler en sécurité, donc le frein, dispositif de sécurité embarqué, le personnel... ;
- Que rien ne s'oppose à la mise en mouvement. C'est-à-dire que la partie de voie se trouvant en aval de la circulation soit libre et le reste ;
- Que la mise en mouvement ne soit pas susceptible d'occasionner des dommages aux personnes, usagers, tiers, interventions sur le train ;
- Que la mise en mouvement de la rame ne soit pas susceptible d'occasionner des dommages aux installations.

L'assurance que ces conditions sont remplies doit être obtenue avant la mise en mouvement. Certaines constatations sont à opérer depuis la cabine de conduite : dispositif de sécurité... d'autres en aval et certaines en amont de la cabine de conduite. Cette assurance – ça, c'est très important – nécessite une capacité de concentration et d'analyse qui ne soit pas altérée par des mesures étrangères aux questions de sécurité. Celle-ci nécessite que le risque humain ne soit pas accru par l'accumulation de tâches sur un opérateur. Que veut-on dire par là ? Effectivement, on voit, dans la mise en place de l'AuM, qu'une grande part de responsabilité s'est en fait accumulée sur les conducteurs, sur les ADC, et que cela crée en fait un risque au niveau des capacités de concentration des ADC.

De plus, au moment de la mise en place de l'AuM, de par le contexte que je vous ai rappelé tout à l'heure, ces risques ont été encore accrus. Nous avons régulièrement des situations perturbées, cela n'est plus à démontrer. Dans ce cas, d'autant plus avec l'augmentation de trains en EAS et le fait que les ADC soient de plus en plus seuls, il y a beaucoup de responsabilités et beaucoup de risques de rupture de séquence qui sont mis sur le dos des ADC. Donc, au niveau de la procédure AuM, en situation normale, il faut, pour l'infrastructure par exemple, une signalisation qui soit dédiée à une seule voie et visible. Vous voyez, on a quand même des contraintes qui apparaissent de par la mise en place de l'AuM. Il faut des quais d'une longueur

permettant de réceptionner des trains de voyageurs à quai sans véhicule hors quai, quelle que soit la longueur du train. Il faut pouvoir gérer l'occupation des voies de façon fiable et efficace donc il faut un nombre de voies suffisant. Il faut aussi qu'au niveau du matériel, l'entretien des rames et des locomotives soit plus en disponibilité, plus en amont de l'heure prévue.

Dans les trains de voyageurs, ça nécessite effectivement la présence d'au moins un ASCT pour réaliser le service du train. On voit, dans les points de desserte aussi, il faut la présence d'un agent sédentaire chargé de réaliser l'assemblage des opérations. L'agent circulation est en charge de réaliser les itinéraires correspondant aux mouvements et de transmettre à l'agent sédentaire les ordres nécessaires. Il partage avec l'agent sédentaire de la gare la gestion opérationnelle des voies. Le secteur circulation doit être dimensionné afin d'absorber les aléas sans peser sur les conditions de travail ou la sécurité. Vous voyez, il y a des contraintes en fait en AuM. L'agent de conduite doit recevoir l'autorisation de mettre en mouvement son train. Il s'assure que la signalisation correspondant à sa voie est ouverte et qu'il est l'heure prévue pour le mouvement, mais il est bien seul. Il faut un matériel conforme, en bon état de fonctionnement et que l'environnement soit plus apaisé du fait de la présence de surveillance générale.

En situation perturbée, cela nécessite par nature la mise en œuvre de procédures complémentaires, notamment pour les ADC en cas d'avarie matérielle, de présence de personnes sur les voies, de dégradation du niveau de sûreté. La concentration disponible s'en trouve réduite. Comme je vous le disais tout à l'heure, il y a de plus en plus de charge mentale qui pèse sur les ADC. Il faut donc renforcer les moyens permettant de délester les opérateurs de la sécurité des tâches commerciales ou organisationnelles. Il va donc falloir qu'on reparle fortement de l'EAS. Il est donc nécessaire de renforcer le nombre d'annonces dans les gares et la présence de personnels au sol pour guider les usagers, il faut que l'environnement soit le plus serein possible autour des ADC, mettre en œuvre une réserve opérationnelle Traction ASCT ainsi qu'une rame disponible pour pallier d'éventuelles défaillances, que des équipes Matériel soient présentes en gare pour assurer des dépannages afin de limiter les conséquences d'une panne sur le plan de transport. Vous voyez, en rajoutant de la charge mentale aux ADC par cette mise en place d'une nouvelle procédure, il est extrêmement nécessaire de pouvoir les délester de certaines tâches qui sont en train de leur être ajoutées. Un climat insécurisant apparaît notamment par la déshumanisation qui s'installe en fait dans l'organisation du travail.

Pour le parc ordinaire, seuls l'agent sédentaire ou l'agent d'accompagnement donnaient avant l'autorisation de départ. Sans cette autorisation, le train ne pouvait pas être mis en mouvement. En EAS, selon le cas, le conducteur recevait l'autorisation de départ soit par l'agent sédentaire soit par la lettre « D » reprise sur la fiche de train de l'ASCT. L'autorisation de départ délivrée par un agent sédentaire donnait l'assurance au conducteur que toutes les opérations préalables au mouvement du train étaient réalisées. Il pouvait ainsi se consacrer aux gestes de conduite sans aucune contrainte qui pouvait venir le perturber. L'absence d'agent sédentaire ajoute donc un risque du fait de la charge mentale accrue sur les ADC et du fait de la suppression d'un maillon de la chaîne de sécurité.

Effectivement, l'assemblage des informations pour transmettre l'autorisation de départ, quand on a recours à l'autorisation de départ, l'agent sédentaire avait en fait

dans toute la chaîne de procédure, par exemple il constatait l'ouverture du signal indiquant que la voie est libre pour le départ du train, il sifflait une seule fois et faisait signe à l'ASCT ou l'informait verbalement de fermer les portes d'accès de la rame. Ensuite, l'ASCT avait ses propres procédures. L'agent sédentaire vérifiait que les portes d'accès de la rame étaient fermées, ensuite il présentait le guidon de départ, ce qui ne pouvait prêter à aucune interprétation de la part de l'ADC. Vous voyez, la procédure était quand même extrêmement claire. Ensuite, il surveillait le défilé du train pour voir que personne ne s'accroche ou qu'il n'y ait rien qui s'appose en fait à la continuité du mouvement du train. Il pouvait arrêter le train d'urgence. Combien de situations dangereuses ont été évitées, combien d'accidents, juste par ce geste qui est assez emblématique.

Combien d'accidents ont été évités par la présence d'un agent sédentaire au sol qui sifflait pour aviser, par exemple, si une personne était coincée. Je ne vous fais pas le détail de tous les accidents qui ont pu avoir lieu dans ce genre de circonstances. Tout cela, ça a disparu. Toutes les actions exercées par chaque métier avant ou après le départ, qu'elles soient superposées, concomitantes ou indépendantes, sont indispensables à la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Le rôle de l'agent sédentaire est indéniablement central. Il est le seul à pouvoir être en relation avec tous les autres métiers, et ce en toute circonstance de par sa position, la façon dont il est positionné au sol et en relation avec tous les autres maillons de la chaîne de sécurité dans la procédure. Je ne vais pas vous lire l'intégralité du document. J'espère effectivement, puisque je n'ai pas eu de réponse, que tout le monde l'a bien reçu. Vous pouvez, dans ce rapport, effectivement aller plus en détail dans les changements de procédures avec vraiment les spécificités suivant les situations.

Par contre, je voudrais quand même évoquer les risques résiduels actuels. De façon générale, suite à la mise en place de l'AuM, on a quand même un risque de nez à nez lorsque le signal n'est pas visible depuis la cabine de conduite. Notamment en cas de mauvaise coordination entre le sol et l'agent circulation. On a un risque de partir sur signal fermé en EAS lorsque le signal n'est pas visible. Il y a quand même moins d'yeux pour surveiller. Donc forcément c'est plus faillible. Il y a un risque de confusion en EAS entre le feu vert de la lanterne et le feu rouge au travers de l'observation du quai par les caméras embarquées. Vous voyez, on va encore rajouter, avec l'EAS, effectivement du risque. On a un risque de mise en mouvement sans ordre sur voies convergentes par scénarisation des prestations avec une entreprise tierce, PSH, avitaillement, entraînant des risques lors de l'assemblage, il n'y a pas que des cheminots liés à la sécurité qui montent dans le train. Il y a aussi le risque d'absence de personnels au sol dû au transfert des autorisations de départ vers le bord ayant pour conséquence un risque de heurt de voyageurs, des effets de foule et l'absence de surveillance au défilé. On a des risques purement liés à la procédure de départ de trains, mais on a aussi effectivement des risques qui sont amenés par la déshumanisation qu'ont créé les réorganisations qui ont [...] puisqu'effectivement on a encore des changements qui ont eu lieu. De plus, un très, très gros travail qui a dû avoir lieu donc au niveau de la modification de ses CLO, de ses CLE, de ses TT et des difficultés liées à la formation, notamment pour les conducteurs. Il y a aussi, au niveau du fonctionnement des signaux, forcément eu des changements. Donc, en fait il y a dû forcément y avoir des modifications de consignes dans les postes et au moins une fiche rose, une consigne rose par poste a dû être modifiée et toutes les références à cette signalisation ont dû être modifiées en conséquence. Ce qui représente un

changement assez conséquent et des changements profonds dans les procédures de sécurité. J'en ai fini pour la partie comparative avec ce qu'il y avait de manière générale avant et ce qu'il y a aujourd'hui. Je vais revenir plus spécifiquement sur l'enquête. Si vous voulez plus de précisions sur ce que je viens d'évoquer, n'hésitez pas à vous plonger dans le rapport ou à poser des questions par la suite.

On est bien sur l'enquête qui a suivi ce DA pour danger grave et imminent à Longueau. Donc, là je vais faire un peu comme au début, je vais lire un peu plus. Pour bien repréciser l'enquête, donc le lieu et les circonstances de l'événement qui ont mené au dépôt d'un droit d'alerte pour danger grave et imminent. C'était le 23 février 2020 lors d'une tournée syndicale en gare de Saint-Quentin. Des agents ont alerté Madame MAHIEUX et Monsieur ESPINOUSE, membres du CSE, qu'il y avait donc un danger grave en gare de Longueau lors des départs du train. Ils évoquent des difficultés d'appliquer la nouvelle procédure de mise en mouvement sur le matériel Corail avec la spécificité du quai en courbe sur ce site. Vous pouvez voir la photo sur le rapport, pour ceux qui l'ont sous les yeux, le quai de Longueau est effectivement en courbe et pas qu'un peu. Donc, le fait que ce quai soit en courbe, en fait, avec le matériel Corail, avec la nouvelle procédure de mise en mouvement, pour les agents il y a une obligation de s'éloigner du train pour transmettre le service terminé, ça, c'est pour les ASCT, et de devoir courir pour pouvoir remonter dans le train une fois le ST transmis au conducteur. Je ne sais pas si vous vous rendez compte, ça veut dire remonter dans le train en courant alors que celui-ci peut se remettre en marche. La discussion se poursuit en présence de plusieurs conducteurs qui nous déclarent devoir descendre de leur cabine de conduite pour recevoir le service terminé en gare de Longueau. Ce même jour, ils se rendent au bureau d'escale d'Amiens, là où sont Madame MAHIEUX et Monsieur ESPINOUSE, pour discuter de ces risques avec des agents d'escale de réserve qui interviennent dans ce chantier. Les agents présents confirment les problèmes de sécurité du site. Ensuite, ils se rendent à Longueau le 24 février pour apprécier les problématiques remontées par les agents et ils rencontrent sur place Monsieur DEGOUÉ Romuald, agent d'escale de Longueau, qui confirme les dysfonctionnements remontés par les ASCT et les agents de conduite depuis la nouvelle procédure de mise en mouvement, en place depuis le 15 décembre 2019. Il explique qu'avant la mise en place de l'AuM, la consigne, donc la CLO, prévoyait sur le matériel Corail spécifiquement la présence obligatoire de deux agents sédentaires et que cette suppression d'un agent sédentaire était pour lui à l'origine des nouveaux risques encourus. Le 24 février 2020 à 13 h 30, conformément aux prérogatives du CSE et son fonctionnement, les élus ont déposé un droit d'alerte pour danger grave et imminent.

La réalisation de l'enquête a été diligentée par les deux membres dépositaires du droit d'alerte, Monsieur ESPINOUSE, Madame MAHIEUX, avec pour représentants de l'entreprise, Monsieur CARPENTIER et Monsieur PETRIEUX. Donc, je vous redis les risques par rapport à la situation. L'identification des risques sur ce danger grave et imminent :

- Risque de chute des personnels SNCF pouvant engager le gabarit sur le matériel Corail ;
- Configuration des quais en courbe, difficultés pour les agents de se repérer entre eux et manque de visibilité pour effectuer les gestes métier ;

- Possibilité pour les usagers de s'accrocher sur les marchepieds des cabines de conduite ;
- Risque de traumatisme psychologique en cas d'accident de personne ;
- Arrivée d'un train et départ d'un autre train sur un même quai central ;
- Montée des voyageurs en phase statique et en phase dynamique ;
- Possibilité de traversée de voie des usagers devant l'engin moteur.

On voit donc bien que ces risques sont en lien direct avec la modification de l'organisation du travail. On voit que, pour les agents d'escale, en fait la réécriture de la VO 159 a entraîné une refonte de leurs missions, d'autant plus qu'il y a eu la suppression d'un agent d'escale lors du départ des trains en Corail. Les ASCT, pareil, leurs procédures ont été modifiées. Les ADC se trouvent maintenant dans l'obligation de descendre du train pour recevoir le ST sur le matériel Corail du fait de la configuration du quai. On voit donc que pour l'ensemble des intervenants sur ces procédures, les habitudes et d'ailleurs les procédures ont été modifiées et ça a vraiment bouleversé les habitudes de travail. Laetitia, tu peux continuer.

Mme MAHIEUX, CGT

Il y a effectivement des choses à compléter parce qu'il y avait aussi des risques qui avaient été mis en exergue à Longueau sur le fait que l'ASCT était effectivement dans l'obligation de se décaler du train, mais que ce décalage lui faisait quand même engager la zone dangereuse de la voie contigüe. En fait, il y avait un double risque puisqu'il était soumis au risque ferroviaire d'un côté et quand il courait sur le train pour remonter dans le train, le train était en marche. Donc il y avait quand même un risque de chute mortelle pour l'ASCT. On a aussi mis en exergue à Longueau des problèmes de procédures qui sont contraires entre elles, dans le sens où – on le verra un petit peu plus loin dans le rapport d'enquête – la VO 250 qui est un document d'application nationale destiné aux ASCT prévoit que, pour transmettre le ST, l'agent doit avoir une vision complète de sa rame et, s'il ne l'a pas, être effectivement assisté d'agents au sol. Sauf qu'on a vu apparaître, dans la VO 102, une procédure absence de l'agent sédentaire qui est complètement contraire à celle de la VO 250 et qui est quand même applicable. J'ai vérifié quand même tout à l'heure, par acquit de conscience, la nouvelle VO 102 qui est applicable le 13 décembre 2020 n'a pas été rectifiée et en fait le risque reste le même. D'autant que, par exemple à Longueau, malgré le fait qu'on ait quand même réussi à conserver un agent d'escale supplémentaire par rapport à la première réécriture de la VO 159, ça pose problème parce que vous ne rectifiez pas les choses, vous laissez les choses en l'état et si demain vous avez un agent sédentaire qui est absent sur Longueau, on retombe en fait dans la phase initiale du danger grave et imminent. Ça, pour en avoir effectivement longuement discuté avec l'inspection du travail, ces applications de procédures qui sont contraires les unes aux autres posent quand même problème.

Sur Longueau, on avait été un petit peu surpris quand même parce qu'on s'était aperçus que l'entreprise, qui avait été quand même alertée par les agents du site de ces dysfonctionnements, a mené ce qu'on appelle une enquête FOH qui détermine en fait les facteurs organisationnels et humains. Nous, ce qu'on dit de cela, c'est que premièrement effectivement cette enquête FOH avait confirmé les risques que nous évoquons dans ce rapport d'enquête, mais à notre grande surprise en fait aucune mesure immédiate n'avait été prise par l'entreprise pour pallier ces risques qui sont

quand même des risques mortels pour les ASCT, ce n'était quand même pas rien. On s'était aussi rendu compte que les agents de Longueau avaient finalement occulté le travail prescrit parce qu'ils estimaient que c'était trop dangereux et eux-mêmes avaient pallié l'organisation du travail qui n'était pas du tout en cohérence avec le site. Effectivement, nous ce qu'on dit c'est que s'il y avait eu un accident du travail à Longueau, on aurait certainement reproché à ces agents de ne pas avoir suivi les prescriptions en termes de sécurité, notamment par la CLO qui était mise en place.

Par contre, ce qui nous semble quand même assez ahurissant, c'est que ce type d'organisation du travail, alors que finalement l'entreprise avait pointé des sites qui avaient dit « gare à risque »... on en avait suffisamment échangé dans ce CSE, l'entreprise n'avait pas identifié la gare de Longueau comme étant particulièrement à risque et ça, c'était quand même ahurissant vu ce qu'on a vu là-bas, c'était terrible. On revient ensuite effectivement sur la CSSCT qui s'est tenue... et sur le fait que nous n'ayons toujours pas été d'accord, vous et nous. Delphine, est-ce que tu veux reprendre la formation des agents ou je continue ?

Mme BASSEZ, CGT

Vas-y, tu es lancée.

Mme MAHIEUX, CGT

D'accord. On a en fait ciblé le nombre de gares concernées. Là, on est sur des informations plutôt générales. En revanche, sur la formation des agents, on a trouvé que la formation des ADC avait largement été insuffisante, tout comme celle des ASCT d'ailleurs. De toute façon, pour les ASCT, il était prévu, à ce stade, une simple information. On a ensuite identifié les risques nouveaux qui étaient générés par le projet pour chaque métier et puis par grande famille on va dire. Effectivement, pour les ADC, il en découle une charge mentale accrue au moment du départ du train. [...] que ça avait eu sur ce métier puisque, derrière l'AuM, on a eu le dossier sur les escales où on a vu 60 postes supprimés. Ce que l'on dénonçait finalement à travers ce CSE en disant que l'AuM était une façon de [...] chez les agents d'escale parce que finalement, ces agents qui ont été formés avec une culture de la sécurité quand même très forte se sont vus, finalement, du jour au lendemain, ne plus servir à rien. L'entreprise les a complètement mis de côté, des postes ont été supprimés. Il y a vraiment eu une perte de connaissance qui pèse de toute façon sur les autres missions de l'escale et les RPS finalement ne sont pas non plus à négliger dans ce dossier par rapport à eux.

Pour les ASCT, effectivement quand vous supprimez l'autorisation de départ, vous rognez sur les missions de sécurité que réalisent les ASCT au quotidien et de toute façon conduit inévitablement à peser sur l'emploi et au maintien des habilitations. Ce que l'on disait aussi, c'est que l'impact en temps réel pouvait être mortel pour les ASCT du fait qu'ils puissent chuter en engageant le gabarit lors de la phase de mise en mouvement du train. Ça, c'est vraiment ce qu'on avait observé sur le site de Longueau. On a eu aussi des témoignages en off des agents qui, finalement, ne voulaient pas témoigner en leur nom propre et nous disant que sur d'autres sites, notamment sur Creil et sur Compiègne, certains agents avaient été obligés de monter en marche sur le train et que finalement ils avaient eu peur de le dire et de le signaler par un rapport parce qu'ils craignaient en fait de se voir retirer les habilitations sécurité. Je vous épargne le passage sur tout ce qui est zone dangereuse... comment

est-ce que c'est prévu. En revanche, après on revient effectivement sur ce que je vous disais tout à l'heure sur les procédures de la VO 250 et de la VO 102 qui, pour moi, aujourd'hui, ne sont pas en cohérence. C'est quand même assez étrange parce que je me souviens que Monsieur ROUAN me disait qu'il avait fait lire le texte de la VO 250 à cinq cadres et que les cinq cadres avaient donné une interprétation différente de ce texte. Moi, je trouvais cela assez hallucinant que l'on puisse avoir des interprétations tellement différentes sur un texte de sécurité. Il va falloir mettre cela un peu au clair.

Avant, on avait la procédure de l'absence de l'agent sédentaire dans la VO 250 qui était très claire. On l'a vue disparaître au profit de la VO 102. C'est vraiment une interpellation de ma part sur ce texte-là parce qu'il met en grande difficulté les ASCT durant la phase de départ, il faut quand même se dire les choses. Soit vous devez avoir la vision complète de votre train pour donner le ST et si vous ne l'avez pas, effectivement, vous êtes aidés au sol, mais vous ne pouvez pas dire dans un autre texte régional que si vous n'avez pas une vision sur l'ensemble du train, vous pouvez partir quand même à condition de faire ça, ça, ça et ça. La vision sur les portes de queue ou les portes de tête, vous ne l'avez pas quoi qu'il en soit et vous mettez la vie des usagers ou même la vie d'autres collègues en danger et ça, c'est quand même juste inadmissible pour ma part. Évidemment, se pose du coup la question de la responsabilité pénale qui pourra incomber à un agent en cas d'accident mortel ou de mise en danger de la vie d'autrui. Il nous semblait aussi important de rapporter ici l'impact que ça pouvait avoir sur les agents de la SUGE. Les agents de la SUGE ne relèvent pas de notre CSE et pour autant ils sont aussi concernés, donc je vous demanderais évidemment d'alerter les CSE concernés par rapport à eux. Je ne vais pas forcément m'attarder là-dessus, mais je pense qu'il est quand même important de transmettre à ces CSE-là les risques qui ont été identifiés pour ces agents.

On a ensuite pointé les impacts généraux sur la sécurité ferroviaire puisque de toute façon vous avez supprimé la surveillance du train au défilé alors que ça permettait de détecter des anomalies sur le train en mouvement ainsi que toute situation anormale pouvant engager la sécurité des travailleurs. On se disait qu'en fait l'agent sédentaire était le seul à avoir en toute circonstance une vision périphérique globale effectivement et que supprimer ce défilé amène à un affaiblissement de la sécurité au global. Il y a ensuite l'impact sur les usagers. On avait effectivement eu une divergence d'opinions, durant la CSSCT notamment, sur les matériels dits EAS puisque vous, direction, vous les considérez non dangereux dans la mesure où, pour vous, il serait impossible de s'accrocher à la rame en mouvement puisqu'on appelle cela des matériels à face lisse. Or, nous, on dit que c'est faux. Sur certains matériels à face lisse, les usagers peuvent quand même s'accrocher. Compte tenu de ce risque-là, la présence de l'agent sédentaire permettait d'éviter que des usagers s'accrochent à la rame. Auquel cas, même si vous avez un usager qui est accroché, vous aviez toujours l'agent sédentaire pour pouvoir donner l'alerte et pouvoir faire arrêter les trains et prendre des mesures d'urgence. Effectivement, on parle aussi de la montée et de la descente de voiture pour les usagers en phase statique et en phase dynamique, mais c'était plus pour vous alerter par rapport à eux. Gros, gros, gros risque : le nez à nez.

Effectivement, c'est quand même l'un des cinq risques ferroviaires majeurs. La procédure d'AuM peut autoriser finalement un conducteur à se mettre en marche à vue jusqu'à un signal si ce signal n'est pas perceptible par lui. La marche à vue, c'est

l'obligation faite au conducteur de s'avancer avec prudence... en réglant sa vitesse selon la partie de voie qu'il aperçoit. Donc, ce qu'on se disait c'est qu'en fait la marche à vue est destinée à prévenir le risque de rencontre d'un signal ou d'un obstacle statique ou d'une queue de train statique ou circulant à vitesse moindre dans le même sens de circulation. La marche à vue ne permet pas de pallier le risque de nez à nez, notamment dans le cas d'une réception sur voie occupée, ce qui est finalement courant dans les gares. Il y a donc quand même un risque de choc frontal entre deux rames avec les conséquences que cela implique, tant pour les cheminots à bord que pour les usagers et éventuellement les tiers qui seraient à proximité. La configuration du quai en courbe, je n'y reviens pas puisqu'on l'a largement abordée sur le site de Longueau.

Après, on sait que les situations finalement [...]. Après, ce sont vraiment des risques qui ont été identifiés sur l'arrivée d'un train et le départ d'un autre train sur un même quai central donc ça, on a effectivement pu l'observer aussi à Longueau avec tout ce que ça implique. On a une grande déshumanisation des gares avec l'AuM aussi. On se disait aussi que, finalement, il y avait un risque sûreté supplémentaire pour les ADC qui ne peut pas être exclu non plus en situation perturbée puisque les conducteurs se retrouvent finalement de plus en plus comme étant des travailleurs isolés. On a donc mis aussi l'accent sur les PSH, les personnes en situation de handicap, qui nécessitent une prise en charge particulière tant à la montée qu'à la descente du train. Finalement, la présence de l'agent sédentaire permettait de valider la bonne exécution de la prise en charge de ces usagers. On est également revenu sur l'impact sur les autres agents et les tiers.

Par rapport à tous ces risques que l'on vient d'évoquer, nous, nous souhaitons effectivement avoir des mesures de prévention qui soient prises par l'entreprise. C'est d'ailleurs le but de ce rapport d'enquête. En conclusion ce qu'on peut se dire c'est que, effectivement, il n'y avait aucun caractère obligatoire à supprimer l'autorisation de départ, qu'effectivement dans ce CSE on s'est dit à plusieurs reprises qu'il s'agissait d'un choix politique du gouvernement dans le but de faciliter l'arrivée d'opérateurs privés, que la SNCF avait finalement relayé cette directive afin de dégager des marges bénéficiaires par le biais de suppressions d'emplois puisqu'on s'est quand même dit que sur notre périmètre on en était, pour le moment en tout cas, à moins 60 postes, mais ça se fait quand même finalement au détriment de la sécurité des travailleurs, des usagers et des tiers. Je vous épargne le volet sur l'arrêté du 19 mars 2012.

En revanche, il est quand même important de souligner que quand on change des organisations du travail, il faut normalement que le niveau global de sécurité soit au moins équivalent à celui qui existait avant l'évolution considérée et on sait qu'ici, ce n'est pas le cas en tout cas. Je me souviens très bien de l'intervention de mon camarade Xavier qui a demandé à plusieurs reprises la MSC concernant ce dossier et on s'est finalement toujours vu refuser d'avoir accès à ce document. Cette remarque vaut tout autant pour la santé, la sécurité et les conditions de travail des cheminots qui sont impactées par la suppression de l'autorisation de départ. On se rend compte que finalement l'appât du gain de productivité, par la suppression de la masse salariale, a généré de nouveaux risques pour le personnel, les mettant en danger de mort dans certaines situations comme à Longueau et que finalement vous, entreprise, vous portez l'entière responsabilité de ce choix économique au détriment

de la sécurité de votre personnel et de celui qui est mis à votre disposition. Après, on revient sur les obligations de l'employeur. Suite à tout ce qui a été expliqué, vous ne répondez pas à vos obligations clairement définies par l'application des neuf principes généraux de prévention des risques professionnels qui sont définis par le Code du travail. On s'est dit que cette organisation affaiblit quand même fortement le niveau de sécurité ferroviaire et que finalement vous ne répondez pas aux exigences de sécurité. C'est pareil, nous étions intervenus à plusieurs reprises sur le fait que l'on souhaitait que l'évaluation a priori des risques nous soit communiquée et ça a également toujours été refusé, ça a toujours été un refus de votre part.

On revient sur les enquêtes FOH un petit peu plus loin parce que, finalement, on se rend compte que quand vous les établissez – Monsieur RABIER, je vous l'ai déjà dit – il nous manque des facteurs puisque vous analysez toujours les facteurs organisationnels et humains et il nous semble important, pour qu'une enquête et une analyse complète soient faites, qu'on analyse aussi les leviers environnementaux et managériaux pour que cette enquête soit la plus complète possible. Bien souvent on se dit qu'elles aboutissent finalement à mettre en responsabilité l'être humain et arguant l'erreur humaine et que ça va toujours à peu près dans ce sens-là. On parle aussi de la démarche du « Juste et Équitable » qui est mise en place par la Direction de la SNCF pour se dédouaner de ses obligations de prévention. Les règles qui sauvent, n'en parlons pas puisque de toute façon à chaque accident vous en inventez une autre. Monsieur RABIER, je vais m'arrêter là. Ce que je vous demande vraiment à travers ce rapport c'est de prendre en considération les différents risques qui vont ont été rapportés et d'y apporter de vraies mesures de prévention pour qu'on n'ait pas un accident comme il s'en est produit il n'y a pas très, très longtemps justement du côté de Colmar et qu'on ne se retrouve pas avec des morts sur le périmètre du CSE Hauts-de-France en tout cas. J'en ai terminé.

M. RABIER, Président

Merci à vous deux pour cette présentation et ce rapport que nous avons tous reçu et que je qualifierais de très fouillé. Vous faites effectivement un retour sur l'évolution de la réglementation. Quelques points quand même où je me retrouve dans ce que vous dites parce que vous retracez un petit peu tout ce qu'il s'est passé et ce n'est pas rien ce qu'il s'est passé au 15 décembre l'année dernière. On en avait d'ailleurs plusieurs fois parlé dans cette instance. Il y avait des interpellations, il y avait des explications avec l'ancien directeur de la sécurité. Il y a des points où je ne m'y retrouve pas forcément, notamment dans certaines de vos conclusions. Les points où je m'y retrouve, c'est bien évidemment aujourd'hui l'EPSF. C'est l'EPSF qui, quelque part, établit la définition de la réglementation applicable à toutes les entreprises ferroviaires, SNCF comprise. C'est un organisme, vous le savez, indépendant. Il n'est pas payé par la SNCF.

Nous, il y a encore trois ou quatre ans, nous n'imaginions pas nécessairement qu'il y aurait une telle évolution. On avait un principe de fonctionnement dans les gares, en tout cas les gares origines, qui était valable depuis très, très, très longtemps. C'est vrai qu'il y a eu une bascule assez forte qui a nécessité quand même tout un travail de préparation très lourd, vous l'avez un petit peu dit. Je voulais le souligner là parce que toute cette phase en 2019, il y a eu des conséquences en termes d'organisation du travail et de productivité, on ne va pas le nier, c'est un fait. Cependant, il y a eu aussi, notamment vis-à-vis des conducteurs, tout un schéma de formation et

d'animation en amont, au moment de la phase de démarrage, dans un contexte que vous avez rappelé qui était un contexte de grève sur les retraites donc avec un SA 2020 qui s'est mis en place un peu bizarrement quelque part et tout un accompagnement au fond. Je sais que les cadres Traction en particulier ont été vraiment présents pour les agents de conduite qui pouvaient être en difficulté. On avait mis des hotlines, on avait mis vraiment un dispositif parce que nous savions que c'était une bascule assez lourde en termes d'évolution de la réglementation. Il y a eu, vous l'avez dit aussi, tout un tas de documents qui ont dû être réédités. Notamment les consignes locales opérationnelles, les CLO, qui sont en réalité une déclinaison des CLE, des consignes locales d'exploitation, qui sont à la main de SNCF Réseau et plus particulièrement des EIC. Donc ce processus d'évolution réglementaire n'a pas simplement embarqué la SA Voyageurs que nous sommes devenus, mais ça a embarqué également la partie infrastructure Réseau où il a donc fallu mettre tout cela en cohérence. Donc un énorme boulot et ça fait à peu près un an maintenant que l'AuM, puisque c'était le point quand même assez fort de votre enquête, est mise en œuvre. La marche à vue, vous avez bien raison de le dire, la marche à vue ne permet pas de régler le problème de nez à nez et j'ai envie de vous dire que vous avez encore une fois raison parce que s'il y avait deux trains, même à 30 km/h, ils peuvent quand même se rentrer dedans et ça peut quand même créer un risque majeur grave avec des conséquences dramatiques.

Donc, la marche à vue ne règle pas le problème du nez à nez, ce sont d'autres dispositions qui le permettent et on a ça dans beaucoup de gares où il y a des voies souvent banalisées qui permettent de recevoir des trains dans un sens comme dans l'autre, où il y a d'autres mesures qui viennent parer ce risque de nez à nez. La signalisation de marche à vue ne suffisant pas. Là où je ne m'y retrouve pas, c'est dans vos conclusions. Je laisserai ensuite les collègues de la Direction sécurité bien évidemment répondre un peu plus précisément. Là où je ne m'y retrouve pas c'est quand vous dites qu'on a énormément de risques... bon, c'est une mesure nationale, on applique les directives de l'EPSF – c'est un choix d'entreprise – par Réseau et par la SA Voyageurs maintenant et on a dû effectivement opérer, suite à ce DA, une évolution puisque, vous le savez, vous l'avez dit, on a modifié l'organisation en remettant, pour les trains Corail, effectivement l'agent au sol qui était nécessaire et qui garantissait la parfaite application de la procédure. Là-dessus, on a quand même réagi. Ce droit d'alerte a donc eu des conséquences sur l'organisation du travail à Longueau.

Après, quand à la fin vous dites, j'ai le sentiment, c'est votre propos, que tout ça n'est pas GAME, que l'entreprise SNCF aurait fait tout cela uniquement – je reprends vos propos – par l'appât du gain de la productivité, qu'on ne répondrait pas aux exigences de sécurité, là je ne m'y retrouve pas. De la même manière, je ne m'y retrouve pas quand vous dites que la démarche « Juste et Équitable » c'est une démarche managériale dans le cadre de PRISME, donc c'est une posture qu'a l'Entreprise avec notamment le « Juste et Équitable » depuis plusieurs années aujourd'hui avec un retour d'expérience beaucoup plus fouillé, avec une association entre le prescrit et le réel et vous le dites assez souvent d'ailleurs. C'est souvent ce qui remonte dans les accidents du travail, il doit y avoir une meilleure prise en compte de tout cela. Cette démarche « Juste et Équitable » a vraiment tout son sens, elle n'est pas là pour nous dédouaner particulièrement.

La sécurité, c'est quelque chose de vivant en réalité, pour tous ceux qui en ont fait et vous en faites, entre les règles d'il y a trente ou quarante ans et celles d'aujourd'hui il y a eu des évolutions et c'est logique. Pourquoi y a-t-il des évolutions ? Parce que l'on cherche à chaque fois à corriger les choses et à améliorer les process, notamment dans les interfaces. Deuxièmement, on prend parfois en compte des environnements mutants, des environnements qui étaient moins dangereux il y a trente ans qu'aujourd'hui. Si on regarde autour des grandes villes comme Paris, des mesures spécifiques zone dense quand vous avez des signaux d'alarme... on voit que ce que l'on fait depuis quelque temps est différent de ce que l'on faisait il y a vingt ou trente ans. Tout cela pour vous dire que les démarches, les règles qui sauvent, tous ces travaux permanents, au fond, qui sont effectués et qui font bouger la réglementation n'ont qu'un but : de la renforcer et de prévenir tous les risques que vous avez évoqués. Il y a des débats de fond parce qu'effectivement l'AuM a fait énormément débat chez nous et pas que chez nous, vous le savez. Nous sommes à un moment un peu charnière au-delà du cas précis de Longueau où on a un an d'expérience quelque part de l'AuM. Est-ce que des collègues de la Direction de la sécurité ont quelques éléments un peu quantifiables sur ce que l'on retire de tout cela finalement par rapport aux risques que vous évoquez et le retour que nous en faisons depuis une année d'application, en tout cas sur notre territoire ? Christophe UBALDI, peut-être.

M. UBALDI, Expert régional Traction

Rebonjour à tous. Christophe UBALDI, je suis l'expert régional Traction. Effectivement, on était comme vous, on avait conscience qu'il y avait une transformation importante au 15/12. Monsieur RABIER l'a rappelé, on avait mis en place des astreintes. Après une année d'exercice, force est de reconnaître qu'on a quand même très, très peu d'événements, très sincèrement. Alors, je souhaitais répondre parce que je sens que c'est une inquiétude que vous avez soulevée à plusieurs reprises, c'est concernant le risque de nez à nez. Ce risque là, en fait, vous avez raison, il pouvait exister dans les gares origines. Autrement dit, si le signal de sortie n'est pas visible, que le conducteur venait à se mettre en marche, même en étant en marche à vue, on avait effectivement le risque de voir arriver un train face à lui. Or, bien évidemment, vous vous doutez bien que ce risque a été étudié. Il y a eu, pour chaque gare, à chaque fois qu'il y avait une gare où le signal de sortie n'était pas visible par le conducteur, une étude locale de sécurité.

Cette étude locale de sécurité, là c'est Réseau qui se prononce dans son exploitation spécifique de sa gare, c'est si le risque d'envoyer un autre train en face est possible ou non. Je vais prendre deux exemples concrets. Nous avons l'exemple d'une gare pour laquelle les signaux de sortie ne sont pas visibles par le conducteur depuis son point de départ, c'est la gare de Valenciennes pour tout ce qui est au départ vers Aulnoye et Cambrai. Là, l'étude locale de sécurité a dit que l'on pouvait accorder aux conducteurs la mise en mouvement en marche à vue. Il n'y a pas de risques de rencontre avec un train qui arrive en face puisque ce sont eux qui exploitent la gare.

Par conséquent, le conducteur est autorisé, une fois toutes les opérations – vous l'avez cité, dans le nouveau processus européen de départ il n'y a pas que l'AuM, il n'y a pas que la mise en mouvement, il y a le ST, le PPE et l'ordre de départ – une fois que toutes les autres conditions sont remplies, le conducteur est autorisé à s'avancer en marche à vue jusqu'à ce qu'il observe le signal et là, en l'occurrence, il obtient l'AuM. C'est bien le signal qui lui donne l'AuM. Je vous cite un autre cas, la

gare de Paris Nord où il y a certaines voies, sur les voies 2 à 19, qui sont légèrement en courbe et pour lesquelles le signal de sortie n'est pas visible. Là aussi, il y a une autorisation pour le conducteur de s'avancer en marche à vue, mais il y a une procédure supplémentaire. C'est-à-dire que le ST, le service train, ne peut être donné que si l'agent au sol l'a autorisé. Je m'explique.

Si on est sur un train non EAS avec un agent d'accompagnement, il y a l'agent d'escale qui observe l'ouverture du COCS, contrôle d'ouverture carré de sortie, c'est un répétiteur si vous voulez qui confirme que le signal est bien commandé à l'ouverture et auquel cas il autorise l'agent d'accompagnement à lancer la procédure de service train terminé. Si on est en EAS, c'est la même chose sauf que là on n'a pas d'agent d'accompagnement, auquel cas l'agent d'escale dit au conducteur « tu peux lancer le ST ». Dans ces deux configurations, on voit que le risque de nez à nez a bien été pris en compte. Je voulais rassurer sur ce point. Quelque chose qui m'a également interpellé, peut-être que j'ai mal compris, mais vous avez, à un moment donné, fait état d'une surcharge pour l'ADC concernant la modification importante des CLE et des CLO. Les CLE et les CLO, il faut bien comprendre qu'un conducteur ne les connaît pas. Lui, en fait, il n'a qu'un seul document, c'est le livret ligne. Il y a des acteurs à la Direction sécurité, notamment un assembleur qui est chargé d'exploiter différents documents source et notamment ces CLE, ces CLO, les RTA, donc les CLE lignes, les CLE gares... et on en expurge, on en retire tout ce qui concerne le métier d'ADC et qui ne figure pas déjà dans sa réglementation générale. Donc le conducteur, CLE, CLO, pour lui, ça ne lui parle pas en fait. Ce sont deux points sur lesquels je souhaitais compléter. Si vous voyez d'autres choses, je reste à disposition.

Mme MAHIEUX, CGT

Monsieur UBALDI, ce que j'ai envie de vous dire c'est que je trouve bien dommage finalement qu'on attende la restitution d'un rapport d'enquête en CSE pour discuter des risques et notamment du nez à nez et puis des CLE, des CLO... tout en sachant que moi j'ai sollicité, à titre personnel, je vous le dis, la Direction de la sécurité à plusieurs reprises pour pouvoir échanger de ces risques, notamment, je voulais faire le point, je vous le dis, sur la formation des conducteurs... jamais personne de l'entreprise et notamment du pôle sécurité n'a daigné répondre à mes mails. J'entends ce que vous nous dites sur le risque de nez à nez... je trouve juste dommage qu'on n'ait pas pu en échanger bien avant finalement.

M. UBALDI, Direction de la sécurité

D'accord, j'entends. Je suis désolé, je n'ai pas eu connaissance de demandes particulières.

M. RABIER, Président

Monsieur WATTEBLED demandait la parole.

M. WATTEBLED, CGT

Très rapidement, déjà pour féliciter mes deux camarades sur le document expliqué et reçu ainsi que l'analyse fine et pertinente sur ce nouveau procédé qui, pour nous, on réitère et on maintient ce qu'on pensait, réduit ou aggrave ou abaisse le niveau de sécurité, quoi que vous en disiez. On est toujours là-dessus. Simplement relativiser un petit peu aussi vos retours, il me semble que depuis la mise en place de l'AuM le trafic n'a pas été à son plein régime étant donné qu'en janvier et février il y avait

encore des mouvements sociaux, ensuite nous sommes entrés en plan de transport adapté avec la pandémie, l'été on avait le plan d'été et nous sommes retombés en pandémie avec un plan de transport adapté. Nous ne sommes toujours pas en plein régime et cette année 2020 n'a pas connu le plein régime. Ça a au moins le mérite de tracer les choses et, derrière, de vous alerter une énième fois sur ces dangers de la mise en place de l'AuM. Juste un petit élément comme ça, on avait eu l'occasion de partager avec vous nos inquiétudes ou nos remontées de terrain qui expliquaient que, depuis la mise en place de l'AuM, on perdait un peu en régularité sur les départs de trains dans certaines gares. Tout n'est pas rose et nous serons très vigilants quand le plan de transport sera remis à son plein régime pour vous faire remonter les choses et vous faire changer d'avis sur ce sujet-là qui est d'ailleurs national. On n'a pas que le focus sur les Hauts-de-France sur ce sujet-là. J'en ai terminé, merci.

M. RABIER, Président

Deux choses peut-être pour compléter et répondre en partie à votre intervention. Je ne l'ai pas dit tout à l'heure, mais je l'ai noté, Madame MAHIEUX, le rapport que vous nous avez donné, on se débrouillera, en tout cas je demande à Karim de regarder comment on peut le fournir au président ou à la présidente du CSE qui traite de la SUGE puisque c'est votre demande de tout à l'heure. Donc on leur donnera les éléments. Si vous voulez, on peut même leur donner d'ici un mois le PV quand ce dernier sera fait, ça ne pose aucun souci. Sur le lien que vous faites, Monsieur WATTEBLED, entre le trafic – vous avez raison, le trafic de cette année n'est pas normal, tant s'en faut – et le nombre d'événements sécurité, l'histoire de la sécurité, finalement c'est une longue histoire de retours d'expérience tout cela. C'est l'histoire un peu du chemin de fer aussi quand on revisite un peu tout ce qu'il s'est passé depuis plusieurs décennies. Ce n'est pas aussi mécanique. Ma propre expérience m'enseigne que parfois il n'y a pas beaucoup de trains sur la ligne, c'est un dimanche, un truc et on a parfois de vrais incidents, de vrais événements sécurité potentiellement graves. Il n'y a pas de lien obligatoire entre le nombre d'événements sécurité, le nombre de risques graves, de choses qui se sont passées et le nombre de trains finalement.

Dans cette analyse, on observe notamment des lignes Transilien où on sait qu'on a quand même des cadencements extrêmement forts et on se rend compte que ce n'est pas parce que vous avez plus de trains que vous avez automatiquement plus de pépins. Je crois que parfois on sous-estime tous la capacité d'adaptation finalement des acteurs sécurité quels qu'ils soient, au sol, à bord ou en conduite, par rapport à des environnements, comme je le disais tout à l'heure, qui ont bougé ces dernières années, l'élément trafic en étant un. Un dernier point aussi, excusez-moi, j'ai entendu tout à l'heure que les évolutions de métier – parce qu'au fond c'est de cela dont il s'agit pour les agents d'escale comme pour les contrôleurs – seraient quelque chose de moins intéressant dans le métier, on enlèverait des tâches et des missions un peu régaliennes. Ce qu'il s'est passé à l'escale, chez nous, si vous vous en souvenez, certes il y a eu de la productivité, on ne va pas le nier, elle était conséquente. D'ailleurs, on a essayé de la travailler en matière de risque d'avoir des agents en excédent, on a travaillé très en amont et vous l'aviez souligné. En revanche, on a fait aussi tout un travail de recomposition de qui fait quoi dans les escales et cela a amené du nouveau dans les métiers de l'escale. Quand on perd quelque chose, quand une mission de sécurité, un axe, des tâches évoluent, ce qui a été le cas, c'est important

ce qu'il s'est passé au 15/12/2019, il n'y a pas forcément un vide derrière. Là, pour le coup, il y a eu des évolutions de métiers jugées plutôt intéressantes pour les acteurs qui se sont engagés là-dedans, qui ont pris de nouveaux postes de superviseurs...

On a donc travaillé en tout cas ce sujet-là sur le Nord-Pas-de-Calais en particulier de manière assez forte en lien, vous l'avez dit également tout à l'heure Madame BASSEZ, en lien avec le SA 2020. Si vous voulez, il y a eu un cumul dans l'environnement du moment, il y a un an, de SA 2020 qui modifiait quand même la trame, les dessertes, la manière dont les gens voyageaient, avec le mouvement social et avec l'AuM. Le point positif, au fond, c'est qu'il y a eu beaucoup d'alertes. Vous êtes dans votre rôle et vous avez raison de souligner tout cela et de poser les bonnes questions et quelque part faire attention à ce que nous faisons, comme le rappelait tout à l'heure Monsieur UBALDI, mais il y a aujourd'hui un premier retour d'expérience régional, mais j'ai envie de dire national, qui montre qu'encore une fois, je le souligne, le professionnalisme, en particulier des conducteurs, parce qu'ils se sont à un moment donné sentis visés dans leur nouveau rôle au moment du départ, je dirais qu'ils ont « joué le jeu ». L'expression n'est pas correcte, mais ils ont vraiment appréhendé les nouvelles règles avec sérénité et professionnalisme. Un an après, les événements sécurité – ça ne veut pas dire qu'il n'y en aura pas un demain, personne n'est devin – chaque jour qui passe entérine un nouveau mode de fonctionnement, le rend de plus en plus fiable de par la répétition et l'habitude. Voilà ce que je pouvais dire. Est-ce qu'il y a encore, sur ce thème-là, d'autres prises de parole ?

Mme MAHIEUX, CGT

Oui, Monsieur RABIER, je voulais quand même vous souligner deux choses parce que vous parlez effectivement du retour d'expérience sur le national, je vous rappelle – je ne sais pas si vous êtes au courant, mais en tout cas moi je le suis – qu'il y a quand même eu deux accidents mortels avec l'AuM et notamment un auquel je fais assez souvent référence, c'est celui de Colmar où l'utilisateur a quand même été traîné sur 8 kilomètres. Des enquêtes sont en cours... ce n'est quand même pas rien. Si vraiment l'AuM devait être mise en responsabilité, en tout cas dans cet accident-là, nous ne sommes pas à l'abri, sur les Hauts-de-France, d'être aussi victimes de ce genre d'accidents et d'événements qui sont quand même dramatiques et qui peuvent largement être évités, c'est ça le pire.

M. RABIER, Président

Je ne crie pas victoire en sécurité et je ne crierai jamais victoire. La sécurité, ce n'est jamais fini. Je dis simplement que les accidents mortels au moment de l'expédition des trains, on en a eu malheureusement, Madame MAHIEUX, vous le savez aussi, avant l'AuM, notamment dans les trains qui ne sont pas à face lisse, comme vous l'avez cité tout à l'heure. Ce qu'on oublie peut-être de dire c'est que depuis une bonne vingtaine d'années, on a quand même multiplié les matériels EAS, automoteurs, achetés par les régions. L'avantage de ces matériels, c'est que la capacité pour un voyageur de s'accrocher est quand même beaucoup plus difficile. Vous l'avez dit tout à l'heure, on a eu quand même quelques cas de gens, je vous avouerais, pas très bien dans leur tête. Ils ont quand même trouvé des parades pour réussir à se mettre dans le train donc c'est quand même un acte plutôt volontaire. Mais, sur un train Corail classique que l'on connaît tous, c'est plus facile de s'accrocher, y compris quand les portes sont fermées et bloquées. Donc tout cela pour dire que les accidents mortels,

malheureusement, il y en avait aussi de temps en temps dans ce processus de départ à l'ancienne et personne n'a jamais prédit qu'il n'y en aurait plus jamais. Moi, je n'ai pas le résultat de ces enquêtes non plus, je sais que rien n'est jamais facile. Sur la thématique qui avait été quand même pointée, je reviens là-dessus, notamment charge mentale des conducteurs, la responsabilité qui était un peu plus sur eux quoi qu'on en dise puisqu'on concentrait sur un seul acteur sécurité plus de choses que dans l'ancienne formule où il y avait un partage différent des tâches, responsabilités et missions de sécurité. Moi, je voulais souligner, je le redis, le dispositif d'accompagnement, de formations, de surveillance et les premiers résultats qu'on a un an après, malgré un trafic, je vous rejoins, Monsieur WATTEBLED, qui n'était pas normal, ne sont plutôt pas négatifs. Je ne veux pas dire qu'ils sont bons parce qu'un pépin est toujours un pépin de trop, mais on n'aurait pas forcément parié que ça se passerait avec ce niveau-là parce que c'était un gros changement quoiqu'on en dise. Merci en tout cas pour la qualité des échanges et la présentation que vous avez pu nous faire. Je vous propose de passer au point suivant qui concerne le retour sur la Commission économique.

5) Information par son président des travaux de la commission économique du 2 décembre 2020 « Le projet de création des directions de lignes Lille Artois-Douais, Lille Avesnois, Lille Littoral et d'intégration de la traction »

M. RABIER, Président

J'ai envie de laisser la parole à son président, Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Merci, Monsieur RABIER. En préambule, je vais vous faire un petit retour de la Commission économique qui s'est tenue le 2 décembre. Au préalable, un envoi a été fait à l'ensemble des élus et de la direction du mot à mot de la réunion avec éventuellement des modifications à la marge s'il y avait – après, il y a le délai imparti qui était un peu compliqué, je le conçois – et la présentation qui a été faite par David ALVES du cabinet Émergences, cabinet d'expertise qu'on avait mandaté à ce titre. Normalement, tous les élus ont reçu la présentation et là je vais vous faire lecture d'un compte rendu qui pourra peut-être amener des discussions derrière ou des déclarations d'organisations syndicales.

M. WATTEBLED, pour la commission économique, procède à la lecture du compte rendu suivant :

« La réunion avait pour objectif d'analyser d'un point de vue économique le projet de création des directions de lignes Lille Artois-Douais, Lille Avesnois, Lille Littoral et d'intégration de la Traction. En ce sens et suite à l'expertise directions de lignes, DDL, nous avons délibéré en instance l'accompagnement d'un expert indépendant pour un meilleur éclairage économique et la pertinence de cette mise en place.

Vingt-six questions ont été posées et transmises à la Direction en amont de la réunion. La Direction y a répondu par écrit le 27 novembre 2020. Les questions de la commission et réponses de la Direction ont été envoyées à l'ensemble des élus, c'est

ce que je disais à l'instant. La réunion du 2 décembre a permis de revenir, question par question, aux réponses apportées.

Je souhaite en premier lieu remercier les différents participants pour la qualité des échanges. Je remercie également la Direction des ressources humaines qui a pris soin d'assurer la présence de représentants de la Direction directement impliqués dans la conception et la mise en œuvre du projet des directions de lignes.

On peut souligner en second lieu l'intérêt pour le CSE d'interroger les politiques de la Direction d'un point de vue économique. La loi Rebsamen de 2015 a distingué trois grandes consultations annuelles obligatoires :

- Les orientations stratégiques ;*
- La situation économique et financière ;*
- La politique sociale.*

C'était déjà un recul parce que la politique sociale réunit de très nombreuses thématiques qui, précédemment, étaient étudiées séparément sur l'année. Les ordonnances Macron sont passées derrière pour réserver les orientations stratégiques et la situation économique et financière au niveau central. En local, il ne reste plus que la politique sociale. Les directions d'entreprise en ont profité pour faire comme si les CSE d'établissement n'avaient plus rien à dire économiquement. Qu'ils soient centraux ou d'établissement, qu'ils aient ou non droit à la consultation sur la situation économique et financière, tous les CSE de France ont pour mission d'assurer une expression collective des salariés permettant la prise en compte permanente de leurs intérêts dans les décisions relative à la gestion et à l'évolution économique et financière de l'entreprise, à l'organisation du travail, à la formation professionnelle et aux techniques de production. C'est ce que dit l'article L.2312-8 du Code du travail.

Comme les autres CSE, le CSE TER Hauts-de-France a donc droit à ce que les différents projets qui lui sont présentés traitent non seulement de l'organisation du travail, des conséquences sur l'emploi et des conditions de travail, mais aussi de ce à quoi ils sont censés servir économiquement. Par le biais de la Commission économique, on propose donc au CSE d'être tout particulièrement vigilant à ce sujet. Les perspectives de l'ouverture à la concurrence le rendant plus que jamais nécessaire.

Les questions de la réunion du 2 décembre ont permis de traiter de quatre grandes thématiques :

- Le lien entre le projet de création des directions de lignes et la Convention TER ;*
- Le projet de création des directions de lignes et l'ouverture à la concurrence des lignes de l'Étoile d'Amiens, de l'Étoile de Saint-Pol-sur-Ternoise et de la ligne Paris – Beauvais ;*
- Le projet de création des directions de lignes et l'emploi ;*
- Le projet de création des directions de lignes et les rémunérations.*

Voici les principales conclusions que l'on peut tirer des réponses de la Direction sur ces différents axes :

Le projet de création des directions de lignes et la convention TER. La Direction présente le projet des directions de lignes comme la réponse opérationnelle du TER Hauts-de-France aux demandes du Conseil régional en termes de satisfaction client,

le fameux « AAA », et de développement commercial, développement des recettes et de la fréquentation des TER. Comme l'expertise santé au travail réalisée par Émergences l'a indiqué, l'argumentation de la Direction ne convainc pas pour ce qui concerne la satisfaction client puisque les services au périmètre de l'établissement TER n'ont pas la main pour régler les principales causes de l'irrégularité et de la suppression des trains. On se rappelle le tableau page 28 du rapport d'expertise sur les DDL que vous avez reçu. Évidemment, la Direction nous explique que même si le périmètre DL n'est pas le principal responsable des difficultés, il en a sa part et doit s'améliorer, en particulier dans ses relations avec les autres périmètres. Il reste que pour vraiment régler les problèmes, il faudrait s'attaquer aux difficultés que rencontrent les agents du Matériel et de Réseau pour faire correctement le travail au lieu de rechercher et de chercher à culpabiliser les uns et les autres des trains qui ne partent pas à l'heure.

L'argumentation de la Direction ne convainc pas non plus en ce qui concerne l'augmentation des recettes et le développement commercial. Il y a même de quoi s'inquiéter puisqu'aucune analyse économique du projet ne semble avoir été menée. La Commission économique a interrogé la Direction sur les attendus économiques du projet de création de lignes : combien coûte-t-il à l'entreprise ? Combien est-il censé rapporter ? Ne risque-t-il pas de coûter plus cher que ce qu'il doit rapporter ? En quoi va-t-il améliorer les résultats économiques et financiers de la SNCF dans le cadre de la Convention TER ? Si la Direction veut augmenter les produits d'exploitation grâce au projet, quelles sont ses prévisions sur la durée de la Convention ? Si la Direction veut diminuer les charges d'exploitation, comment compte-t-elle s'y prendre ? En utilisant mieux le matériel ? En diminuant la masse salariale ? En augmentant la productivité ? En réduisant les EVS ?

En réponse, la Direction a globalement répondu à côté en nous expliquant que le projet ne modifie pas la Convention TER. C'est un peu comme si nous étions des fabricants de pots d'échappement pour un constructeur automobile, que la Direction restructurerait tout le processus de production pour produire autrement des pots d'échappement et que sa seule réponse au CSE serait : ça ne change pas le contrat avec le constructeur automobile. D'accord, mais qu'est-ce que ça nous rapporte au juste de tout restructurer ? Il est possible et même probable que la Direction nous réponde à côté parce qu'elle n'a pas fait ses calculs. Aucune étude économique et financière du projet des directions de lignes n'a vraisemblablement été faite. C'est que le projet est tombé du national et qu'il a bien fallu le mettre en œuvre. L'absence de réponse de la Direction a néanmoins deux mérites :

- Elle montre qu'il est possible à la SNCF de restructurer tout un établissement sans précisément savoir ni si le jeu en vaut la chandelle ni ce que l'on risque si on échoue ;
- Elle permet aussi d'apprendre que les directions de lignes ne sont en fait que le premier étage de la fusée, pas vraiment pour augmenter les recettes, mais surtout pour diminuer les charges.

C'est demain que nous allons entrer dans le dur et ce sera sur le terrain de l'emploi et de la rémunération.

Le découpage géographique choisi par la Direction Régionale répond moins à des logiques de flux qu'à des logiques RH internes. Était-ce bien utile pour mieux répondre

aux attentes de nos usagers ? La question se pose en effet. Pourquoi les directions de lignes ont-elles été découpées comme elles le sont ? Dans sa réponse, la direction indique avoir privilégié les logiques de flux clients et d'ancrage territorial. En matière de flux clients, rien n'est moins sûr comme le montrent les deux cartes que vous avez reçues dans la présentation, la carte des flux et le découpage DL du territoire TER. Les flux clients sont massivement au sud et au nord de la région. Au milieu, il y a l'Étoile d'Amiens qui en capte un peu. Tout ceci plaide pour trois grandes DL et non cinq dont des toutes petites. Il est curieux d'ailleurs qu'au bout du compte le sud de la région se retrouve avec deux DL, dont l'une traverse la région d'est en ouest tandis que le nord de la région se voit, lui, gratifié de trois DL, de la mer du Nord à l'Avesnois. Que vont en penser les habitants de Laon et environs ? D'après les échanges en commission, le Conseil régional et des pressions politiques locales n'expliquent pas la cartographie nordique. Il ne s'agit là que de décisions internes prises pour faciliter l'animation RH, soit. Plus de proximité du management avec le terrain ne saurait nuire. Mais dans la perspective de l'ouverture à la concurrence, n'est-ce pas là manquer de clairvoyance ? Nous y reviendrons.

La direction se refuse à communiquer les éléments d'ordre économique sur la Convention TER. Ce n'était pas le cas précédemment. Pour mémoire, le comité d'établissement avait des éléments d'information concernant la facture présentée par l'établissement à l'exécutif régional. Pour preuve, ce document conservé dans les archives de l'instance que vous avez reçu dans le document de présentation avec l'ensemble des charges C1, C2, les recettes et les charges. Nous étions alors au périmètre du Nord-Pas-de-Calais. Depuis, plus rien. Pouvons-nous exercer nos attributions économiques dans ces conditions ? L'affaire nous intéresse pourtant au plus haut point. Par exemple d'après la direction, le taux de couverture des coûts du TER par les usagers est aujourd'hui de 25 %, le reste est financé par l'impôt. Il est toujours bon de s'en souvenir. Les contribuables ont-ils envie de servir au financement des business units qui mettent en place des restructurations d'ampleur sans trop savoir ce que ça va coûter ou rapporter ? Chacun jugera.

Les éventuelles filiales à même de répondre aux appels d'offres ne seront pas des filiales de l'établissement TER et pas nécessairement des filiales à 100 % de la SNCF. Chacun connaît maintenant les trois lots que l'exécutif régional a pour objectif d'ouvrir à la concurrence et son exigence que l'entreprise, si elle souhaite y répondre, le fasse par le biais de filiales dédiées. On entend parfois dire qu'il s'agira de filiales de la BU TER. Disons-le tout net, la BU TER ne peut pas avoir de filiales parce qu'elle n'est pas juridiquement une entreprise. Elle dépend en revanche d'une entreprise SNCF Voyageurs société anonyme qui, elle, a la capacité juridique de créer des filiales comme le sont Thalys ou Eurostar. Si SNCF Voyageurs SA, filiale à 100 % de la holding SNCF SA, souhaitait créer une filiale avec une autre entreprise pour intervenir sur le réseau ferré des Hauts-de-France, cette filiale sera-t-elle une filiale à 100 % de la SNCF ? C'est ce qu'on entend aussi ici et là. Eh bien, ce n'est pas automatique. Pour qu'une filiale de la SNCF Voyageurs SA soit elle aussi une filiale 100 % de la SA SNCF et donc de l'État, il faudrait que l'entreprise avec laquelle elle s'allie le soit aussi. Sinon, elle ne le sera qu'au prorata de son capital de la filiale ainsi créée.

La direction du TER n'a pas encore évalué les conséquences économiques de l'éventuelle attribution des lots à des tiers sur des directions de lignes. Ce n'est pas très surprenant puisqu'il n'y a manifestement eu aucune étude économique sur la

pertinence du projet des créations de DL. C'est néanmoins inquiétant puisque l'économie future de l'établissement TER va bien entendu dépendre de l'existence ou de la disparition des directions de lignes. À bien y regarder, il va pourtant falloir commencer à travailler un peu la question puisque c'est dans un peu plus de six mois que les offres de la SNCF devront être remises à la région. La SNCF va-t-elle d'ailleurs moduler ses offres en fonction du nombre de lots qui lui seraient confiés ? Nul ne le sait. La seule information rendue disponible au CSE est celle du chiffre d'affaires qui représente les trois lots : 22 % environ sur un exercice et quelques virgules en plus si on ajoute l'extension récente Saint-Pol – Lille.

Une fois n'est pas coutume, la Direction Régionale a vu bien trop petit. À l'occasion du CSE extraordinaire du 3 juillet 2019 consacré à la Convention TER, Monsieur GUICHARD avait expliqué au CSE que la Direction Régionale fait aussi en sorte de prendre en compte cette carte, la carte de l'ouverture à la concurrence pour justement être prudent sur le fait que si jamais il y avait un lot qui était perdu, ça ne mette pas en péril toutes les directions de lignes. Autrement dit, qu'on ne fasse pas de trop petites directions de lignes qui disparaîtraient avec la perte d'un lot. Patatras, le projet du Conseil régional aboutit à la destruction pure et simple de la DL de l'Étoile d'Amiens sauf quelques petits morceaux ici et là qui relèvent d'autres DL. Tout cela pour ça. Par conséquent, à quoi cela aura donc servi de mettre en place une direction de lignes dédiée pour l'Étoile d'Amiens si c'est pour la voir s'évaporer purement et simplement dans les fumées de la concurrence libre et non faussée... ironie, libre et non faussée... Bref ! Surtout, à court terme, comment la Direction Régionale va-t-elle s'y prendre pour expliquer à la région que les lots ne sont pas bons pour le transport ferroviaire régional alors même qu'elle aura préparé le terrain en divisant elle-même le territoire en petits morceaux [...] Étoile de Saint-Pol quand la DL de Lille – Avesnois est à peine plus grande. Le CSE l'a dit en son temps, les DL ne sont pas de bonnes réponses pour la défense de la SNCF en région Hauts-de-France. La commission économique l'a redit aussi le 2 décembre, il est encore temps de faire machine arrière dès lors qu'on trouve la pédale de frein et la marche arrière.

Projet de création des directions de lignes et l'emploi. À court terme, le grand bonneteau des emplois dans les équipes d'encadrement est ouvert. C'est ce qu'il faut se dire puisque nous avons deux documents qui sont annexés toujours à la présentation qui vous a été envoyée. D'un côté la liste des emplois créés et supprimés par classification et par ville, c'est le premier tableau. Dans l'autre tableau, on a la liste des emplois projetés dans les futures DL par ville et classification. Comment va-t-on passer des directions d'aujourd'hui aux directions de demain avec les agents concernés ? Ce n'est pas dit. Prenons l'exemple des qualifs F. En l'état, la direction dit donc : « nous allons supprimer trois emplois de la catégorie F sur Douai, trois sur Aulnoye-Aymeries et trois sur Boulogne, mais en créer trois sur Valenciennes et trois sur Calais. ». Avis donc aux amateurs de Douai, d'Aulnoye et de Boulogne de se positionner sur Calais et Valenciennes, pour autant que les métiers correspondent puisque l'information n'est pas donnée.

Pour les trois surnuméraires, puisque s'il y a dix-sept emplois de catégorie F, il n'y en aura que quatorze demain, on suppose qu'il faudra qu'ils aillent voir ailleurs pour autant que des emplois qui correspondent à leur profil soient à pourvoir. Ce grand bonneteau sera-t-il propice à la fourniture d'un service ferroviaire de qualité à même de convaincre les partisans de la concurrence qu'il ne peut y avoir de qualité sans la SNCF ? Les

apprentis sorciers en sont bien convaincus. Notre problème est que la réalité ne leur donnera pas raison. Demain, moins cent dans les fonctions support, dans les métiers de gestion des moyens, RH, finance. C'est l'annonce qu'a faite la direction concernant les fonctions qui, demain, après la mise en œuvre des directions de lignes seront mutualisées. C'est-à-dire supprimées dans les fonctions support. On se demande quand l'imagination managériale s'arrêtera sur ces emplois qui sont ciblés depuis maintenant plusieurs années. La gestion des moyens, c'est la commande avons-nous compris avec l'arrivée d'un nouveau logiciel : OSCAR a priori. La RH, c'est sans doute le recours à toujours plus d'alternance sous-encadrée pour occuper des fonctions que des permanents devraient occuper. Comment répondre aux questions des instances représentatives du personnel ? Pour la finance, des postes en Seine-Saint-Denis plutôt qu'en Hauts-de-France en guise de contribution de la SNCF au développement équilibré des territoires. Demain, cela va être aussi la foire d'empoigne pour les postes à pouvoir [...] avis donc ici aussi aux amateurs pour se positionner les premiers en comparant les effectifs du périmètre sur son métier aux effectifs de demain. Une mise en garde tout de même : comme en parallèle les métiers vont évoluer, le nouvel objectif RH de la direction étant de transformer des boulangers et des charcutiers en boulangers-charcutiers, le mieux sera quand même de jeter un œil sur les fiches de poste. Pour ceux qui devraient dépendre de la DL d'Amiens, comment dire... on croise les doigts pour que la Direction Régionale obtienne le marché par le biais d'une filiale.

Projet de création des directions de lignes et rémunération. La direction nous dit : rien à signaler pour l'instant. La direction craint que la réorganisation des roulements et des commandes opérationnelles ne mette le feu aux poudres alors qu'il faut donner une bonne figure auprès du Conseil régional. Non, non, le projet de directions de lignes ne va rien changer, à tel point que l'on se demande si les agents vont réellement travailler dans des directions de lignes, si ces directions vont réellement exister ou alors s'il s'agit en fait de créer des sortes d'appendices inutiles. Rien à signaler concernant les conducteurs. Pour preuve, le fait que le SA 2021 est très proche du SA 2020 et que l'on va continuer les SA 2022 et 2023 comme aujourd'hui. Pour les contrôleurs, il y a peut-être un risque, mais ils sont quand même un peu moins concernés que les conducteurs. Pour les vendeurs, la direction applique la Convention et c'est tout. Pour les agents d'escalaire, non, non, il n'y aura pas de mutualisation entre agents de la même direction de lignes aboutissant à réduire les EVS des uns et des autres. Pour les métiers des fonctions support, on l'a dit, cela va être tout simplement des suppressions de postes. En résumé, les hostilités vont vraisemblablement commencer en 2022.

Sur la dernière question de la commission économique : qui piloterait le plan de transport en cas d'ouverture à la concurrence ? La commission a en effet posé cette dernière question cruciale pour l'organisation ferroviaire régionale. Selon les réponses fournies par la direction, hors ouverture à la concurrence, c'est la direction des opérations qui doit conserver la responsabilité du plan de transport tout en étant alimentée par les suggestions des directions de lignes et de marketing. En cas d'ouverture à la concurrence, la question va se poser. Soit le Conseil régional gère lui-même le plan de transport pour les lots qu'il ouvre à la concurrence et mettra dans son cahier des charges un plan de transport avec des enchaînements déjà réalisés - c'est comme cela que fonctionne le système allemand. Ce sont des fonctionnaires du Land qui font le plan de transport – soit le Conseil régional en confie la responsabilité à l'opérateur retenu pour les lots qui devra du coup avoir la compétence technique pour

le faire. Le Conseil régional aura pu demander à la SNCF de concevoir, pour son compte [...] SNCF pour préparer l'ouverture à la concurrence, ce que la SNCF a refusé. D'où le contentieux en cours auprès de l'Arafer et la saisine de l'entreprise. Il faudra, quelle que soit l'hypothèse, une clarification législative de la situation. Pour l'instant, les autorités organisatrices n'ont pas juridiquement compétence pour concevoir des plans de transport. En cas d'ouverture à la concurrence, il faudra donc déterminer le rôle et les missions de la SNCF à ce sujet. Il faudra dans tous les cas que le système mis en place soit en mesure d'absorber, comme c'est le cas aujourd'hui, la nécessité d'adapter constamment le plan de transport en cas de pandémie, mais aussi tout simplement de travaux sur les voies ou d'accidents ou d'aléas de route. Jusqu'à présent la SNCF a montré son aptitude à gérer ce sujet et elle est la seule techniquement et pratiquement à pouvoir le faire.

Encore une fois, ces derniers éléments d'informations plaident pour un retrait du projet des directions de lignes. Les directions de lignes nous affaiblissent puisqu'elles donnent à vos adversaires l'illusion que le transport ferroviaire peut être saucissonné en petits bouts, telle une andouillette « AAA » bon marché. Ces éléments d'information plaident aussi pour un abandon sans tarder de l'ouverture à la concurrence, nouvelle usine à gaz que l'exécutif régional veut manifestement absolument mettre en œuvre. Le plus surprenant est que cet exercice régional se réclame aussi d'une culture politique qui n'aurait sans doute pas eu pour objectif la destruction du service public ferroviaire d'État. Comme Xavier BERTRAND, initiateur de « Année de Gaulle, Hauts-de-France 2020 », l'a écrit récemment dans le JDD du 16 mai 2020, « ce serait être piètre gaulliste de se contenter de révéler le passé sans essayer d'y lire les leçons que nous devons en tirer pour l'avenir ». À bon entendeur, salut.

J'en ai terminé sur ce rapport. S'il y a des interventions ou des réponses.

Merci. »

M. RABIER, Président

Je me permets de faire quelques commentaires généraux, Monsieur WATTEBLED. On ne va pas refaire tous les débats, bien évidemment, qui ont été longs, je dirais même fructueux, durant cette séquence du 2 décembre. D'ailleurs je tiens à dire que moi aussi je trouve que cette commission économique fonctionne bien dans l'organisation. Les questions nous sont bien transmises en amont. Nous, côté direction, nous avons les contacts qui vont bien avec le président, en l'occurrence, vous, Monsieur WATTEBLED, pour que l'on puisse y mettre les bonnes personnes et qu'il y ait des débats. Après, sur le fond, il y a plein de choses à dire et vous avez largement cité tous les points de débats, de désaccords, d'interrogations, mais là mon propos c'était sur l'organisation, la méthode, la forme. On avait eu d'autres commissions économiques, notamment sur les investissements du matériel, qui étaient également jugées pertinentes, utiles, qui donnaient à lire sur plusieurs années tout ce qui était en banque, tous les projets d'investissements. C'est une commission, dans mon rôle de président de CSE, je dois aussi veiller à ce que l'ensemble des commissions – même si je parle de celles qui ne sont pas présidées par la direction, je ne parle pas des CSSCT, je parle des autres – fonctionnent du mieux possible. En tout cas, celle-là fonctionne très bien. Après, sur le fond, vous avez cité plein de points, je pense qu'il y en avait encore d'autres, le compte rendu est assez complet même s'il y a de petits défauts, il faudra qu'on arrive à les corriger parce que c'est très riche

quand on prend mot à mot tout ce qui est dit pendant plusieurs heures. Je ne vais pas refaire tous les débats, je pense que les élus ont eu le temps de regarder et ont compris votre synthèse. Je ne peux pas partager, bien évidemment, toutes vos conclusions, vous le savez bien, comme on l'a dit en séance et comme tout cela est repris dans le compte rendu. Vous avez fait beaucoup d'images, comme d'habitude, qui sont assez explicites. On ne l'a pas évoqué tout à l'heure, mais la polycompétence à laquelle vous faites référence avec votre image de boucher-boulangier, la polycompétence sera bien évidemment une des réponses dans sans doute les réponses du cahier des charges. Donc, dans cette affaire d'ouverture à la concurrence, on attend les cahiers des charges l'année prochaine. On n'a pas de date précise. On n'a fait que s'inscrire à la compétition des trois lots donc je redis que nous sommes bien évidemment inscrits aux trois lots. On ne connaît pas nos concurrents. D'ailleurs, un concurrent peut choisir un, deux ou trois lots, il fait ce qu'il veut. Nous, bien évidemment, nous sommes sur les trois et les cahiers des charges vont être extrêmement éclairants sur la manière dont on devra réfléchir, répondre... Si on regarde ce qu'il se passe sur PACA, l'AO, en ayant récupéré des données de Réseau sur des rectilignes, c'est-à-dire qu'ils donnent sur certaines lignes toutes les capacités ferroviaires finalement, y compris en lignes et dans les gares, a proposé quelque part déjà un plan de transport un peu tout fait. On ne sait pas si ce sera comme ça chez nous.

Si on regarde encore une fois ce qu'il se passe sur PACA, a priori la vente serait sous l'égide de l'AO avec son système en propre. Vous voyez qu'il faut en fait qu'on ait en tête, ce n'est pas simple à accepter que l'opérateur que nous sommes doive, à un moment donné, répondre à des exigences d'une nouvelle entité qui a finalement le pouvoir et qui est l'autorité organisatrice avec l'établissement de ses cahiers des charges. Il y a donc des hypothèses, on s'y prépare. Il y a une équipe, vous le savez, l'équipe réponse appels d'offres animée par Tanguy LAFFITTE qui est déjà venu dans ce CSE. Aujourd'hui, c'est vrai que nous sommes un peu dans l'expectative, on réfléchit, on imagine tout un tas de choses, mais on le redit, ce sujet des directions de lignes c'est effectivement un programme national que nous déclinons chez nous comme dans toutes les autres régions, indépendant au fond de l'ouverture à la concurrence puisque les directions de lignes sont mises en œuvre dans toutes les régions, y compris celles où il n'y pas d'ouverture à la concurrence immédiate et donc y compris dans celles où il y a une ouverture à la concurrence dans les années à venir que sont Hauts-de-France, Grand Est, PACA et Pays de la Loire.

Vous avez ciblé l'Étoile d'Amiens, mais malgré le fait que ce lot-là, à un moment donné, qui porte le même nom d'ailleurs, mais qui n'est pas complètement la même chose, pourrait faire bouger les lignes de l'organisation directions de lignes, ce n'est pas immédiat puisque nous, nous mettons une organisation en place dans moins de deux mois alors que l'ouverture à la concurrence effective, je ne parle pas des débats, des cahiers des charges, elle se fera fin 2023, mi 2024, suivant les lots. Nous sommes donc quand même dans un temps qui n'est pas le temps immédiat, ce n'est pas dans six mois. Il va donc y avoir plusieurs séquences importantes. Notre organisation directions de lignes va répondre quand même aux besoins de la SNCF d'améliorer un certain nombre de choses et c'est pour cela que nous y croyons. Je sais qu'on ne partage pas, sous l'angle général, sous l'angle économique, vous pointez un certain nombre de choses qui vous paraissent incohérentes, mais ce sont un peu les débats qu'on a eus ce matin. La stratégie pour le coup d'organisation de l'entreprise est claire. En tout cas, c'est pour nous une manière de nous adapter à l'environnement actuel et

futur même si on devra encore bouger dans le futur de par les lots qui seront ouverts. J'ai envie de vous dire, de la même manière je respecte l'organisation de chacune des organisations syndicales. Il y en a certaines qui ont choisi de rester sur des logiques territoriales, d'anciens bassins, d'anciennes régions, il y en a d'autres qui ont épousé plutôt un nouvel environnement je dirais différent sous l'égide des évolutions quand on a créé Hauts-de-France. Chacun finalement est libre de modifier ou pas sa structure, son organisation et chacun y trouve du sens, quels que soient les choix. Moi, je respecte chacune des solutions trouvées par les organisations syndicales. L'entreprise, pour TER, a décidé de mettre en place ces directions de lignes et elle le fait en Hauts-de-France comme ailleurs, vous l'avez signalé.

En termes de GPEC, vous pointez quand même le risque d'avoir des dirigeants en l'occurrence qui ne trouveraient pas... voilà. On fait un travail assez important là-dessus qui a commencé assez tôt et on avait tiré profit du retour d'expérience des deux premières directions de lignes. À l'heure où je vous parle, donc le 16 décembre, pour une organisation qui se met normalement en œuvre au 1^{er} février, on est à cinq ou six personnes qui n'ont pas encore de point de chute clair, qui sont encore en train de passer des entretiens... et il y a eu un travail assez important mené par les équipes, les futurs dirigeants, directeurs de lignes et adjoints et les équipes RH autour de moi. Voilà ce que je pouvais dire en réaction à cette synthèse que vous avez faite.

M. WATTEBLED, CGT

Merci, Monsieur le Président de l'instance. Simplement en réponse à cela, mais ce n'est pas nouveau. En dernière synthèse, ce que l'on vous reproche, c'est l'organisation du travail par rapport à cette mise en place de DL, ce sont les moyens insuffisants et pas en synergie, c'est la non-vision économique, c'est quand même important, lorsqu'on met en place une organisation on doit au moins évaluer ce que ça va générer en termes économiques et pas de productivité. Ça peut générer du plus comme du moins, ça peut éventuellement même mettre en péril une entreprise. C'est ce qu'on vous dit, si on n'a pas évalué la nouvelle organisation économiquement, c'est plutôt dangereux. Après, c'est la perte d'emplois aussi et des repères emplois, des repères métiers. Tout cela mis bout à bout, on vous l'a dit lors des déclarations d'organisations syndicales lors des CSE et des présentations, on a répété aussi pendant la phase vote – d'ailleurs toutes les organisations ont voté contre – les débats aussi qu'on a pu avoir dans les diverses instances, en CSSCT ou en CSE, il y a une expertise qui est venue aussi caractériser la méfiance et voire de changer de braquet par rapport à cette mise en place et puis il y a une commission économique qui, d'un point de vue économique vient vous dire qu'on va dans le mur. On a à peu près tous les mêmes analyses et on va dans le mur, mais cette vision n'est pas dans le mur pour le groupe.

On revient un peu au préambule de la discussion d'aujourd'hui, vous avez une vision de groupe. Cette vision, c'est une vision du groupe. C'est la place aux filiales du groupe, ce n'est plus l'entreprise historique telle qu'on l'a connue parce que là, on vous l'a expliqué, la mise en place des DL, quand bien même on réussit à faire changer d'avis le Conseil régional – on ne désespère pas et on se battra jusqu'au bout pour les faire revenir à la raison – quand bien même on n'y arriverait pas, vous allez mettre en péril, par le biais de cette mise en place des DL, l'avenir du TER. En revanche, vous allez faire la part belle au groupe et le groupe va arriver tels des concurrents aimant combattre économiquement et placer ses filiales à droite et à gauche et répondre aux

lots. C'est cette vision-là qu'on ne peut pas admettre. Nous sommes encore, nous, dans l'entreprise historique et on n'a pas envie d'être transférés dans une entreprise quelconque, quand bien même elle est filiale SNCF. On vous avait expliqué aussi la filiale Keolis qui n'est pas 100 % publique, quoi que vous en disiez. Donc ce n'est pas une réponse 100 % publique étant donné que Keolis est 70 % de SA Voyageurs et 30 % de la Caisse des Dépôts du Québec qui est certainement publique au Québec, mais qui n'est pas en France. Ce n'est donc pas 100 % public français. Tous ces éléments-là, tous ces débats, toutes ces expertises d'indépendants, auraient dû vous faire réfléchir à revenir en arrière sur ce sujet-là des directions de lignes qui, pour le coup, ont généré énormément de problématiques sur le versant sud avec la DL d'Amiens et la partie Paris Nord Hauts-de-France qui a été sanctionnée par de nombreuses DCI, de nombreuses audiences et de nombreux droits d'alerte. Merci.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur WATTEBLED. Oui, je conclurai comme vous – suivant le prisme selon lequel on apprécie le dossier, on regarde le dossier, que ce soit dernièrement sous l'angle économique à travers cette commission économique – il y a des divergences de fond entre ce que l'on dit, nous, direction et ce que vous dites, vous et d'autres élus ou organisations syndicales. Ça, je ne vais pas le nier, c'est un fait. Après, il y a des points sur lesquels il faut qu'on soit d'accord. Le fait qu'il y ait, demain, obligatoirement une société dédiée n'est pas le fait de l'entreprise SNCF. Ce n'est d'ailleurs pas comme cela que l'on voyait les choses, nous, initialement et la loi ne l'impose pas. C'est l'avis de concession de notre autorité organisatrice du Conseil régional comme d'ailleurs dans les autres régions – curieusement, on ne fait pas exception finalement – qui l'a décidé ainsi. Donc il y a des choses qui appartiennent à l'entreprise, on peut être en divergence, en désaccord... ce n'est pas nouveau et il y a des choses qui dépassent le niveau de compétence de l'entreprise. En l'occurrence, le timing, la manière et la structure dont l'autorité organisatrice souhaite ouvrir à la concurrence. Là, elle a décidé, pour nous comme pour n'importe quel concurrent qui viendrait à remporter le marché, d'une société spécifique dédiée. Je pense que l'on peut au moins être d'accord là-dessus, ce n'était pas la vision de la SNCF en tout cas. Merci beaucoup. S'il n'y a plus de prises de parole concernant ce retour sur la commission économique, je propose...

M. WATTEBLED, CGT

Simplement, excusez-moi, j'ai oublié de le préciser, Monsieur RABIER, je demande à ce que ce rapport soit annexé au PV afin que tous les élus puissent l'avoir en visuel. Merci.

M. RABIER, Président

Entendu. Je vous propose de passer au point 6.

6) Information sur le projet d'évolution de l'organisation du site de Creil

M. RABIER, Président

Compte tenu de ce qu'il s'est passé tout à l'heure pour le point 3, on va refaire le tour des délégations pour savoir comment vous souhaitez que nous traitions le point 6 qui

concerne donc l'évolution de l'organisation sur le site de Creil. Je souhaiterais donc écouter l'ensemble des délégations.

M. SERHANI, Relations sociales

Pour la CGT ?

M. ROTOLO, RS CGT

Sans surprise, Monsieur le Président, la délégation CGT vous demande le report de ce point.

M. SERHANI, Relations sociales

Pour SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Pour la délégation SUD, nous demandons le report également.

M. SERHANI, Relations sociales

Pour l'UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour la délégation UNSA, nous demandons également le report de ce point.

M. SERHANI, Relations sociales

D'accord. Pour la délégation FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Pour la délégation FO, nous demandons le report de ce point.

M. SERHANI, Relations sociales

D'accord. Pour la délégation CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Pour la CFDT, même demande que les quatre OS précédentes.

M. RABIER, Président

Bien. Je ne suis pas très surpris, Monsieur ROTOLO. Sans surprise, côté direction, je ne reporterai pas ce point parce que des travaux ont été entamés, y compris avec Transilien pour le coup. Il y a une évolution de l'organisation sur Creil qui est prévue comme détaillé dans le dossier que vous avez reçu et qui va se mettre en place et c'était normal qu'on vous la présente. Elle est même plutôt positive finalement pour le site. Je prends une nouvelle fois acte de vos déclarations. Je ne peux pas satisfaire cette demande de report. Je regrette qu'on n'ait pas d'échanges sur ce dossier comme sur le point précédent et je considère que les dispositions normales prévues ont été réalisées côté direction et je considère donc ce point comme traité.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur le Président, pour la CGT, j'aimerais intervenir avant qu'on ne se quitte. Vous dites « sans surprise » et sans surprise, bien sûr, vous ne prêtez pas attention à nos revendications, mais on aimerait être surpris une fois quand même peut-être avant la fin de l'année et que vous nous écoutiez. Vous nous dites que vous êtes mal

à l'aise face à l'attitude des organisations syndicales et vous avez quand même réussi, je vous l'avais déjà dit dans un CSE précédent, à unir la délégation face à vos restructurations. On aimerait, pour une fois, être surpris et que vous accédiez à nos revendications. Ça, ça serait peut-être un changement et peut-être pour démarrer l'année 2021 sur de meilleures dispositions. Terminé.

M. RABIER, Président

On a demain encore un CSE, il ne me semble pas qu'on ait le projet demain, heureusement, de points traitant de réorganisations. Nous sommes plutôt sur le bloc 3, comme vous le savez et puis les points habituels production et services et ensuite nous sommes sur l'année prochaine. Ça y est, nous y sommes à l'année prochaine, c'est une question de semaines maintenant. Je n'ai pas le calendrier que l'on vous a transmis, mais il y aura, parce que c'est déjà enclenché, le dossier sur les GM qui a été cité à de nombreuses reprises encore aujourd'hui et qui fera forcément l'objet d'un CSE à un moment donné – je crois en février ou fin janvier, je ne sais plus – et nous avons un travail qui a commencé en partie en CSSCT, mais c'était une CSSCT un petit peu d'introduction puisqu'en réalité le travail se fait un peu en ce moment et vous le savez, on a diligenté un cabinet qui vient aider finalement le système à essayer d'améliorer le dossier, en tout cas de tenir compte d'un certain nombre de choses qui n'ont pas été suffisamment précises ou qui n'ont pas été cadrées encore dans le dossier.

J'aimerais en tout cas que le 12 janvier, puisqu'une date a été retenue pour cette CSSCT, ce n'est pas un CSE, mais c'est une CSSCT que l'on considère, nous, importante, sur un dossier majeur qui génère des inquiétudes, vous l'avez souligné et je les partage, elles sont réelles, j'aimerais qu'on arrive à trouver un climat de travail. C'est ce vœu que je fais et on a déjà répondu dans ce dossier GM, peut-être qu'on peut trouver quelques jours pour travailler, mais le sujet du report et du gel, je ne sais pas accéder à cette revendication qui est faite depuis quelques semaines et qui, pour moi, n'est pas la bonne solution. Ce n'est pas la bonne solution pour traiter des sujets et des enjeux du TER. Je ne vais pas refaire les débats qu'on a eus en fin de matinée quand on parlait du projet d'entreprise. Voilà, Monsieur ROTOLO, ce que je peux répondre. Ce n'est pas que l'on fait exprès d'énerver et d'agacer toutes les délégations. Moi, je ne prends aucun plaisir particulier à dire non. Je n'ai pas de prime quand je dis non, je vous rassure.

Par contre, je pense, d'une façon générale, que le fait de ne pas travailler complètement les sujets en CSE ou en CSSCT dessert l'intérêt de l'instance d'une façon générale, mais je peux comprendre qu'il y ait, de votre côté, des revendications fortes qui soient exprimées, je les reçois, je les entends. Après, nous sommes en divergences profondes, en tout cas sur cette notion de gel des réorganisations.

M. SERHANI, Relations sociales

Ce que je pourrais ajouter sur le dossier précédent, en ce qui concerne l'organisation du site de Creil, c'est un dossier qui est à 95 % Transilien et il est déjà passé au CSE Transilien. On n'avait cette présentation qu'en guise d'information à notre CSE TER, je voulais apporter cette précision.

M. ROTOLO, RS CGT

Merci pour la précision. Monsieur le Président, vous dites que vous n'avez pas de primes quand vous dites non, c'est bien dommage parce que je pense que vous passeriez de jolies fêtes de Noël.

M. RABIER, Président

On est en train de faire le retour d'expérience, vous le savez, sur le fonctionnement de l'instance CSE et nous, depuis deux ans, on a appris des choses en termes de fonctionnement qui ne sont pas complètement satisfaisantes, des choses qu'on a corrigées, des choses qu'il faut encore corriger. D'ailleurs l'équipe de Karim fait un exercice avec les organisations syndicales pour essayer de voir ce qu'il peut quand même... je parle du mode de fonctionnement, on peut avoir des divergences de fond, mais continuer bien évidemment... c'est d'ailleurs ce qu'il se passe, quand je disais tout à l'heure que la commission économique fonctionne bien, elle fonctionne bien parce qu'elle est bien organisée. Il y a des questions qui arrivent au moment où il faut, il y a les bonnes personnes, il y a des débats qui sont partagés, les membres de cette commission s'expriment, c'est ça que j'appelle bien fonctionner. Il n'empêche qu'à la fin on reste en désaccord sur un certain nombre de points, mais quand même, à la fin, il y a des choses qui passent, il y a des messages qui passent, qui sont entendus et les choses ne sont jamais toujours blanches ou noires, il n'y a jamais ceux qui ont raison et ceux qui ont tort, en tout cas ce n'est pas comme cela que je vois ou que l'on voit les choses de notre côté direction.

Maintenant, dans un environnement tel que nous le vivons – moi, je ne souhaite pas mentir aux élus – qui va continuer, c'est tout. « Tous SNCF », on l'a dit ; la Convention, on l'a dit ; l'ouverture à la concurrence, on le dit. Tout cela va impacter encore durablement. Si j'étais capable de vous dire « écoutez, c'est bon, nous sommes tranquilles pour trois ans, on a fait ce qu'il faut », non je ne peux pas vous le dire parce que si je dis cela, ça veut dire que je suis un menteur et je ne souhaite pas travailler dans le mensonge. Ça, c'était la technique d'il y a vingt ans, on ne dit pas les choses et au fond on les amène gentiment comme ça, non. Nous, on dit les choses. Oui, on vous dit que ça va faire mal. Tout à l'heure, vous l'avez cité, Monsieur WATTEBLED, on vous l'a dit plusieurs fois, ça va faire mal sur les fonctions support, les GM... oui. À un moment donné, dans la préparation de tout le système, il y a des gens derrière et à un moment donné il faut que chacun sache un petit peu comment l'avenir potentiellement se dessine par rapport à sa situation, sa localisation, sa filière, son métier...

Sinon, je trouve qu'on ne prépare pas les gens aux échéances qui sont celles de demain. À tout niveau d'ailleurs, on vient d'élire des élus aux Conseils d'administration. On dit les choses, il y a des plans pluriannuels. On essaye en tout cas, peut-être qu'on ne le fait pas complètement bien, d'être dans cette forme de transparence et d'anticipation en essayant de trouver des méthodes de travail qui changent un peu. Ce que l'on va faire sur le dossier GM, on ne l'avait jamais fait. Je n'ai pas la prétention de dire que c'est une idée géniale, je dis qu'on essaye quelque chose qu'on n'a jamais fait. On verra si ça donne des résultats. Quand vous avez dit par le passé, plusieurs organisations syndicales, ce que vous avez mis en place sur les escales, c'était un dossier difficile, mais finalement on a quand même pris en compte un certain nombre d'éléments, je ne reviens pas sur le dossier sécurité qui a

été évoqué par Madame BASSEZ et Madame MAHIEUX, mais je reviens sur la prise en charge des gens qui, malheureusement, vivaient un poste qui était supprimé, on essaye dans tous les cas de figure de tirer profit des bonnes méthodes pour quand même accompagner du mieux possible ces évolutions-là sans que le cheminot lambda... ce n'est pas simplement un cheminot, vous l'avez compris, du collège exécution. Ça fait belle lurette qu'on touche tous les collèges et ça, tout le monde le sait bien. On essaye de faire en sorte que ça se passe du mieux possible. Le facteur temps et la méthode de travail sont, de mon point de vue en tout cas, des éléments qui peuvent un peu aider dans les dossiers difficiles. Après, j'admets volontiers, et je serais très surpris du contraire, que les organisations syndicales soient plutôt réfractaires à ce type de réorganisations qui sont quand même dures à vivre pour les cheminots concernés et impliqués directement, bien sûr. Mais nous, notre responsabilité, notamment en matière de RPS, de prévention des RPS, c'est vraiment d'anticiper, de trouver des méthodes de travail. Si les mandats CSSCT, si les élus du CSE que vous êtes, arrivent – c'est complexe cette affaire – à faire la part des choses entre la revendication que je porte et au fond le travail que je dois faire en ma qualité de mandaté CSSCT et élu, même si je ne suis pas d'accord avec le projet... je sais que c'est difficile de travailler sur un sujet en étant en désaccord avec le fondement même du sujet. Ça nous arrive aussi, nous, en tant que dirigeants de travailler sur des choses où on ne le sent pas, mais à un moment donné on est dans une entreprise, on a tous un chef j'ai envie de vous dire et on a tous des directives et nous sommes parfois confrontés à des situations où nous sommes quand même tenus pour plein de raisons de travailler sur des sujets qui ne nous font pas plaisir.

Si on arrive à faire ça avec une méthode de travail partagée en tout cas et que chacun reste dans ses prérogatives sans se renier – ce n'est pas ça que je demande, moi – et bien je pense qu'on aura peut-être fait un pas. En tout cas, pour terminer sur ce retour d'expérience du fonctionnement de l'instance, je ne me satisfais pas de débats qui n'ont pas lieu. Je suis plutôt satisfait quand il y a des débats de fond. Là, on a eu un débat de fond sur la sécurité et j'ai trouvé cela intéressant tout ce travail qui a été fait. On remet en cause, des éléments sont apportés, je vais d'ailleurs essayer de vérifier pourquoi on n'a pas répondu plus tôt à Madame MAHIEUX qui avait sollicité telle ou telle entité sécurité. Je trouve que l'instance est grandie quand on arrive à mettre sur la table de travail des sujets de fond et que l'on peut au moins les partager et essayer de trouver des solutions d'amélioration quand en tout cas nous ne sommes pas d'accord. Voilà ce que je pouvais dire. Ça n'empêche pas le respect mutuel entre les uns et les autres et chacun, en responsabilité, je pense agit du mieux qu'il peut, mais je ne me satisfais pas de ces points qui ne sont pas traités. Comme je le disais par le passé, j'étais en désaccord avec le fait de boycotter l'instance et ça a pu arriver par le passé et vous le savez. On se retrouve demain à 9 h 30 pour le CSE régulier et on aura donc le point prod... On a déjà avancé aujourd'hui avec tout l'aspect COVID.

Ensuite, on aura normalement, si on le peut en fin de matinée ou en tout début d'après-midi, le bloc 3 avec les parties PAPACT et plan formations. Merci beaucoup. Je vous souhaite une excellente fin de soirée.

La séance est levée à 16 h 35.