

Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

SÉANCE PLÉNIÈRE DU 28 MARS 2019

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel	Assesseur
M. BAR, Relations Sociales	Secrétaire technique
M. DECOOL, Traction	
M. PERRIN, Axe Nord	
M. RAMACKERS, Direction du Technicentre Hauts-de-France	
M. BRAINVILLE, Matériel – Division FRET/wagons	

ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc/Présent	SUPPLÉANTS	<u>OS</u>	Exc./Vote
M. KIKOS	CGT	P	Mme CORBIN	CGT	V
Mme DERRAIN	CGT	E	M. WATTEBLED	CGT	V
M. DECLERCQ	CGT	E	M. PIETTON	CGT	
M. FOURNIER	CGT	E	M. WILLAEYS	CGT	
Mme BASSEZ	CGT	P	Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT	P	M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT	P	M. WARTELLE	CGT	V
M. ESPINOUSE	CGT	E	M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT	P	Mme KOURKOUZ	CGT	
M. HOUEL	CGT	P	M. PARJOUET	CGT	
M. LAMBERT	Sud Rail	P	M. MALANSKA	Sud Rail	
M. MAGNIER	Sud Rail	E	M. ANTHONY	Sud Rail	V
Mme MIET	Sud Rail	P	Mme RICHON	Sud Rail	V
M. SOUIN	Sud Rail	E	M. HIAUX	Sud Rail	
M. LENFANT	Sud Rail	E	Mme PARENTY	Sud Rail	
M. EUDELIN	Sud Rail	E	M. PLATEAUX	Sud Rail	V
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail	E	Mme PLESSY	Sud Rail	V
Mme LE SAINT	UNSA Ferroviaire	E	Mme COQUERIAUX	UNSA Ferroviaire	V
M. HONVAULT	UNSA Ferroviaire	P	M. GAUDEAU	UNSA Ferroviaire	

M.TROUCHAUD	UNSA Ferroviaire	P	M. MASSE	UNSA Ferroviaire	
M. DEBAST	UNSA Ferroviaire	P	Mme DUPRE	UNSA Ferroviaire	
Mme CORNET WIART	UNSA Ferroviaire	P	M.MIENS	UNSA Ferroviaire	
M. TOURNAY	UNSA Ferroviaire	P	M. DESMET	UNSA Ferroviaire	
M.DELECOEULLERIE	FO	P	Mme ALEXANDRE	FO	
Mme DEDISSE	FO	P	M. FERTÉ	FO	
M.TAILLEZ	CFDT	P	Mme MARTIN	CFDT	
Mme MANIER	CFDT	P	M. FOSSIER	CFDT	

REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

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

Ordre du jour de la réunion du Comité Social et Économique
du jeudi 28 mars 2019

Approbation du procès-verbal de la réunion CSE du 8 février 2019	32
Information de monsieur le Secrétaire	32
Information de monsieur le Trésorier	33
Information de monsieur le Président	33
• <i>Incidents de sécurité</i>	
• <i>Informations sur la régularité</i>	
• <i>Informations commerciales mensuelles</i>	
Point sur l'expression des salariés	38
Phase d'initialisation du projet d'intégration de la Traction à l'Axe Nord et de la station de maintenance de Tourcoing au Technicentre HDF	43
Information sur le projet de rattachement des UO wagons du Technicentre HDF à la future TECHNINAT de la Direction du Matériel	70
Questions/Réponses	84

La séance est ouverte à 9 h 42.

M. RABIER, Président

Bonjour à tous. Je vous propose d'ouvrir cette séance du CSE TER Hauts-de-France. Petite précision technique. Il y a plusieurs suppléants aujourd'hui et c'est très bien. Pour le PV et faciliter un peu le travail ensuite de rédaction de ce PV, pour ceux qui ne sont pas habitués à cette séance, s'ils veulent bien se présenter quand ils prennent la parole, tout au long de nos débats dans la journée. Je vous remercie.

Je vous propose de procéder à l'appel.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la délégation CGT, monsieur FOURNIER est remplacé par monsieur WARTELLE, monsieur ESPINOUSSE est remplacé par WILLAEYS, madame DERAÏN est remplacée par monsieur WATTEBLED et monsieur DECLERCQ est remplacé par Mme CORBIN.

M. GRANDE, RS SUD-Rail

Pour la délégation SUD-Rail, messieurs EUDELIN, MAGNIER et SUIN sont absents, et madame RONGIER-JORE est absente. Ils seront remplacés par mesdames RICHON, PLESSY ainsi que messieurs ANTHONY, PLATEAUX. Monsieur LENFANT ne sera pas remplacé. Par contre, une fois de plus, un de nos élus n'était pas prévu d'être déchargé. Il a dû intervenir auprès de ses services de commandes.

M. RABIER, Président

Pouvez-vous me donner le nom de cet élu, s'il vous plaît ?

M. GRANDE, RS SUD-Rail

M. ANTHONY.

M. RABIER, Président

On prend note et je vous donnerai la raison sur ce qu'il a pu se passer dans ce dysfonctionnement.

M. LEVENT, RS UNSA

Pour l'UNSA-Ferroviaire, madame DEBAST est remplacée par monsieur LEVENT et madame LE SAINT est remplacée par madame COQUERIAUX.

M. FERTÉ, RS FO

La délégation FO est complète.

M. TAILLEZ, CFDT

Pour la délégation CFDT, les titulaires sont présents et monsieur VEZARD est excusé à la suite d'un décès dans sa famille.

M. RABIER, Président

D'accord. Merci. Je vous propose d'écouter vos déclarations préalables. CGT, SUD-Rail, FO, CFDT et UNSA.

M.ROTOLO, RS CGT

Monsieur le Président,

Ces dernières semaines ont été marquées, et le sont toujours, par un mouvement populaire contre une succession de politiques gouvernementales et patronales. Un des points de départ était l'expression d'un fort mécontentement contre la hausse des prix des carburants et le projet de mise en place d'une nouvelle taxe. Les revendications portent notamment sur le pouvoir d'achat, alors que le transport est le second poste de dépenses dans le budget des ménages, après le logement, et que 70 % des salariés prennent leur voiture pour se rendre au travail. Ce chiffre n'est qu'une moyenne. Par exemple, en Bretagne, près de 90 % des salariés utilisent leur véhicule personnel. Les besoins croissants de service public de qualité s'expriment dans tous les territoires, mais le désengagement continu de l'État sur le financement des infrastructures ne permet pas de répondre aux légitimes exigences des usagers. Les transports sont donc un enjeu majeur pour les salariés, et conduisent le gouvernement et certaines collectivités locales à annoncer rapidement des mesures. Elles ne pourront pas seulement être de circonstance et devront s'inscrire dans le long terme pour préparer l'avenir. Pour la CGT, elles devront obligatoirement intégrer la nécessaire transition écologique, alors que tous les signaux sont au rouge : dérèglement climatique ; augmentation des émissions de CO2 : multiplication des alertes à la pollution aux particules fines. Il est maintenant certain que la France ne tiendra pas ses engagements de l'accord de Paris si d'autres politiques ne sont pas mises en œuvre rapidement. Pour cela, le développement des transports collectifs est un enjeu essentiel. Il permet de diminuer la pression environnementale, en sortant du tout routier. La diversité des formes qu'ils peuvent prendre pour permettre des réponses répondant aux besoins dans tous les territoires. Les réponses apportées doivent aussi assurer une égalité de traitement des salariés, ce qui implique le développement de mutualisations financières. La SNCF, entreprise publique, est la plus à même d'assurer ces missions.

Pour la CGT, l'entreprise est le premier lieu de création de valeurs et l'employeur se doit d'assurer les conditions de reproduction de la force de travail qu'il mobilise et exploite, parmi lesquelles les conditions de formation, de logement et de transport des salariés et de leurs familles. C'est principalement pourquoi la CGT défend, en autres, un droit au transport, la prise en charge intégrale par l'employeur du coût du transport entre le domicile et le travail. En effet, pour la CGT, le trajet domicile – travail fait partie intégrante du travail. L'intervention syndicale sur les questions d'organisation de transports est donc tout à fait légitime.

Parlons maintenant de salaires. Les cheminots du GPF, quels que soient leur collègue, et leur région d'appartenance, subissent le gel de leur salaire depuis 2014, alors qu'ils produisent davantage de richesse chaque année. De plus, leur pouvoir d'achat est amputé par la hausse des dépenses obligatoires, en matière de logement, d'énergie, de santé, de carburant, de biens de consommation courants. La question du niveau des salaires est essentielle pour tous les salariés. Pour preuve, dans les technicentres, la faiblesse des salaires et l'absence d'augmentation pérenne poussent de plus en plus de cheminots à démissionner, fragilisant ainsi l'organisation du travail, mais engendrant aussi une perte indéniable de compétences. Depuis de nombreuses années, la CGT alerte la direction sur les conséquences de sa politique au sujet, en autres, de la perte d'attractivité et de l'attachement à notre entreprise. De plus, la fin

annoncée des recrutements à statut est sûrement un élément défavorable pour intégrer la SNCF. Et la saignée continue ! La Direction SNCF Voyages a annoncé le 14 mars son intention de supprimer près de 82 % des emplois des agences groupe. Au total, ce sont 266 emplois des agences de Paris, Lille, Nantes, Bordeaux, Marseille et Lyon qui seront directement menacés dès septembre 2019. En réalité, les objectifs de la direction sont de développer l'activité internet et d'externaliser une grande partie de l'activité, tout en renvoyant la vente TER à une hypothétique prise en charge par les autorités organisatrices. Jusqu'à présent, les agences groupe organisent les voyages de bout en bout en intégrant les différents modes de transport, bus, trains, et la billetterie éventuelle liée aux entrées de parcs d'attractions ou de musées, par exemple. La direction considère que cette activité est moins rentable, méprisant de fait l'expertise des cheminots. Elle a donc décidé d'externaliser entièrement la vente groupe-forfait en la confiant aux agences de voyages. Les voyages de groupes en TER ont été renvoyés à l'AO. La direction renonce à la vente pour les groupes voyageant uniquement en TER. Elle renvoie la charge de cette prestation dans le giron de l'activité TER. Dans ce contexte, comment la direction TER Hauts-de-France réagit-elle face à ces annonces qui représentent, pour notre région, 31 suppressions d'emplois ?

L'entreprise met en place une politique salariale qui cherche à diviser. La SNCF ne s'en cache pas. Elle peine à recruter et à convaincre de travailler en région parisienne. Elle a créé une prime qui ne répond qu'à sa vision libérale et à court terme du marché de l'emploi, et non à des mesures pérennes réellement attractives. La CGT réaffirme que la politique salariale menée par la direction vise, en réalité, à individualiser la rémunération, afin de contraindre les cheminots à adhérer à ces choix politiques néfastes et à briser les socles collectifs. Cette situation est inacceptable ! Des augmentations générales de salaires s'imposent !

C'est dans ce sens que la CGT revendique : de porter le salaire minimum et la pension minimum à 1 800 euros bruts mensuels ; des augmentations générales de salaires permettant un rattrapage du pouvoir d'achat perdu par les cheminots et une reconnaissance de la technicité de leurs métiers ; de supprimer les zones résidentielles des salaires en alignant les zones 2 et 3 sur la zone 1 et l'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement pour les cheminots ; de créer une indemnité compensatoire de la perte d'EVS pour les femmes enceintes ou en congé maternité ; de transformer la PFA en véritable 13^e mois en incluant le traitement, l'indemnité de résidence et la prime moyenne théorique de travail, et celle-ci doit être attribuée à tous les cheminots ; de substituer aux gratifications d'exploitation et de vacances actuelles pour tous les cheminots une prime de vacances unique et uniforme payable en juin et représentant le salaire minimum d'embauche majorité de 10 % par enfant à charge ; d'aligner le taux des EVS sur le plus élevé et le revaloriser ; de combler le creux de grille qui pénalise les positions 4 à 18 pour permettre une évolution régulière de la rémunération de tous les cheminots tout au long de leur carrière.

Face à une direction intransigeante qui n'apporte, comme réponse aux légitimes revendications, que des mesurette, seul le rapport de force fera bouger les choses en faveur des intérêts des cheminots en matière d'augmentation pérenne de salaires, d'un meilleur déroulement de carrière et d'embauches supplémentaires.

Alors que le grand débat se termine, non seulement le président de la République n'a pas l'intention aux attentes sociales et fiscales fortes qui s'expriment dans le pays, au

contraire, il répète à qui veut l'entendre qu'il va maintenir son cap politique, confirmant ainsi ses annonces de régressions sociales, le 10 décembre 2018, confirmé dans ses vœux le 1^{er} janvier 2019. Cette politique, répondant aux seuls intérêts du capital, conduit à ancrer durablement une précarité généralisée des salariés actifs et retraités. Pourtant, depuis de nombreux mois, les retraités se mobilisent massivement refusant d'être les boucs émissaires et la variable d'ajustement politique et financière du gouvernement. L'année 2018 aura été terrible pour les retraités, avec 0 % d'augmentation des pensions et une perte sèche avec l'augmentation de la CSG, véritable racket sur les pensions.

Tout le monde a bien perçu l'entourloupe avec l'annonce de la suppression de l'augmentation de la CSG pour les pensions de moins de 2 000 euros. En effet, c'est sur le revenu fiscal du foyer que l'exonération se fera, excluant de fait un nombre très important de retraités. Par contre, la revalorisation des pensions au 1^{er} janvier 2019 n'a été que de 0,3 %, très en deçà de l'inflation, entraînant pour tous les retraités une nouvelle perte de pouvoir d'achat. Rappelons que depuis 2009, pour les cheminots et 2004 pour les salariés du régime général, les pensions ne sont plus indexées sur le salaire moyen, mais sur l'indice des prix INSEE. Ainsi, d'après le conseil d'orientation des retraites, le seul fait de ne plus avoir indexé les pensions sur le salaire moyen a entraîné une perte de pouvoir d'achat entre le 1^{er} janvier 2004 et le 31 décembre 2014 de 11,5 %. Et cela s'est encore accentué ces dernières années. Pour la première fois, l'augmentation du SMIC n'est pas liée à la richesse créée par le travail, et donc rémunérée par celui qui en tire profit, l'employeur, mais par les travailleurs via à la prime d'activité versée sur demande par la CAF. Comprendons bien ce recul historique. Le SMIC n'a augmenté que de 1,5 %, le reste c'est une prime et non plus du salaire lié au travail, mais au revenu du foyer. Voilà le scandale ! Rappelons que la base du financement de la Sécurité sociale repose principalement sur les cotisations sociales ainsi que sur les salaires qui rétribuent la force de travail. Ce ne sont pas des charges, mais la part socialisée du salaire pour répondre aux besoins sociaux : santé ; retraite. Ces dépenses sont donc financées par le travail des salariés. De fait, il n'existe pas de différence entre les cotisations des salariés et les cotisations patronales. C'est le salaire ! Ainsi, depuis 2000, si les patrons avaient payé leurs cotisations, la Sécurité sociale aurait toujours été excédentaire et aurait pu utiliser près de 300 milliards d'euros pour répondre aux besoins des salariés actifs et des retraités, et permettre la pérennisation et l'amélioration de notre système de santé et régimes par répartition des retraites. Toutes ces exonérations de cotisations sociales constituent une baisse de la contrepartie de la force de travail, et donc une baisse des salaires mettant en danger toute la protection sociale. C'est pourquoi nous appelons l'ensemble des retraités à dire que ça suffit, et à se mobiliser le jeudi 11 avril prochain sur tout le territoire, pour exiger la revalorisation des pensions et le retour de l'indexation des salaires avec une pension minimale à 1 800 euros bruts mensuels, l'annulation immédiate de la hausse de la CSG pour tous les retraités et son abrogation, le maintien de la pension de réversion selon les modes de calculs actuels, le rétablissement de l'ISF et de la taxation des dividendes de l'impôt progressif, la suppression du CICE et des exonérations de cotisations sociales, une Sécurité sociale intégrale pour un 100 % Sécu avec un seul collecteur et payeur.

Les cheminots agiront aussi pour que le ministère des Solidarités et de la Santé réponde à la délibération votée par le conseil d'administration de la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel SNCF du 18 décembre 2018 sur la

revalorisation des pensions. Pour la pérennisation de notre régime spécial, nous exigeons le maintien des embauches au statut, la régularisation des emplois précaires en emploi stable.

Je vous remercie.

M. GRANDE, RS SUD-Rail :

Monsieur le Président, messieurs les représentants du collège salariés de la Direction de SNCF Mobilités, mesdames et messieurs les élus et représentants syndicaux,

Nous y sommes ! Vous avez créé l'ensemble des facteurs nécessaires à un dialogue social faisandé, tout au moins avec notre organisation syndicale. Non, nous ne sommes pas et nous ne serons jamais des partenaires sociaux ! Ou du moins dans le sens où vous l'entendez... Nous n'accompagnerons pas des projets destructeurs pour l'entreprise et pour les cheminots. Nous ne bâtirons pas à vos côtés le chemin qui mène vers la fin de la SNCF. Nous avons un projet de société d'entreprise, une vision du service public et du service attendu par les usagers. Nous avons un respect profond pour nos collègues, leurs craintes et leurs attentes. Nous faisons du syndicalisme le dernier rempart contre le libéralisme et le capitalisme. Nous sommes à SUD-Rail par conviction d'une société plus juste et plus équitable, d'une société où l'être humain n'est plus exploité ni asservi, mais avant tout, nous sommes des travailleurs du rail, fiers de notre entreprise, bien que tout y soit fait pour ne plus faire rêver.

0 %, c'est ce qu'on fait comme augmentation de salaire les cheminots que PEPY ose même dénigrer dans ses déclarations... 200 %, c'est le niveau d'investissement que les cheminots ont chaque jour pour réussir à faire tourner la boutique. 100 %, c'est ce que nous avons donné pour réussir les élections professionnelles qui nous placent largement deuxième OS de la région Hauts-de-France. C'est aussi le travail que nous avons fourni pour réussir à mettre en place ce CSE et pallier vos manquements de représentant de l'employeur. Oui, la mise en place des réformes des nouvelles instances est toujours agrémentée d'inconnus et a créé chez les salariés de forts stress. 0 %, c'est la confiance que nous avons dorénavant en vous et le collège employeur que vous représentez. Une parole volatile adaptée en fonction de la situation... Un cheminot venant d'une région lointaine, annonçant vouloir travailler dans la confiance, et en amont des dossiers, s'était présenté à nous il y a quelques mois lors de ses prises de fonction dans la région Nord-Pas-de-Calais. Depuis, dossier de restructuration après dossier de restructuration, l'effeuillage de la sincérité est bien avancé. Vous êtes ici, non plus en tant que salarié de la SNCF, mais comme bon nombre de directeurs et dirigeants de l'entreprise, vous êtes là pour mettre en place un projet industriel destructeur, car le seul argument de défense mis en avant est la concurrence. Que faire des salariés ? Que faire de leurs craintes ? Que faire de leur famille ? Que faire de la reconnaissance qu'ils attendent, mais aussi que faire du vote démocratique qu'ils ont exprimé il y a à peine cinq mois ?

Travailler un dossier en amont afin de travailler ensemble et éviter des tensions, prendre en compte nos remarques et adapter ledit dossier en conséquence. C'était cela l'ambition. C'était aussi notre espoir que cette instance ne devienne pas une chambre d'enregistrement. Vous risquez d'avoir, lors des consultations de dossiers, un vote peut-être majoritairement contre. Et pourtant, vous n'aurez que faire de cette consultation. Vous avez de vos propres mots bafoué le travail en amont avec les représentants de salariés, car sur le dossier phare de la région, cela fait quatre ans

que vous analysez et préparez ce grand changement. Aujourd'hui, la machine de casse se lance. Rassurez-vous, vous êtes appuyé et encadré par des personnes qui gèrent leur carrière, par le biais de la mise en place de ce dossier. Ils resteront à vos côtés... Nous, non ! Nous sommes en face de vous, place symbolique sans doute, et elle restera ainsi, vous nous trouverez sur votre chemin...

Demain, nous serons là pour informer les cheminots de la sauce en préparation qui accompagnera leur mutation, leur suppression d'emploi, leur réduction de salaire, leur diminution de condition de travail. Nous serons là pour les appeler à se révolter. Vous avez créé un trou de souris au bout de la restructuration escomptée. Chacun devra y passer pour survivre et sauver sa peau... C'est cela la vision qui accompagne vos projets, mais ce n'est pas sûr que vous et l'ensemble des salariés arriverez à passer en même temps... C'est le principe du trou de souris... Certains sauvent leur peau, d'autres se feront manger...

Aujourd'hui, plusieurs dossiers sur lesquels nous ferons des remarques. Déjà, sur l'ensemble des dossiers de restructuration et de bascule du personnel de TER vers l'Axe Nord, sont-ils considérés comme des pions à ce point ? Ne saviez-vous pas en préparant les élections que chaque activité devrait faire un rapprochement des salariés rattachés ? 227 agents quittent déjà le périmètre TER Hauts-de-France, dont 147 tractionnaires qui seront rattachés à l'Axe Nord. La création d'une entité de gestion de wagons ou comment poursuivre la privatisation... Ce n'est même plus les gouvernements qui cherchent cette privatisation, vous la faites ! La volonté non dissimulée de préparer aux transferts des ateliers maintenance TER vers l'AO... Rassurez-nous tout de même. Les dossiers ne font état que d'une information. Vous n'avez pas l'intention de vous limiter à ça... L'expression des salariés bafouée dans sa mise en œuvre, principalement la Traction, où ses expressions doivent être réalisées au cours des journées de formation et vous n'arrivez même pas à atteindre le nombre de réunions prévues. Sur le périmètre des Hauts-de-France, à peine 16 % des salariés y ont eu le droit, et encore en se basant sur ce nouveau chiffre d'effectif réel au 31 décembre qui change à chaque document.

Ne parlons pas du relevé de conclusion de la DCI unitaire qui a eu lieu le 22 mars où vous avez indiqué que la direction applique les principes forfaitaires indiqués, qui permettent à certains représentants intéressés, en fonction de leur LPA et de la réunion, de bénéficier de deux jours calendaires pour une réunion de CSE ou de CSSCT, et que des incompréhensions ont eu lieu, mais la direction précise qu'elle donnera son accord à un représentant qui formulera, par écrit, à son bureau de commandes son souhait d'une application stricte de la réglementation du travail. Nous aurons tout vu, tout entendu sur ce sujet !

Il est temps pour nous de retourner vers les cheminots et les informer de votre volonté. Nous resterons jusqu'à la fin des déclarations, par respect envers nos collègues des autres syndicales, puis quitterons cette séance sans attendre de réponse.

Merci de votre attention.

M. HONVAULT, UNSA

Monsieur le Président,

Dans son interview du 14 mars dernier, accordée à l'Usine Nouvelle, le président PEPY a affirmé que la réforme du ferroviaire aura des retombées positives. Il considère que l'ouverture à la concurrence et le nouveau cadre social sont des leviers incontournables d'un service de meilleure qualité, permettant d'offrir aux clients davantage de trains sur nos lignes. Si nous ne pouvons que partager l'objectif ambitieux de rendre le transport collectif aussi simple que le déplacement en voiture, dans le but de proposer davantage de mobilité tout en préservant la planète, les interventions de monsieur PEPY dans les médias sont plus que provocatrices pour les cheminots. Vendre des titres de transport par les buralistes, etc.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, un service de meilleure qualité passe, en tout premier lieu, par une offre de services adaptée aux exigences et aux contraintes des clients, des usagers, sans oublier les autorités organisatrices.

La désertification de nos gares est loin de répondre à cette demande. L'expérimentation d'ouverture des gares par des postiers vise à s'étendre, pour la plus grande satisfaction de l'entreprise qui nie, à ce jour, exploiter ce filon afin d'accroître sa productivité, via la diminution des amplitudes de présence en gares des agents et des suppressions de postes. Nous rappelons à la direction que les postiers n'ont pas le monopole de la France qui se lève tôt. Les cheminots travaillent en horaires décalés 365 jours sur 365, afin d'assurer l'offre de service public. Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce sont les réorganisations incessantes qui dégradent les conditions de travail des cheminots et diminuent la qualité de l'offre de services rendue. D'autant que cela ne risque pas de s'améliorer avec les rumeurs de rattachement prochain des agents d'escale à Gares et Connexions. Votre désir d'imiter le modèle aérien semble se préciser. Le projet avance à grands pas en totale opacité, mais qu'en est-il réellement ? Quelle en sera l'échéance ? Quels seraient les agents concernés ? Combien de salariés du périmètre de CSE seraient concernés ? Quel en sera l'impact pour ce CSE ? Quid des élus concernés ?

Les régions ne sont pas en reste. Renaud MUSELIER, président de la région SUD-PACA a fait de la mise en concurrence des TER une priorité de sa politique de transport. Le réseau TER SUD-PACA est le troisième réseau français à engendrer le plus de passagers au niveau national. Six lots sont désormais ouverts à la concurrence, pour une économie potentielle de fonctionnement estimée par l'exécutif régional à 22 millions d'euros sur cinq ans.

L'UNSA-Ferroviaire dénonce un affichage avant tout politique, qui ne changera pas les choses au quotidien pour les usagers, et encore moins en matière de qualité de service. La mise en concurrence n'a jamais servi à améliorer le service. Nous rappelons aux régions que la partie essentielle des difficultés est liée aux infrastructures, et celles-ci restent de la responsabilité de SNCF Réseau. La question se situe donc en dehors de la concurrence. L'annonce récente de la création d'une rémunération journalière supplémentaire pour tous les techniciens de maintenance en Île-de-France de 7 euros bruts par journée travaillée reste une décision inaboutie et incomprise par les salariés. L'UNSA-Ferroviaire ne comprend pas pourquoi cette prime n'est octroyée qu'à certains agents des techniciens d'Île-de-France, alors que le problème d'attractivité et de fidélisation est un problème national. Pour l'UNSA-

Ferroviaire, c'est un bon début, mais c'est loin d'être satisfaisant. Cette indemnité doit être étendue à tous les agents du domaine Matériel quelle que soit la fonction ou le grade et à tous les techniciens de province quelles que soient les activités.

L'UNSA-Ferroviaire place les cheminots au cœur de ses préoccupations : équilibre vie professionnelle et privée ; conditions de travail ; pouvoir d'achat ; etc. C'est donc en responsabilité que l'UNSA-Ferroviaire a signé le 15 mars l'accord ASC. Ce dernier permet à tous les cheminots des activités sociales communes sur l'ensemble du territoire, tout en offrant la possibilité à chaque CSE de mettre en place et développer ses propres prestations.

Merci de votre attention.

M. FERTE, FO

Monsieur le Président,

Depuis le début du processus de mise en place du CSE, notre organisation syndicale a essayé de faire vivre cette instance, afin que les intérêts des cheminots soient défendus. Malheureusement, toutes nos craintes concernant cette nouvelle instance unique, fruit de la destruction des DP, CE et CHSCT, se confirment de semaine en semaine. Le règlement intérieur accouché dans la douleur est déjà piétiné allègrement par des DET revanchards, étalant au grand jour leur volonté de se débarrasser des représentants du personnel qui leur donnent tant de fils à retordre depuis des années. Cet esprit revanchard, ce mépris s'exprime quotidiennement envers les cheminots en souffrance, comme en atteste un article du site Les Échos en date du 19 mars à propos d'une enquête interne. Je cite. « Les cheminots ont le moral dans les chaussettes. L'indice de confiance n'est que de 41 %, soit 14 % de moins que la moyenne des salariés français et seuls 33 % souscrivent à l'affirmation : " dans l'ensemble je peux dire que c'est une entreprise dans laquelle il fait bon travailler ", contre 46 % pour l'ensemble des salariés français. Comment pourrait-il en être autrement ? CSE après CSE, vous nous présentez des restructurations à tour de bras, ficelées et verrouillées. Cette instance n'est à vos yeux qu'une obligation légale, une formalité.

Dans les UO, les UP, en ligne, dans les gares, nos collègues subissent les délations, la surveillance, les notations iniques, l'application de mesures d'accompagnement du RH910 au rabais, la désorganisation du travail, l'arbitraire de petits chefs zélés et frustrés. Monsieur le Président, la délégation FO n'est pas mandatée par les cheminots pour jouer les mannequins en réunion et enregistrer docilement la longue litanie des restructurations, destructions de l'entreprise historique SNCF. Nous ne sommes ni des marchepieds ni des paillassons. C'est pourquoi prenant acte que le CSE est une coquille vide, nous quittons cette plénière.

L'ensemble des élus titulaires et suppléants de FO quittent la séance.

M. TAILLEZ, CFDT :

Monsieur le Président, mesdames, messieurs les élus et représentants syndicaux,

Intéressement 2019, une honte pour une entreprise de notre stature. Voici un bel exemple qui pourrait faire penser que l'entreprise méprise ses salariés. À croire que la direction du groupe entend faire payer tous les cheminots, CP et contractuels, pour leur participation et leur soutien au mouvement social historique de défense du statut,

du GPF constitué d'ÉPICS, de leurs droits, de leur cadre social actuel et à venir survenu au printemps 2018.

Analysons un peu la situation. Les résultats annuels du groupe sont en partie trompeurs. Avec 530 millions de gains de productivité, portant en très grande majorité sur les cheminots, sans omettre des cessions d'actifs phénoménales, par exemple, 766 millions d'euros pour la filiale immobilière VESTA. Le second trimestre 2018 est très bon. 16,1 %, rapport marge opérationnelle sur chiffre d'affaires, comparé au 15,7 % du second semestre de 2017. Le groupe dégage au global un résultat positif de 141 millions d'euros et une marge opérationnelle de 4 milliards d'euros à fin 2018. Finalement, ce sont les femmes et les hommes du groupe qui payent la mauvaise gestion de notre entreprise. De nombreux éléments dépendent de choix stratégiques et/ou opérationnels discutables. La CFDT dénonce ces propositions d'intéressement méprisantes qui ne peuvent que multiplier découragement et démotivation, au moment où notre groupe SNCF a besoin de tous ses cheminots.

Il vous reste une seconde chance qu'il ne faudra pas gâcher : l'agenda social. Il s'annonce roboratif dans les mois à venir, d'autant qu'il sera déterminant pour l'avenir de notre entreprise. Les discussions doivent notamment traduire dans les faits les décisions de principe adoptées dans le cadre de la réforme ferroviaire, comme la création du nouveau cadre social, le nouveau contrat de travail, la classification des métiers, la grille des salaires et une négociation salariale. L'agenda social 2019 doit être utile aux cheminots, monsieur le Président, et ils en ont besoin, car le moral est loin d'être bon. Comme le montre la dernière édition du baromètre Great Place To Work, auprès de 94 000 salariés du groupe, chez SNCF Mobilités l'indice de confiance des salariés n'est que de 41 %, soit 14 points de moins que la moyenne des salariés français, 14 points de moins, monsieur le Président... Pire, 33 % d'entre eux, toujours à SNCF Mobilités souscrivent à l'affirmation : " Dans l'ensemble, je peux dire que c'est une entreprise où il fait bon travailler ". Le taux est de 46 % pour l'ensemble des salariés français. Ces chiffres sont éloquentes et reflètent une réalité maintes fois dénoncée toutes OS confondues. Pour cet agenda social, les revendications sont simples et limpides. La CFDT demande l'application immédiate des engagements pris en juin 2018 par la direction de l'entreprise, qui sont la mise en place d'un véritable 13^e mois pour tous, y compris pour les roulants, l'alignement des modalités de calculs de la prime sur celle de la GIR ou de la part variable, la lutte contre la précarité de l'emploi qui doit être une action forte pour protéger les emplois les plus fragiles. Nous parlons-là des agents régis par des contrats précaires et, sur ce point, un accord avec des objectifs d'embauches durables et d'amélioration des conditions d'exercice, notamment pour l'alternance. Ce sujet n'est pas à prendre à la légère et doit être traité avec ambition.

Caisse de prévoyance. L'expertise sur l'extension de la CPRP au périmètre des salariés de branche ferroviaire est lancée. En intervenant à plusieurs reprises auprès de l'État, des ministères, de la CPRP et de la SNCF, la CFDT a agi pour garantir la pérennité de la caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF et améliorer la protection sociale de tous les cheminots. Oui, la CFDT défend l'instauration d'un système de protection sociale géré par la CPRP, dont tous les salariés de la future CCN bénéficieraient, indépendamment de leur statut d'emploi ou de leur employeur. Cela donnerait à la caisse de nouvelles perspectives et une pérennité sur les activités de prévoyance et d'assurance maladie. Cela permettrait à

la caisse de servir des prestations à une population plus équilibrée en matière de pyramide des âges. Cela donnerait à la branche une cohésion plus forte autour de la protection sociale, pas de changement de caisse en cas de transfert dans une autre entreprise de la branche, et un guichet unique pour les cheminots de la branche.

Avant de conclure encore et toujours sur notre fonctionnement, nous aimerons même s'il s'agit d'un dossier Voyages parler de la fermeture des agences groupes qui, quoi que l'on en dise, impactera forcément notre périmètre CSE, car les agents de ces agences ont de fortes probabilités de rebasculer à TER. Dans une logique purement financière et agressive, la Direction Voyages a décidé de se priver d'une majeure partie de sa charge de travail estimée " non rentable ". Nous évoquerons d'ailleurs le sujet dans les projets d'intégration de la Traction TGV et de la station de maintenance de Tourcoing à l'Axe Nord, car ce qu'il ressort de ces dossiers est " nous prenons le productif, mais surtout pas le transverse ". Nous aurons bien compris le ciblage obsessionnel des frais de structures, quitte à péjorer le fonctionnement. Bref, Lille, Marseille, Bordeaux, Nanterre, Lyon, et Nantes seront sur off. 209 emplois passés à la moulinette, dont 31 sur notre périmètre régional. Nous vous voyons déjà nous expliquer que cela n'est pas notre périmètre, mais ne nous abuser pas ! L'ultra digitalisation des ventes est aussi en route à TER, et nous ne sommes sûrement qu'à l'aube d'une longue série de dossiers de réorganisations concernant, en autres, l'avenir de la vente physique. Voici donc quelques témoignages d'agents pour que vous puissiez bien comprendre que parfois ces décisions sont aberrantes et contreproductives. " Agent commercial, l'un des plus beaux métiers disparaît. C'est le meilleur poste que j'ai pu tenir dans ma carrière à la SNCF ". " C'est compliqué d'entendre que notre rôle d'agents commerciaux groupe n'était pas rentable, alors que j'avais régulièrement des chèques de 350 000 euros ". Ce n'est que le début d'une longue liste assouvi aux arbitrages de type " tableau de bord ". Pourquoi ne pas déplacer la charge de travail en Inde ? Il faut que la direction assume ce qu'elle est. À force de se fier aux tableaux Excel, on oublie le facteur humain et la qualité du travail bien fait. Ces décisions sont mauvaises. Il faut prioriser le facteur humain et l'ajustement permanent. Gardez bien en mémoire ces témoignages, et pensez-y lorsqu'il vous viendra à l'idée de sortir la calculatrice humaine pour aider la calculatrice financière. À trop vouloir économiser, vous risquez de mettre en péril un des éléments caractéristiques qui nous démarquent des EF privés, la qualité de service public.

Pour conclure cette déclaration, nous souhaiterions revenir une fois de plus sur nos problèmes de fonctionnement. Pour cette plénière, il nous manque les informations commerciales. Au global, nous n'avons pas les documents dans les temps impartis. Même s'il s'agit, pour l'instant, de phases d'initialisations, il faut laisser le temps aux élus de bien prendre connaissance des dossiers. Nous avons eu une réunion technique qui devait se concentrer sur les annexes CSE. Les discussions ont vite débordé sur les annexes CSSCT et nous ne sommes pas revenus sur la partie CSE. Nous vous demandons donc à nouveau une réunion de travail pour que nous puissions clarifier les annexes CSE, la documentation envoyée ou demandée par les élus CSE.

Merci pour votre écoute.

L'ensemble des élus titulaires et suppléants de SUD-Rail ont quitté la séance à l'issue de la lecture des déclarations de l'ensemble des organisations syndicales.

M. RABIER, Président

Je vais revenir sur un certain nombre de points qui ont été évoqués, y compris par les délégations qui ont choisi de quitter cette séance. Je réitère ce que j'ai déjà dit dans les précédents CE, l'année dernière. Je préfère des débats rugueux plus que l'absence de débats. Chacun prend ses responsabilités dans ce genre d'affaires.

Sur l'agenda social, puisque ça a été évoqué à propos d'un certain nombre de points. On est sur une année très particulière. On est en train de discuter, au niveau national, au niveau de la DRH ferroviaire en particulier, Benjamin RAIGNEAU, de l'application concrète d'une réforme qui a été votée l'année dernière, et de sa traduction, pour un certain nombre de points, qui doit avoir lieu à partir du 1^{er} janvier 2020. Vous le savez, au 1^{er} janvier 2020, nous ne recruterons plus au statut. Ça veut dire que nous devons travailler sur un nouveau modèle de contrat, et pour faire un peu référence aux sujétions financières, qui ont été largement évoquées dans des déclarations, on a effectivement à réfléchir et à concevoir un modèle d'attractivité et de fidélisation des futurs cheminots, à la hauteur des enjeux de l'entreprise, les enjeux de l'entreprise dans une perspective où l'on sera mis en concurrence. Évidemment, il y a des secteurs où l'on a un mal fou à recruter, on l'a déjà dit en février à Amiens, en Île-de-France, quel que soit le métier finalement, des contrôleurs, des agents de maintenance, etc., parce qu'on n'est pas au rendez-vous d'un certain niveau de salaire, parce que c'est plus cher de se loger, etc. Il y a aussi une concurrence. Un technicien qui peut être une ressource très intéressante pour le Technicentre du Landy, qui travaille beaucoup pour nous, même s'il n'a pas raccroché officiellement à l'activité TER Hauts-de-France, ce type de profil peut aussi être intéressant pour une autre entreprise publique comme la RATP ou des entreprises privées. On a réellement un sujet d'attractivité que vous avez pointé. Il peut y avoir ici ou là, ça a été dit, des mesures intermédiaires, comme celle qui vient d'être décidée avec l'octroi d'une indemnité spécifique pour les technicentres. Le vrai enjeu est de savoir comment l'on attirera les futurs cheminots que l'on ne verra pas partir quelques années plus tard, que l'on veut former, fidéliser et faire gagner l'entreprise. On aura donc, comme beaucoup d'entreprises, plusieurs types de contrats : les statutaires ; les RH254 qui existent déjà depuis longtemps, parce qu'ils ne pouvaient pas répondre aux conditions de recrutement au statut ; et sans doute un futur contrat, avec plein de questions qui vont sortir. Potentiellement, des agents au statut pourraient se demander s'ils auraient droit au nouveau dispositif. On a plein de débats à avoir, ils vont être initiés, et ça touchera bien évidemment les leviers de la rémunération. On est, vous devez le savoir, plutôt un peu en dessous du marché d'une manière générale quand on est recruté à la SNCF, à poste et qualification équivalente, par rapport à une autre entreprise. En revanche, 30 ans plus tard, par les parcours professionnels et l'application du statut, on est un peu au-dessus du marché. On a donc une courbe de rémunération moyenne, je parle d'une façon générale, plus pentue entre le début et la fin. Cette courbe est un peu différente pour le secteur privé, et l'on a un sujet à l'embauche que l'on devra traiter et qui nous concerne sur TER.

Ce sujet de la rémunération ne touche pas que les augmentations générales. Il touche aussi de grands projets. Je rappelle que l'on a dit, la semaine dernière avec Florent MARTEL, qu'on ouvrirait dès début juin une commission thématique, une réunion avec des agents que vous choisiriez, que les organisations syndicales choisiront, pour travailler sur le sujet de l'impact de la rémunération, en particulier sur les roulants,

parce que nous avons parfaitement conscience que le futur plan de transport de la fin d'année aura inmanquablement des conséquences sur la rémunération. Nous ne voulons pas nous engager dans un dispositif où finalement l'autorité organisatrice y trouverait son compte, avec plus de trains et plus de monde dans les trains, parce qu'on vous la présenter dans les grandes lignes la semaine dernière, on va aussi réformer la capacité d'emport d'un certain nombre de trains, notamment en zone périurbaine, et puis qu'à la fin, le cheminot qui produit le service se dise qu'il est perdant. Ce n'est pas possible ! Il va falloir être imaginatif pour tordre un peu les règles actuelles de rémunération qui sont pour le moins rigides dans l'entreprise, de manière que chacun puisse se dire qu'il y trouve finalement son compte en tant que conducteur, contrôleur, etc., parce que le SA 2020 doit fédérer toutes les énergies. Il ne doit pas y avoir de perdants dans l'affaire. Si le voyageur est gagnant et si l'autorité organisatrice arrive à proposer plus de trains, ceux qui conçoivent le service et qui le fabrique au quotidien ne doivent pas être laissés pour compte. On est vraiment dans cette dynamique et le Technicentre aussi. Je ne l'ai pas dit, mais on a déjà un sujet au Technicentre depuis plus d'une année. On a des modifications de séquence de travail, quand on prend des décisions difficiles humainement, quand on dit que les rames tournent la journée, et elles sont entretenues quand il n'y a pas de trains, c'est-à-dire le weekend et un peu la nuit, forcément il y a des impacts sur les conditions de travail, l'organisation du travail dans les technicentres, tout le monde l'a bien compris. Sur le site de Lille, on a un sujet sur lequel, avec M. MARTEL et Arnaud RAMACKERS, on va mettre un peu d'intelligence collective dans cette affaire pour que le travail du samedi, de nuit, soit pris en considération, que le mainteneur ne se dise pas qu'il est encore une fois perdant. C'est quelque chose qui ne génère pas la confiance nécessaire pour qu'on œuvre tous dans le même sens pour bien fabriquer ce plan de transport actuel, mais aussi celui du futur.

On ne s'abritera donc pas, je le dis et c'est important, derrière la réglementation et l'on travaillera le sujet. Ça mettra sans doute quelques semaines, parce qu'il faudra un peu d'inventivité pour avoir un dispositif où tout le monde y trouve son compte malgré le fait qu'il y a des modifications. Il y a de fortes modifications sur les conditions de travail. Quand on enlève des RHR, on peut vite comprendre que ça touche les EVS, et l'on connaît l'importance des EVS dans la rémunération d'un certain nombre de collègues.

Sur la notion de partenariat, je ne vais pas en faire une dissertation pendant trois heures. C'est comme usagers, clients ou voyageurs. L'enjeu ne porte pas sur le fait de s'appeler partenaire ou pas. L'enjeu est de travailler ensemble et chacun avec son regard. Il est complètement logique que les représentants du personnel que vous êtes, ou les délégués syndicaux de votre organisation que vous représentez œuvrent pour l'intérêt des cheminots. C'est complètement logique. C'est le fondement même d'un syndicat ou d'un représentant. Il est également complètement logique, on est dans notre rôle que la direction travaille des dossiers, mette en place de nouveaux plans de transport, réponde à des demandes de ses clients. Chacun est dans son rôle. Je souhaite qu'on travaille chacun dans son rôle.

Vous avez cité à plusieurs reprises le dossier des agences groupe. C'est un dossier qui concerne Voyages. Je n'ai pas ce dossier, je ne vais pas particulièrement le présenter dans cette instance, et je vous avoue honnêtement que je n'ai pas une connaissance très fine de ce dossier. Il y a quand même un enjeu humain derrière.

En fait, c'est ça qui m'intéresse et ça a été dit par la déclaration CFDT. Sur le site de Lille, je crois qu'il y a une trentaine de personnes. Cet enjeu humain est présent. Ce sont des cheminots sur le secteur de Lille. Quel est leur avenir ? Quelle échéance ? Comment gère-t-on l'affaire ? Ce n'est pas parce que je ne le présente pas, pas parce que je suis étiqueté TER aujourd'hui que je m'en désintéresse, parce que ça peut être des ressources pour TER, premièrement. Il nous manque à certains endroits. De plus, dans l'impact territorial de l'équation emploi, nous travaillons ce sujet avec l'EIM, madame Laurence ROCHER, parce que l'entreprise recherche aussi des plans de repositionnement de ces personnes dans d'autres structures. On travaille le sujet. Nous sommes partie prenante bien évidemment, ce n'est pas parce que c'est Voyages que je m'en désintéresse et l'on jouera la solidarité territoriale, comme à l'inverse ça a pu être fait quand TER est dans des dossiers un peu difficiles. On reste un groupe public quand bien même chaque activité peut avoir ses propres projets. La notion de partenariat est donc l'engagement de travailler ensemble avec chacun son rôle. Je ne demande pas que vous votiez positivement à tous les projets. Quand vous votez négativement, je l'entends et je le comprends. Maintenant, ça n'empêche pas de voter négativement et de travailler le dossier sur des points très précis qui touchent l'avenir des salariés.

Sur l'agenda social, il y aura également le changement de statut. On ne sera plus EPIC, on va basculer SA. Il y aura dans les CSE, y compris le nôtre, un certain nombre de dossiers à passer dans les mois qui viennent. L'entreprise est en train de travailler à ce sujet.

La concurrence est souvent évoquée dans cette instance et dans d'autres. Je ne suis pas dans la posture de la combattre ou non. Elle a été décidée et actée. C'est quelque chose que l'on voit venir depuis 1991 à l'issue d'une directive européenne. Ça fait quand même quelques années. Le ferroviaire avance par paquets ferroviaires. L'année dernière, ça n'a échappé à personne, la loi précise les conditions d'ouverture à la concurrence pour le domaine voyageurs. On est, entreprise SNCF, dans ce contexte. On ne l'aborde pas avec la peur, l'inquiétude, etc., on se dit simplement que la bonne manière pour nous d'être mis en concurrence est simplement de faire le meilleur service possible, qui d'une façon générale peut être un service de qualité, et c'est vraiment l'enjeu que l'on a. Je reviens sur le SA 2020. Pour nous, la bonne manière d'éviter de mettre en place de la concurrence, c'est de faire le meilleur service pour les voyageurs actuels. On ne veut pas la combattre politiquement, on n'en a pas les moyens. Je ne suis pas le gouvernement. On applique la loi comme tous les citoyens et les syndicats. Derrière, je veux que la SNCF gagne en TER Hauts-de-France. Je ne veux pas que d'autres entreprises qui fassent, demain, le boulot à notre place. On a 1 300 trains TER qui circulent tous les jours. Je n'ai pas envie d'en laisser 300 à d'autres entreprises. Je n'ai pas envie de gérer le transfert des cheminots vers les autres entreprises. Je sais que ce sera difficile et c'est sans doute, pour 99 %, pas ça qu'ils souhaitent. La manière façon de nous préparer, il n'a pas cinquante façons pour nous, c'est simplement de faire les choses, de satisfaire aux demandes de l'autorité organisatrice quand elle nous demande de faire un meilleur service, à un coût contenu, et l'on va se battre pour cela. On mettra les choses sur la table. Le programme de travail, on vous l'a envoyé hier, sur le SA 2020, ce n'est pas pour que vous soyez une chambre d'enregistrement. Je ne suis pas dans cet état d'esprit. Quand les commissions roulement, les groupes de travail Traction, quand on va travailler, je veux qu'il en sorte quelque chose ! Sinon, je ne le ferais pas.

Honnêtement, comme vous, j'ai plein d'autres choses à faire. On va voir toutes les possibilités offertes par cette nouvelle instance et ses attributs. Il peut en sortir quelque chose. Je ne vois pas pourquoi l'on partirait défaitistes, perdants.

Il y a une énergie terrible dans cette région, et ça a été dit tout à l'heure dans une déclaration de SUD-Rail, j'ai travaillé dans d'autres régions, et ce n'est pas forcément la même chose. Je ne vois pas pourquoi l'on partirait perdants. Nous sommes à la manœuvre en ce moment. Nous pilotons le SA 2020 et c'est nous qui allons le réussir, mais si l'on met en permanence entre nous en discussions infernales, c'est du temps qui est perdu, et pendant ce temps, on ne se prépare pas à cette future bataille. La bataille de la concurrence n'est pas de remplir un appel d'offres, c'est réussir SA 2020, dans un premier temps.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Vous pensez bien que je suis complètement d'accord avec ce que dit Raphaël RABIER. Tout ce qui est là est une prise de risque que nos directions ont fait dans l'engagement de ce projet. C'est quelque chose que l'on mûrement réfléchi, à force de débats entre, nous, parce qu'il faut du débat pour trouver un chemin et élaborer une stratégie, donc c'est le fruit de quelque chose, les réponses que vous présente Raphaël. C'est très important. C'est vraiment une méthode, une manière de penser ce projet SA 2020, mais je pense et j'espère que vous avez été convaincus au travers du plan de travail que l'on a abordé ensemble la semaine dernière, et puis qui est évolutif, puisque l'on sait qu'il y aura après d'autres séquences, sans doute cet été et à la rentrée. Nous sommes engagés pour plusieurs mois de travail.

Il y a trois éléments sur lesquels je voulais revenir. Sur l'engagement sociétal, il a été évoqué dans la déclaration de la CGT. Ensuite, sur l'infrastructure évoquée par l'UNSA dans sa déclaration, et l'ouverture de la concurrence avec l'exemple PACA qui a été cité, je pense, par l'UNSA. Sur l'engagement sociétal, je pense que vous avez vu, dans ce que l'on a présenté la semaine dernière, notre projet. Ça n'est pas un projet où l'on se remplit. C'est un projet où l'on attaque. On met des trains en plus. Vous avez retenu les chiffres. 8 % de trains en plus et une volonté de mettre au moins 10 % de clients en plus. Après, on va commencer à lancer des spots publicitaires. C'est 15 000 personnes en plus dans les trains ! C'est 10 000 bagnoles de moins à l'entrée de Lille tous les matins ! Je n'ai pas encore de chiffres, mais ça m'a fait réagir ce que vous avez dit monsieur ROTOLO, je pense qu'il faut que l'on dise, en matière d'empreinte carbone, si ça marche, si les chiffres donnés avant fonctionnent, l'empreinte carbone en moins sur le transport global, même si la part modale du TER n'est pas très élevée sur le territoire, mais l'on vise à la faire progresser. 10 000 bagnoles par mois à Lille, j'habite à Lille intramuros, c'est l'air que je respire... Il y a le périphérique qui fait le tour autour de mon habitation. Je suis sans doute, peut-être comme certains d'entre vous, évidemment d'un point de vue personnel sensible à la question. J'en rage sincèrement, alors que l'on est en train de travailler un projet qui a énormément de valeurs sur ce plan, que le politique préfère en ce moment plutôt se servir de la SNCF comme une espèce de parent rond gouvernemental et nous attaquer, alors que d'un point de vue local, ce que l'on présente a beaucoup de valeurs sur le plan sociétal.

Sur l'ouverture à la concurrence, je suis assez d'accord avec ce que l'UNSA a dit. Les investissements sur le réseau sont évidemment fondamentaux dans la qualité de la

production. Nous avons eu un débat ici à la suite de la tempête du 10 mars avec le nombre d'arbres qui étaient tombés et les problématiques autour de l'élagage. Je me suis un peu renseigné. Je n'ai pas des chiffres très précis, mais sur l'ensemble de la région Hauts-de-France, nous sommes sur des dépenses qui sont de l'ordre de 12 à 13 millions d'euros sur ce sujet, mais l'on voit bien et les conducteurs le savent que l'état de la végétation autour est malgré tout préoccupant. Ça montre finalement qu'il n'est pas certain que cet argent soit suffisant. Je pense que c'est de l'argent qui permet de maintenir en l'état, mais pas de faire reculer le risque. C'est un exemple. On est en discussion. Il y a des choses qui avancent quand même. N'oubliez pas que, côté Réseau, il y a le projet Nouvel'R qui démarre, et il y a eu un choix stratégique de l'entreprise de repositionner l'EIC dans un rôle central du système ferroviaire. Je ne vais pas faire trop de philosophie là-dessus, mais je pense que c'est important d'avoir un accord pivot, parce que c'est lui qui va dire où doit être positionné le curseur de la qualité dans le système ferroviaire. Je suis convaincu, parce que j'ai quand même quelques années d'expérience, j'ai connu une SNCF où c'était la Circulation qui tirait les sujets de qualité sur les voies. À un moment, on a voulu en faire un acteur comme les autres. Je pense que l'on a un peu perdu en matière de pilotage global là-dessus. L'EIC pivot est un peu un retour à ce fondamental et je suis convaincu que ça mettra de la valeur.

Sur l'ouverture à la concurrence et PACA. Je suis, pour le coup, 100 % d'accord avec vous. Ceux qui croient que l'ouverture à la concurrence va amener de la qualité dans le système ferroviaire n'y connaissent rien. Plus vous mettez d'acteurs, plus c'est compliqué à gérer. C'est tellement simple en le disant. Je vous donne un exemple pour illustrer ça. Hier, nous avons eu un accident de personne au Quesnoy du fait d'une entreprise ferroviaire. Le conducteur, malheureusement, était traumatisé et a dû être amené par les pompiers. La relève de cette entreprise est positionnée à Calais. Calais — Le Quesnoy, 3 h 15, les voies étaient bloquées au niveau de l'axe 1. C'est tout, l'exemple est clair. On n'a même pas eu besoin que l'OPJ ou les pompes funèbres trainent comme d'habitude, on n'avait simplement pas de conducteur à mettre en tête du train de l'entreprise privée. Je vous le dis, ma hantise serait qu'un jour l'on puisse ouvrir l'une des radiales parisiennes à la concurrence, parce que le jour où il faudrait aménager une place en gare du Nord à l'EF privée qui viendrait avec tous ses avocats pour prouver, avec appui sur l'ARAFER, qu'on ne lui a pas donné la place nécessaire et qu'il ne peut pas tenir son contrat qu'il aurait signé avec l'AO, j' imagine un peu le foutoir que ça mettrait. Ce que Raphaël est vrai ! On ne veut pas de ça, non pas que l'on prenne position politiquement. On sait que ce sera plus compliqué pour la qualité de service après. Le choix de PACA qui a été d'ouvrir la grande radiale méditerranéenne à la concurrence sur l'axe Marseille — Nice est évidemment, pour les collègues de PACA, j' imagine, extrêmement dur, parce que c'est là que toute la qualité de production se fait en PACA. Il y a quand même une probabilité que ce soit les collègues qui remportent l'appel d'offres. Comme disait Raphaël, on ne perd pas perdants, mais si d'aventure il y avait une boîte privée, il faudrait bien surveiller les conséquences de ce truc-là. Notre but est de montrer, au travers du SA 2020, à une AO qui est plutôt sensible à l'argument d'ouverture à la concurrence que si elle y va, elle va prendre un risque supplémentaire. Si l'on continue, dans son esprit, à ne pas être bons en production, elle ne prend pas de risque à ouvrir à la concurrence, puisque de l'avis de tous nous ne sommes déjà pas

bons... Vous voyez ce que je veux dire... Si l'on s'améliore, elle prend un risque. C'est très logique comme positionnement. Voilà mes réactions sur les déclarations.

M. RABIER, Président

Deux petites choses, et après on repasse aux questions, puisque ça a été évoqué dans les déclarations. *Great Place To Work*, comme ça a été dit, est le nouveau dispositif d'enquête interne mis en place à SNCF Mobilités. C'est pour ça qu'on a eu 94 000 personnes qui ont été concernées. Le résultat est en deçà de nos attentes, oui, parce qu'on est en dessous de la moyenne nationale des entreprises. Bien sûr, on ne s'en satisfait pas. On ne va pas dire que tout va bien, ce n'est pas vrai. Là, on est de surcroît dans une région où, pour le coup, on l'a vu au moment du mouvement social de l'année dernière, certaines déclarations politiques peuvent apparaître anxiogènes pour nos collègues. Quand l'exécutif régional dit qu'il va ouvrir 15 ou 20 % à la concurrence, ce n'est pas anormal qu'un cheminot s'interroge et soit inquiet. C'est humain. Il y a quelques régions comme ça, on a cité la PACA, Grand-Est, Hauts-de-France et dans ce trio de régions où depuis plusieurs mois, l'exécutif régional indique sa volonté. Il l'a redit lors du colloque le 17 octobre dernier en la présence du vice-président aux transports. Il l'a précisé sa volonté d'ouvrir à la concurrence des services TER. On prend acte, on n'en a pas d'autre choix. Ça fait partie de son pouvoir. Ça peut donc jouer sur les collègues TER qui se posent des questions sur leur avenir dans un environnement assez différent. C'est nouveau, parce que la concurrence du FRET, sans parler du marché du FRET qui n'a cessé de régresser, on n'a jamais eu ce sujet des transferts. On a eu le sujet de la suppression de postes, le trafic est piqué par une autre entreprise. On a dû gérer, et globalement ça s'est plutôt bien fait, quand on regarde avec le recul nécessaire ce que sont devenus les collègues du FRET qui ont été répartis. Beaucoup étaient techniciens dans les triages. Ils ont été répartis dans d'autres métiers de l'entreprise. La solidarité a joué à fond, comme elle jouera pour les agents des agences groupes. Ça a plutôt été des reclassements internes. Là, le sujet est différent avec l'ouverture à la concurrence, puisqu'il y aurait potentiellement des règles de transferts à appliquer. Nous attendons d'ailleurs, à la suite des négociations UTP difficiles, pas conclusives, les décrets du gouvernement. Nous sommes aussi dans une entreprise, où soyons clairs, et je le dis à chaque CSE, il y a une amplification des dossiers de réorganisations. Il y a aussi une accélération de la mise en place de ces dossiers. Une activité aujourd'hui, prenons Voyages, vous l'avez cité plusieurs fois, j'ai participé il y a quelques années à l'aventure OuiGo, en qualité de DET Traction, et les décisions étaient parfois prises trois mois avant et il fallait les mettre en place, parce que le marché du voyage low cost, où l'avion et la voiture sont nos concurrents potentiels, la concurrence porte sur le marketing, des liaisons nouvelles, etc., et OuiGo est en passe de devenir un vrai succès. On est sur ce marché depuis 2013 sur ce marché de la longue vitesse ouverte à un prix intéressant pour le maximum de citoyens français ou les étrangers. Ça veut dire de la réactivité, ça veut dire des choses qui s'accélèrent. Ce n'était pas une habitude dans l'entreprise. Après, arrêtons de croire que tout est planqué et que l'on attend ce truc-là. Les choses ne se passent pas comme ça.

Vous avez cité, tout à l'heure, les enjeux Gares et Connexions, et les inquiétudes que ça peut générer vers les personnels de l'escale. On a d'ailleurs décidé, avec le CODIR de TER, alors que les décrets ne sont pas sortis, alors que Gares et Connexions n'a rien présenté d'officiel dans son CSE, d'en faire un point à l'ordre du jour que je

présenterai lundi prochain à monsieur KIKOS. Oui, on va dire ce que l'on sait le 16 avril sur le sujet de Gares et Connexions. L'ARAFER, l'autorité de régulation, exige des choses, la loi prévoit des choses. Il faut que l'on informe les cheminots de ce qui est devant nous, même si l'on n'a pas les réponses à toutes les questions qui seront posées, on doit cette information aux cheminots, en particulier les agents de Lille-Flandre qui pour certains se posent certaines questions. Les sujets deviennent aussi plus complexes en raison de la loi ou de la réglementation et les décrets qui sortent. Ce contexte met à rude épreuve les instances représentatives du personnel, le CSE et ses différentes commissions, parce que cette accélération des dossiers, cette complexité nouvelle nous impose à tous de tirer profit de tout ce que l'on peut pour anticiper au maximum et gérer les choses au mieux, mais il faut que vous preniez conscience de ça. Les choses étaient bien différentes il y a plusieurs années, vous le savez tous. Voilà ce que je voulais rajouter. Peut-être que l'on peut passer aux questions complémentaires.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur RABIER, je voudrais revenir sur les salaires, parce qu'il y a un truc qui m'a interloqué. En gros, le salaire d'embauche est plus que la moyenne, mais au-delà de 50 ans, ou à partir de 50 ans, on est au-dessus de la moyenne, donc, dans le contexte actuel est-ce que l'entreprise ne va pas chercher à faire partir les agents de plus de 50 ans qui sont au-dessus de la moyenne, afin de les remplacer par des agents plus jeunes et surtout plus à statut ? On peut se poser la question. Une seconde question pour monsieur MARTEL. C'est sur la concurrence. Comme vous le savez, je viens du triage de Somain, et j'ai vu arriver la concurrence dans le FRET. Je peux en parler. Les premiers concurrents que l'on a vus arriver, ce n'était pas des entreprises extérieures, c'était des filiales de la SNCF. C'était une concurrence interne. C'est ce qu'il s'est passé. Là, je vous pose la question. Combien de camions en plus sur les routes, et combien de CO2 en plus dans l'air à la suite de cette ouverture à la concurrence ? C'est la question que l'on se pose. Des acteurs privés sont arrivés sur le marché, ils se sont emparés des trafics les plus rentables, ce qui est logique, ils ne sont pas venus pour faire du service public, ils sont venus pour faire du fric. Laissons à la SNCF le wagon isolé à sa seule charge. La SNCF s'est dit que c'est la branche déficitaire du FRET, donc on arrête. C'est ce qu'il s'est passé. Je pourrais dire qu'il y a de petites lignes, des lignes déficitaires, mais demain qu'est-ce qu'on en fait ? On arrête de les exploiter ou on laisse la région se démerder avec ça. Pour moi, ça va arriver comme ça.

Enfin, monsieur MARTEL, je vous remercie quand même de confirmer dans cette instance que le président de la République n'y connaît rien en ferroviaire, puisque c'est quand même lui qui a fait croire à toute la France que l'ouverture à la concurrence ferait que les trains arriveraient à l'heure et seraient de meilleures qualités... Merci quand même pour cette confirmation !

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

N'allez pas lui dire tout de suite, j'ai envie de faire quelques semaines encore sur mon poste, s'il vous plait.

M. WATTEBLED, CGT

Concernant la concurrence, on entend que plus il y aura d'acteurs, plus ce sera compliqué. Je vous mets en garde. Attention, avec de tels propos, votre carrière risque d'en pâtir !

Sur la concurrence, ça ne vous a pas échappé non plus, on a deux articles de presse, je ne sais plus, ça doit être *Le Monde* et machin, où Réseau se vantait d'avoir créé un service pour prospecter les entreprises privées, parce que l'intérêt pour Réseau est de mettre le plus possible d'acteurs sur le réseau ferré pour juste une histoire d'argent, parce que l'État avec sa réforme a dit à Réseau qu'il faut éponger la dette. Il y avait eu un engagement pendant les grèves. Après, personne n'est dupe. On n'entend plus trop parler de la reprise de la dette. Il y avait eu des chiffres qui ont été annoncés. On n'en entend plus trop parler, donc il va bien falloir résorber cette dette qui est sous le tapis, c'est sous les radars, voilà... Forcément que Réseau, pour faire rentrer de l'argent dans les caisses, prospecte. Alors, il se vente, c'est monsieur JEANTET, mais c'est aussi un autre monsieur qui est responsable du service, se vante d'avoir trouvé deux partenaires, ils appellent ça comme ça, deux entreprises ferroviaires privées, la compagnie nationale italienne et FLIXTRAIN, la filiale de FLIXBUS. FLIXTRAIN serait sur du réseau intérieur TER, mais pas de la grande vitesse... Je fais le lien avec ce que vous dites, monsieur RABIER, OuiGo c'est normal que ça fonctionne. Ce n'est pas de la concurrence, c'est une substitution aux TGV. Nous sommes bien placés ici pour le voir. À Lille, les trains qui allaient à Strasbourg, par exemple, ont été supprimés et à la place, on y a mis du OuiGo. Pour l'instant, il n'y a rien d'autre qui peut concurrencer le TGV, donc ce n'est pas une concurrence, c'est juste une substitution des TGV pour y mettre le OuiGo, point, donc la concurrence n'existe pas, elle est fautive. Demain, l'ouverture à la concurrence ne sera pas non plus une vraie ouverture à la concurrence dans le TER, parce qu'on n'aura pas le choix, l'usager n'aura pas le choix entre SNCF ou FLIXTRAIN. Ils vont peut-être gagner le marché et ce sera juste du FLIXTRAIN ou que du SNCF, donc où est cette notion de la concurrence telle que l'usager pourrait l'entendre ? J'ai le choix entre SFR, Orange, machin. Là, ce n'est pas le cas, ce n'est pas de la vraie concurrence.

Le FRET, ça s'est bien passé monsieur RABIER, sur le plan humain, mais le plan Véron, il n'existait pas... Qu'est-ce que c'est le plan Véron ? C'était la charrette. Le plan Véron qui a été mis en place en 2006, c'était un plan charrette. Ceux qui arrivaient à 50 ans, on pouvait partir avec un peu de pognon, c'est ça le plan Véron ! On a fragilisé l'ÉPIC SNCF. Quand on entend que ça s'est bien passé au FRET, il faut parfois remettre l'église au milieu du village.

Sur le SA 2020, vous dites que c'est l'essence même de nos discussions en local. C'est ce que vous avez dit monsieur MARTEL, sauf que c'est bien monsieur LACROIX le directeur de proximité de TER qui l'a mis en place, donc c'est juste que l'on a pris le projet et qu'il a été adapté à chaque région. Quel est le niveau de discussion ? On peut en discuter, on a des spécialistes autour de la table sur les dessertes, etc. Dans nos déclarations, on vous explique ce que ça représente pour nous le TER : l'aménagement du territoire ; la notion d'équité sur tout le territoire et pour tous les usagers. On pourrait en discuter, après je finirai là-dessus, mais 15 000 voyageurs en plus, c'est une bonne chose, 10 000 voitures en moins, très bonne chose, mais à quel prix social... Combien de suppressions de postes ? Combien de polyvalences allez-vous mettre en place ? Quel prix vont payer les cheminots de ce tarif ?

Mme CORBIN, CGT

Je profite de ma présence ici, je vous ai entendu sur l'équipe de l'escale de Lille-Flandre, pour vous dire que les agents comptent énormément sur l'ordre du jour et du CSE du 16 avril 2019. Ils attendent vraiment des réponses concrètes sur n'importe quel métier, les agents en charge du transport mouvement, les agents d'accueil, mais aussi les agents du CO. Leur mal-être grandit vraiment, vous le savez, la CGT a fait une DCI la semaine dernière. Monsieur GREBAUX a pu constater le mal-être des agents. Je vous le dis, mais les agents attendent des réponses précises.

Par ailleurs, sur la nouvelle offre tarifaire du TER, l'offre « maxigroupe » verrait le jour en juin. J'aurais voulu avoir davantage de détails, tout en sachant qu'en avril il y a « minigroupe » qui sera en vente directement au guichet, c'est-à-dire les groupes en deçà de 10 personnes. Merci.

M. TAILLEZ, CFDT

Sur le SA 2020, personnellement on a bien aimé ce que vous nous avez présenté la semaine dernière. On sent qu'il y a eu du travail sur la forme, que ça a été étudié de longue date. Les perspectives étaient plutôt sympathiques. Le souci et l'on vous l'a déjà dit, c'est que sur le fond, il va falloir redonner de la confiance. Je vous donne juste un exemple et vous en avez parlé avec la rémunération. Vous dites que la rémunération est réglementaire et l'on va pouvoir aller au-delà, sauf qu'à l'heure actuelle on n'a pas le minimum réglementaire. Si je prends, par exemple, les IMC, on ne paye pas actuellement les IMC. Avec le plan de transport assez perturbé, les modifications de journées à la suite d'anomalies du matériel, etc., ça déclenche plein de modifications de journées et les conducteurs n'arrivent pas à se faire payer les IMC. Un peu comme le RI sur certains facteurs, on fait de l'analyse de second plan réglementaire, en disant que c'est mon interprétation et que je ne paye pas. Dans ce contexte, annoncer de la baisse salariale et expliquer aux agents qu'ils vont perdre des RHR et qu'on va leur dire que l'on va faire un groupe de travail et qu'ils ne doivent pas s'inquiéter, ça ne va pas marcher, je vous le dis tout de suite ! On ne touche déjà pas le légal aujourd'hui. Allez faire un tour dans les dépôts, les agents vont vous en parler.

Sur Ampli, je vous rejoins effectivement, mais on dénonçait que ces choses-là on vous les dit depuis des années. Il vous a fallu ce sondage pour vous apercevoir que ce que l'on disait était la vérité. Combien d'années avons-nous perdu ? C'est ça la question en fait. Si vous nous aviez écoutés dès le départ, et qu'il y avait eu un partage, ce que vous prônez d'ailleurs, un dialogue social partagé, équitable, on aurait gagné du temps. Si ça faisait deux ou trois ans qu'on vous en parlait, si dès le départ vous aviez pris conscience de ce que l'on disait, et qu'on essayait de bouger les choses pour rassurer les agents ou d'autres choses, on aurait gagné deux ou trois ans. On ne serait peut-être pas dans la situation que je viens de vous dire précédemment et l'on aurait évité tous les soucis que l'on va avoir sur les négociations à gérer.

Sur la végétation, je ne sais si vous vous souvenez monsieur MARTEL, mais on avait eu un débat il y a une paire d'années sur la coupe préventive. Vous aviez reçu un documentaire d'une autre région. Quand je regarde au niveau national, j'ai l'impression que la région est super en retard. Quand vous allez dans des régions où ils font de la gestion préventive, etc., on en est où aujourd'hui ci... Quand vous avez des régions qui ont investi massivement dans des engins de coupe, qui ont prévu

qu'on n'allait plus pouvoir nous servir du désherbant, etc., on en est où aujourd'hui? C'est pareil, ce sont des choses que l'on vous dit depuis des années.

M. RABIER, Président

Sur les salaires, monsieur, je vous ai dit qu'à la SNCF on est plutôt moins bien payé à l'embauche, et plutôt un peu mieux payé en fin de carrière, ce sont simplement des faits par rapport à un emploi équivalent. Prenons un opérateur de maintenance dans un technicentre avec un déroulé de carrière moyen. Une majorité de gens est plutôt dans cette courbe grâce aux dispositions statutaires, au parcours professionnel. Le fait demain de mettre en place un nouveau contrat de travail, c'est ce qui est devant nous et qui va être discuté nationalement, ne veut pas dire pour autant que l'on va inviter les agents de plus de 50 ans à sortir de l'entreprise pour plusieurs raisons. La première raison, l'entreprise, à la suite de la réforme des retraités de 2008, de mémoire, fait que pour atteindre l'âge de départ à la retraite, il faut trimestre après trimestre travailler un peu plus longtemps. Nous sommes dans cette réforme des retraites qui touchent les cheminots, les régimes spéciaux, comme le régime général et tout le monde connaît par cœur, avec un allongement des parcours professionnels. Des choses ont été créées il y a plus de 10 ans avec un échelon 10, etc. On est globalement sur des agents qui vont de plus en plus loin dans leur curseur professionnel et prennent leur retraite un peu plus tard, année après année. C'est factuel. On est dans l'effet complètement inverse de celui que vous indiquez. Si l'on regarde depuis 10 ans, l'âge moyen de départ à la retraite augmente un peu régulièrement. Il y a toutefois des dispositifs qui existent depuis des années que sont le départ volontaire et qui touchent des emplois excédentaires, par rapport à des évolutions d'organisation, par rapport à des besoins qui changent fortement, et là on a bien évidemment des agents qui bénéficient, qui choisissent, cette voie, et peuvent donc partir de l'entreprise à un âge inférieur à l'âge pivot, qui est celui que chacun vise quand il souhaite quitter l'entreprise. On a toujours des agents qui partent avec ça. On a aussi, parce que c'est quelque chose qui progresse partout, des ruptures conventionnelles. Là, pour le coup, c'est un départ négocié entre l'entreprise et l'agent. On se met d'accord sur un départ financièrement concerté. On a quelques exemples sur notre région. Si l'on regarde, il y a quelques années, il y en avait zéro, on en a quelques-uns maintenant qui se réalisent. Ça part souvent d'une demande de quelqu'un qui examine ses droits et qui souhaite partir de l'entreprise plus tôt que prévu. La grande majorité des gens continue à travailler quand même de plus en plus longtemps. J'ai envie de vous dire qu'on en a besoin. Si l'on prend certains métiers, prenons les trains, où à un moment donné, quand on est un peu plus expérimenté, on acquiert la qualification D, on va être sur des fonctions de monitorat et l'on a besoin de cette expérience pour transmettre le savoir. C'est une des conditions de réussite du fonctionnement de la boîte. L'objectif de l'entreprise n'est pas d'inviter tous ceux qui ont plus de 50 ans pour éventuellement se rattraper sur le coût salarial des jeunes embauchés. On ne s'inscrit pas du tout dans cette perspective, si c'est ça que vous voulez que je vous dise. On pense que la masse salariale de l'entreprise risque même d'augmenter si l'on embauche un peu mieux avec le futur contrat. Ça peut jouer. On n'est pas dans une stratégie de faire sortir plus de gens qui ont plus de 50 ans, sachant qu'on en aura besoin pour faire la production, même si la production se réorganise et qu'à un moment les adéquations entre les charges et les ressources peuvent bouger, suivant les plans de transport. Il y a le sujet des structures, on ne s'en cache pas, c'est un sujet complexe, qui a été évoqué un peu tout à l'heure. Les

activités souhaitent piloter hiérarchiquement toutes leurs ressources. Ça fait partie des dossiers voyages que nous avons en tout début d'après-midi. C'est une tendance de fond qui ne vient pas de débuter après le CSE, c'est un truc qui existe depuis des années et des années. On va vers de plus en plus de dédicaces des moyens, selon les formules choisies, ce qui ne veut pas dire pour autant que l'on enlève tous les parcours professionnels, etc. On a réussi notamment côté conduite, même avec le FRET, quand il a pris ses marques en 2008-2009 avec l'intégration industrielle, même avec Voyages qui va prendre ses marques, on réussira forcément à maintenir un cursus qui mène sur cette région ou depuis Paris à aller en filiale. Vous le savez, les gens peuvent aller à Eurostar. Le sujet est la question de la gestion des compétences des cheminots, dans le cadre d'un cursus professionnel, qui à un moment donné peut les faire rester dans une activité ou les faire basculer vers une autre, si je prends les roulants, parce que c'est souvent comme ça que c'est construit. On a cet exercice à faire qui est un peu bousculé, pour être très honnête, quand on réfléchit sur ce qu'il se passe à Paris. On a des aspirations par Thalys, par OuiGo, par Voyages, et nous, TER, on est en permanence en train de recruter des ASCT TER, et l'on a du mal à les recruter pour des raisons d'attractivité. C'est ça l'équation qui est en ce moment en train d'être vécue par le secteur parisien. On est un peu en difficulté permanente de satisfaire les besoins, non pas parce que l'on a des difficultés d'autorisations de recrutement, nous les avons, mais là on est vraiment dans des difficultés de recrutement. Il n'y a pas que nous, la RATP c'est pareil. On n'est pas le seul secteur en difficulté. Les autres régions, je pense à la Normandie, qui a aussi un secteur Paris – Saint-Lazare où c'est la même chose. Tout le monde éprouve ce type de difficultés. C'est pour ça qu'il faut absolument et rapidement que l'on réagisse avec un contrat plus attractif du salaire d'embauche. On fait le pari que ça nous permettra de revenir à une meilleure adéquation et à une meilleure capacité de recrutement.

Vous avez parlé du plan de transport. Le seul but de OuiGo, la concurrence par la concurrence, etc., est de mettre plus de monde dans les trains à grande vitesse, avec des prix bien différents de la vente InOui, comme on dit aujourd'hui, et l'on se rattrape, parce qu'on a un dispositif de gestion de la flotte, de maintenance de la flotte, et j'ai envie de vous dire d'optimisation générale de la production et du service, avec cette organisation. La bataille vise à avoir plus de monde dans les trains. C'est la même bataille pour TER. Quand M. MARTEL dit que l'on veut 15 000 personnes de plus dans les tains, en fait, on est complètement dans la ligne que veut l'entreprise ou que veut la nation : moins de pollution ; plus de service public ; plus de monde dans les trains. J'ajoute plus de monde dans les trains SNCF, c'est ça notre but. Oui, ça ne va pas se faire facilement, oui il y aura de la productivité, parce qu'à un moment donné on peut faire plus parfois, ce qui dimensionne, on l'a dit la semaine dernière, c'est la pointe, c'est le besoin à 17 h et à 7 h 30 le matin qui dimensionne les journées de service nécessaires. J'avais des journées de service TA à Lyon, le mec avait une évolution qui ne tenait pas dans la journée de service TB. On avait besoin de lui impérativement pour dégager une rame Corail à 7 h15, derrière il était en réserve d'aller quelque part et on l'utilisait. Le besoin de TA pour huit heures de boulot était dimensionné par un besoin impératif. La pointe dimensionne. Quand on dit que l'on va faire mieux sans forcément augmenter les moyens fortement engagés, techniques et humains, c'est parce que finalement on va remettre des trains et plus de trains dans des périodes où il y a une marge de voyageurs qui ne prennent pas encore le train aujourd'hui. Tout le monde ne travaille pas à 8 heures le matin pour finir à 17 heures.

Nous le savons, ça a été démontré dans les enquêtes marketing, et dans les grosses agglomérations, il y a des mouvements permanents. On pense que l'on peut capter des usagers, comme vous dites, supplémentaires. Plus de monde dans les TGV, OuiGo notamment, plus de monde dans les TER. On n'a pas d'autre bataille à la SNCF... La concurrence du TGV est quand même l'aérien, il ne faut pas se mentir. Ce n'est pas le train, il n'y a pas d'autres TGV encore, ça reste l'aérien, comme la concurrence du TER reste la voiture, parce que majoritairement, et c'est malheureux, mais c'est ainsi. Les gens continuent de prendre leur automobile pour aller au boulot. Vous avez donc des clients, qui pour certains, quand ils prennent le train, c'est parce qu'ils n'ont pas de voiture, pas de seconde voiture. Ils ne prennent pas encore le train par plaisir. Ce n'est pas encore le voyage pour le plaisir, c'est encore le voyage un peu subi. Il faut que l'on bascule dans l'idée que le client prend le train, parce que c'est mieux pour lui, et non pas parce qu'il n'a pas le choix. Quand on fait cette bascule, on récupère des gens dans les trains.

Sur le fonctionnement, je n'ai pas eu le temps d'y revenir, du CSE. On a eu une DCI, la semaine dernière qui a été beaucoup axée sur des problématiques de dégageant. On va regarder ce qu'a indiqué monsieur GRANDÉ. On a pris un certain nombre de dispositions depuis plusieurs semaines, et que l'on a fortement accentué. L'équipe du département des relations sociales, animées par Karim SERHANI, a vraiment un gros coup de collier cette semaine pour que vous ayez maintenant, élus, responsables RS, membres des CSSCT des choses plus simples pour avoir vos documents. Première décision. Toutes les informations nécessaires pour un CSE, extraordinaire ou régulier, une CSSCT, seront dans la BDES ou dans une autre rubrique pour les CSSCT. En regard de chaque date de réunion, vous aurez tout ce dont vous avez besoin, et on les mettra dedans au fur et à mesure que nous aurons les documents. On évitera de vous envoyer des mails qui redisent la même chose que ce que vous savez, parce qu'on a senti, il y a eu des remarques que ça vous perturbe, que ça vous pollue plus d'autres choses. On enverra donc simplement un mail une semaine avant pour vous dire que les documents sont disponibles comme prévu. Celui qui décide d'y aller 10 jours avant, s'il veut regarder que les documents sont disponibles, il pourra y aller bien évidemment, et peut-être qu'ils seront disponibles, parce qu'on ne va pas forcément attendre le dernier jour pour donner tous les documents, mais on enverra simplement un mail récapitulatif avec les adresses mail de chacun, personnelles ou professionnelles, lui disant qu'il a tous les documents en regard de la date de la réunion de CSE, s'il est élu ou représentant syndical, et pareil pour les CSSCT. Avec l'appui des DET, des membres CSSCT et du travail qui est fait par le référent, on a également décidé et ça fonctionne maintenant, que pour les comptes-rendus de CSSCT, on se donnerait une semaine et pas plus, c'est-à-dire que vous avez une réunion le jour J, dans les deux ou trois jours, la direction a fini, on le donne au référent qui le donne aux membres des CSSCT, pareil deux ou trois jours après. On se donne comme objectif, et c'est plutôt vertueux qu'une semaine après le compte-rendu soit acté, et donc mis bien sûr, si l'on a besoin de ce compte-rendu pour un dossier qui passe en CSE en débat, en regard de la date de CSE pour étudier le dossier. Ces efforts d'organisation sur la mise à disposition des documents ont déjà commencé. On rattrape le temps perdu et c'est plutôt bien parti.

On a encore vu hier 26 dirigeants essentiellement des DUO. Les messages délivrés par Karim SERHANI et moi-même sont simples. Le dialogue social, c'est le respect de ceux qui émettent des questions et c'est des réponses de qualité, et dans des

délais corrects, relativement rapides. Si l'on met trois mois pour répondre à une question, c'est que quelque part on se moque un peu des membres, et donc il ne faut pas s'étonner que la question soit reposée et que le truc n'avance pas. Depuis quelques semaines, depuis le 10 mars, nous avons eu un certain nombre de questions et nous avons une gestion du flux des questions, je parle des réclamations individuelles et collectives, ce qui était traité dans les DP, qui est bien parti. Par exemple, j'ai en tête que l'on avait 25 questions depuis le 14 mars, elles arrivent un peu tous les jours, quand vous avez envie de poser une question, vous posez une question, et l'on a déjà traité 14 questions sur 25, sachant que celles arrivées hier n'ont pas été traitées. Le truc fonctionne donc bien. Les dirigeants ont bien compris, et le système un peu technique, avec le logiciel IRP dans lequel vous posez les questions et regarder les réponses commence aussi à être bien appréhendé côté direction. Nous avons déjà vu plus d'une quarantaine de dirigeants qui sont appelés à répondre à des questions. Retenez que l'on avait commencé par animer tous les élus et membres CSSCT. On a fait huit réunions fin décembre, janvier et février. On va en refaire d'autres en avril et mai, parce qu'environ 20 personnes n'ont pas encore vu comment ça fonctionne. Il faut que l'on termine le travail côté élus et membres CSSCT, et on le finira avec les dirigeants, donc le truc prend une bonne tournure. Je suis assez confiant pour tout vous dire, et l'on est sans doute une des rares régions à avoir mis ce coup de collier pour faire toute cette pédagogie, qui oblige à un effort de chacun, tant des élus ou des membres CSSCT que du côté de la direction. On rentre aujourd'hui dans un système qui est en train de se stabiliser. J'en suis très satisfait. Il y a eu un gros boulot de faire par l'équipe. Il faut quand même continuer à nous remonter ce qui ne va pas.

Pour les informations commerciales, ce n'est pas qu'on n'a pas voulu vous les donner, c'est que nous avons eu, la semaine dernière, on aurait dû vous le dire par mail, un bug informatique, parce qu'on a changé de système depuis 2019, et en fait personne n'a d'informations commerciales. On vous les donnera dès qu'on a ces informations. On n'attendra pas forcément le 25 avril. On vous donnera dès réception, mais elles ne sont pas sorties, parce qu'on ne peut pas les sortir. Aujourd'hui, on est un peu dans le brouillard sur les informations commerciales depuis le mois de janvier, et ce n'est pas lié à une mauvaise volonté de notre part, c'est juste qu'on n'a pas les données à notre disposition.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Je ne vais pas faire de prudence dans mes expressions, je pense que vous avez compris que j'essaye de vous donner avec le plus de franchise ma vision d'homme de production de la production. Je la partage avec vous, comme je partage le fait que sans doute dans les événements du printemps dernier, les prises de positions nationales autour de la qualité de service ont été très injustes, et en tout cas elles ont été perçues comme de manière très injuste par l'ensemble des cheminots. Ce n'était sans doute pas très habile de l'avoir engagé comme ça, mais c'est ma vision personnelle...

Concernant le FRET, évidemment je ne vais pas faire l'étude, en plus je pense que tout doit être disponible sur internet, en cherchant bien, il doit y avoir des choses. Il y a quand même une différence importante, c'est que les chargeurs, les politiques de transports, d'empreintes environnementales, ce n'est quand même pas trop leur ADN. Ils ont une logique industrielle. Notre client est une AO qui est élue sur un programme

politique et qui a cette responsabilité de coordination des transports publics sur son territoire, et donc évidemment l'approche par l'environnement est forcément différente par rapport au sujet du FRET. Je voulais quand même le dire. Je suis aussi passé par le FRET dans ma carrière.

Sur les petites lignes, on avait déjà eu, je crois, avec monsieur ROTOLO, un petit débat la semaine dernière, et l'on vous a montré des trucs. Entre Douai et Cambrai, 40 % de trains en plus, donc vous n'avez pas tort dans votre vision, parce que c'est un peu ce qui se passe en Allemagne. Les gros trains, etc., c'est un peu la Deutsche Bahn qui continue à les faire, et puis il y a de petites compagnies qui prennent souvent des petites lignes. C'est vrai, l'ouverture à la concurrence s'est faite un peu comme ça, en tout cas en Allemagne. Nous, au travers de la segmentation, avons identifié ces typologies de trains. Ce sont les TER Proxi qui pèsent environ un tiers de ce que l'on va mettre dans la future. On les désigne. On a choisi la couleur verte. Les TER Proxi sont en vert. Là, c'est un tiers. Les Chrono sont en mauve et les City sont en bleu. On a dit que l'on voulait tenir cette position, parce ça faisait aussi partie de votre vision de notre job qui était de positionner du transport public, y compris sur les petites lignes, donc on s'engage là-dessus. Vous l'avez vu, dans la proposition que l'on fait, il n'y a pas moins de trains, on en met plus, et parfois même beaucoup plus. Douai – Cambrai, 40 %. Je n'ai pas la boule de cristal, je ne sais pas de quoi l'avenir sera fait. En tout cas, dans ce que l'on met au menu pour 2020 et qui va tenir le temps de la convention, on a mis ça dedans. Je pense que c'est important qu'on le partage.

Monsieur WATTEBLED, je partage, l'ouverture à la concurrence, vous avez raison, demain le client n'aura pas le choix entre la compagnie A ou B, ce sera la A ou la B en fonction de sa ligne, ça semble à peu près évident, parce que c'est partout comme ça que ça se passe.

Sur la végétation, en fait, il y a côté Réseau, parce que j'ai essayé d'entrer assez loin dans la logique, il y a un peu des dysfonctionnements historiques, c'est-à-dire qu'à un moment des budgets ont été positionnés sur les territoires qui ne sont pas homogènes, et qui se reproduisent d'année en année. Sur le territoire des Hauts-de-France, on a une situation hétérogène. Lors de la tempête du 10 mars qui a traversé toutes les régions, tous les territoires ont été impactés, mais c'est sur l'Aisne et la Somme que c'est le plus tombé. Nord-Pas-de-Calais, il y en a eu, mais globalement beaucoup moins que dans le nord de l'Aisne et la Somme. En fait, on a une situation hétérogène. Dans le Nord-Pas-de-Calais, on a une situation d'élagage qui n'est pas... On a des partenariats avec l'ONF sur la mécanisation et avec des trucs assez intéressants. J'ai l'impression que c'est plus compliqué sur l'Infrapole de Picardie, et c'est plutôt mieux sur l'Infrapole de Paris-Nord, donc on est un peu... Le projet Nouvel'R vise à baser tout ce système pour avoir un traitement plus homogène à l'avenir. La transformation est en train de s'opérer en ce moment côté Réseau.

M. RABIER, Président

Bien. Je pense que... dernière remarque monsieur HOUEL et l'on va attaquer l'ordre du jour.

M. HOUEL, CGT

Concernant la végétation, je ne sais pas si vous êtes au courant, mais il y a très beau texte national qui date du 17 avril 2018. La MT02844. Elle fait pas mal de pages, mais

lisez-la, elle laisse rêveur... On a l'impression... Une fois qu'on a lu ce texte, et que le lendemain on est en tête de train et qu'on longe les pistes, il y a un monde...

Ensuite, dernier petit point. Je voulais rebondir sur le fonctionnement des instances, notamment des CSSCT, parce qu'on a le cas pour celle qui concerne la Production et le Service où l'on décide, par le biais des choses, on se dit qu'on va poser ça dans le RIC, ça on va essayer de le mettre à l'ordre du jour, et en retour, tout ce que l'on propose à l'ordre du jour afin d'avoir un débat, eh bien on nous le bascule unilatéralement dans le RIC, ce qui fait qu'à un moment on en arrive à nous donner l'autorisation de poser des questions, tout en sachant que la direction se donne le droit de ne pas y répondre. C'est un peu gênant par rapport au fonctionnement de cette commission, parce qu'elle a bien été mise en place pour soulager les membres du CSE, mais en fin de compte, on a l'impression qu'on a les pieds et mains liés dans cette commission. Je ne sais pas si c'est comme ça dans les trois CSSCT, mais je prends l'exemple où l'on demandait la mise en place d'astreintes et de réserves ADC supplémentaires, notamment les jours d'alertes orange météo. On sait que la direction va nous répondre que ce n'est pas prévu, on le sait... L'idée de la poser à l'ordre du jour, c'était de pouvoir en débattre, d'expliquer pourquoi on faisait cette demande, eh bien on nous la bascule dans le RIC. Comment va-t-on devoir agir afin d'avoir un débat avec la direction et que l'on trouve des décisions qui satisferaient les deux parties ?

M. RABIER, Président

L'ordre du jour des CSSCT, je vais prendre l'exemple d'une réunion régulière, est déjà un peu formaté, nous l'avons décidé ensemble pour qu'il y ait des points obligatoires et qu'il soit vu dans toutes les CSSCT. Ça me semble important pour des sujets d'absentéisme, etc. C'est normal que l'on planche là-dessus. Ensuite, il y a des questions qui sont posées par rapport à cette CSSCT du 8 avril, par exemple. Vous pouvez poser des questions. Ensuite, le référent et le président de cette commission se parlent, définissent ensemble, au-delà des points obligatoires, les questions qui sont remises en point, parce qu'il doit y avoir un débat qui va au-delà de la réponse, comme vous l'évoquez. Jusqu'à maintenant, ce travail qui est fait par les DET, avec monsieur LAMBERT, ce n'est pas moi qui le dis c'est monsieur LAMBERT qui le dit, se passe dans de bonnes concertations. C'est ce qui est écrit dans le RI, c'est-à-dire que cet ordre du jour est partagé avec le référent. Ça s'est passé comme ça pour les ordres du jour qui ont été établis. J'ai plutôt compris que ça s'était plutôt bien passé, qu'il n'y a pas eu de refus de notre part de dire qu'on n'en veut pas, donc je prends la question. Après, on va regarder, parce que ça m'étonne un peu qu'on élude si monsieur LAMBERT en fait un sujet comme vous, on n'a pas de problème pour le débat, si c'est ça la question, on ne veut pas éluder des questions qui seraient importantes pour vous. Après, ce qu'il vaut que vous ayez en tête, et là, on est en train de solder les premières questions qui sont arrivées un peu en nombre, à partir de février. Peut-être que certaines questions ont été basculées à tort en RIC, alors qu'elles auraient dû être en CSSCT. C'est plutôt ça que je pointe à travers la question, sauf qu'elle est hyper récente.

M. HOUEL, CGT

La question n'apparaît pas encore dans le RIC, mais nous aurions souhaité qu'elle puisse apparaître dans l'ordre du jour et elle n'apparaît pas à l'ordre du jour, en retour,

Marc LAMBERT a pointé les questions qui ont été basculées en RIC, et la totalité des questions sont dans le RIC et vont apparaître, mais il n'y a plus cette possibilité de questions-débats. Pour les astreintes, à un moment, si je connais déjà la réponse écrite de la direction qui va me répondre que ce n'est pas prévu, je ne vais pas m'amuser à poser des questions. Je veux expliquer pourquoi on revendique ça, parce qu'on s'aperçoit qu'il y a de graves problèmes, mais dans quelle instance je vais pouvoir en débattre.

M. RABIER, Président

OK. On fera le retour à Rémi PANNIER. Je pense que vous pouvez aussi le faire à monsieur LAMBERT et on le fera aussi. On ne refuse pas les débats, je le dis. C'est comme ça que nous concevons pour beaucoup autour de la table le fonctionnement d'une instance et ses différentes commissions. Maintenant, le principe que l'on a édicté ensemble, il y a cinquante questions pour une commission, il y a certaines questions qui sont précises et la réponse est précise, elles ne nécessitent pas toutes un débat, on en est d'accord. Maintenant, et c'est pour ça que l'on doit partager l'ordre du jour, et c'est ce qu'il se passe, on n'impose pas l'ordre du jour, on le partage avec le référent et l'on reprend certaines pour en faire un point spécifique. C'est comme ça qu'on veut le système. Il est plutôt parti comme ça. Vous pointez, vous dites que tel truc a un peu été avancé et que vous auriez voulu qu'il soit mis à l'ordre du jour. OK. Je vais le dire à Rémi PANNIER. On en parlera à la prochaine CSSCT. Même si ça n'a pas été mis, on a le droit de se mettre un point « divers » pour aborder des sujets, et vous avez le droit de le dire, même si ce n'est pas écrit. On a le droit d'être intelligent... L'esprit c'est qu'il y a 50 questions, il y en a quelques-unes qui doivent faire l'objet d'un débat, il faut qu'il y ait et on le met à l'ordre du jour. Les autres questions sont plutôt traitées d'une manière normale, et vous avez la réponse, au pire au compte-rendu suivant le moment où elle a été posée. Est-ce que c'est plus clair ou pas ?

M. HOUEL, CGT

Oui, mais dès le départ, j'avais bien compris que ça devait se passer comme ça, donc avant l'ordre du jour de la CSSCT Production et Service, on a trié nos questions. En fin de compte, tout ce qu'on a posé pour l'ordre du jour a été basculé. Je ne veux pas que ça devienne une habitude. Comprenez qu'il y a un moment... On ne pose pas des questions par plaisir. Si l'on pose des questions, c'est qu'il y a des choses à réclamer, des choses à revendiquer. Si la direction y est opposée, peut-être qu'à travers un débat, on trouvera des points d'accord, c'est le but, eh bien je m'aperçois que pour la CSSCT du 4 [avril ? pas de précision sur le mois — 1:46:11. 4], il n'y aura pas de débat, parce qu'à l'ordre du jour il n'y a pas de questions.

M. RABIER, Président

On ne considère pas que vous posez des questions par plaisir. On considère plutôt, et l'on a un peu la preuve avec l'expérience, moins de questions, mais plus de débats. C'est un peu la philosophie vers laquelle on souhaite aller dans les commissions, mais aussi dans les CSE. Maintenant, on n'a même pas encore eu une seule CSSCT ordinaire. On rode un peu le système, ça fait à peine huit semaines que le truc démarre. Il y a eu un coup de collier, on est en train de se caler. On ne refuse pas les débats. Maintenant, pour plus de précision, vous pouvez écrire dans la question que

vous souhaitez un débat. Le président, comme le référent, voit que vous souhaitez un échange en séance.

M. HOUEL, CGT

Ouais, mais je pense que le fait de la poser pour l'ordre du jour sous-entend bien que l'on veut un débat. Sinon, je la mettrais directement dans le RIC.

M. RABIER, Président

Non, monsieur HOUEL, parce que le RIC... Alors là, ça vaut peut-être le coup qu'on prenne 30 secondes. Les RIC sont les questions des anciens DP. Ce sont les réclamations individuelles et collectives. Les questions de CSSCT ont plus vocation à la sécurité, aux conditions de travail, et pour la Traction c'est même un peu plus large, parce qu'on peut évoquer des sujets de sécurité de l'exploitation, des sujets de charges, il y a les groupes de travail, etc. Là, c'est dans les trucs CSSCT. C'est pour ça que j'ai dit tout à l'heure qu'ils sont liés à une réunion. Ce n'est pas basculé dans les RIC.

M. SERHANI, Assesseur

Vous les retrouvez dans le dossier « réunion CSSCT du... ».

M. RABIER, Président

Je sais qu'on a encore un peu de pédagogie.

M. HOUEL, CGT

Dans tous ces fichiers, ces données... C'est assez complexe...

Mme CORBIN, CGT

Sur les CSSCT, je voulais vous dire qu'il faudrait quand même avoir les dossiers complets, parce qu'à chaque fois on nous dit que nous aurons les dossiers complets en CSE, mais comme on devrait « dégraisser » pour les membres du CSE, on ne peut pas dégraisser sur quelque chose qui est vide.

M. RABIER, Président

La philosophie, là encore, excusez-moi avec le mot, c'est qu'il y a un dossier d'étude qui donne potentiellement, par exemple, une évolution d'un roulement, plusieurs choix, comme dans les CHSCT, et qu'il puisse y avoir des échanges, un débat comme ça a pu avoir lieu pour l'évolution des UO, j'imagine, cette semaine. C'est à partir de ces échanges avec le président et le compte-rendu, normalement, on fait le vrai dossier complet, parce que si l'on vous donne le truc complètement ficelé, et puis on ne peut plus rien changer, là pour le coup, vous aurez raison, et ça a été dit tout à l'heure, il n'y aurait plus rien à débattre, puisque tout serait déjà arrêté. Si l'on donne la même chose en CSSCT et en CSE, quel travail peut être fait en CSSCT ? Vous voyez ce que je veux dire, donc il y a forcément une petite différence.

M. SERHANI, Assesseur

On est bien en CSSCT sur les sujets de sécurité, santé et des conditions de travail. C'est vrai que sur la partie économique, c'est plus dans le dossier CSE que dans le dossier CSSCT.

Mme MAHIEUX, CGT

Sur ce sujet, je te rejoins complètement. Je suis complètement d'accord avec toi. Ça arrive, tu vois finalement, mais on sait qu'il y a une étude sur l'évolution des UO, une étude sur les RPS qui doit être faite, mais elle ne l'est pas à ce jour et qui n'a pas été présentée lors de la CSSCT. Par contre, il est quand même pertinent qu'elle soit dans le dossier de la CSSCT, peut-être pas dans le CSE, donc sur la partie économique je te rejoins. Par contre, pour la partie RPS, non.

M. SERHANI, Assesseur

J'ai échangé avec monsieur GREBAUX après. On a indiqué ce point et l'on va mettre la DSEM dans cette ligne pour monter les études RPS. C'est fait par le Conseil en collaboration avec le COREP, mais ça a bien été indiqué. J'ai fait retour avec monsieur GREBAUX et il m'en a parlé tout de suite.

M. RABIER, Président

On se rejoint, madame MAHIEUX. Vous avez raison, les RPS sont dans la CSSCT et l'on devrait donner les éléments pour la réunion. Je suis d'accord. Il peut y avoir de petites nuances de dossiers, vous comprenez bien qu'il y aura des aspects plus économiques, potentiellement, dans la réunion plénière.

Mme MAHIEUX, CGT

Ouais, mais justement avec les RPS on peut évoquer des cas personnels. La dernière fois, on a eu cette problématique. On voudrait que ça ne se reproduise pas, pour ne pas évoquer des situations personnelles en CSE qui n'ont rien à y faire.

M. RABIER, Président

Nous sommes d'accord. Merci de ces remarques qui vont nous faire progresser. Je vous propose de passer au point d'approbation du PV de la réunion du CSE du 8 février 2019.

Approbation du procès-verbal de la réunion CSE du 8 février 2019

M. RABIER, Président

Qui vote pour ? 18.

Le procès-verbal de la réunion CSE en date du 8 février 2019 est approuvé à l'unanimité.

Information de monsieur le Secrétaire

M. KIKOS, Secrétaire

Avec deux délégations en moins, on pensait qu'on aurait respecté un peu plus nos horaires, mais je suis vigilant, monsieur le Président pour tenir les horaires.

Rapidement, le 1^{er} avril, l'ordre du jour avec SUD-Rail comme OS invitée, il y a eu des mails concernant le 2 avril et la tenue du CSE extraordinaire. Du CSE, on a renvoyé les éléments, c'est-à-dire les effectifs à chaque organisation syndicale. Il nous revient de vérifier la répartition de ces 4 274 cheminots pour la partie CASI Nord-Pas-de-Calais et la partie CASI Picardie. Il y a eu une proposition de tenir une intersyndicale

avant le 2 avril, donc ce sera lundi à 14 heures avec les OS signataires, mais il s'avère que ce sera « une formalité » puisque c'est une trame de trois délibérations qui seront proposées et votées dans l'ensemble des CSE sur la répartition des budgets des activités sociales et culturelles des CSE vers les CASI concernés. En ce qui nous concerne, les 4 274 cheminots, on a regardé, il y en a environ 3 500 dans le Nord-Pas-de-Calais et 915 pour la Picardie. Ensuite, chaque CASI analysera l'ensemble de ses budgets avec l'ensemble des CSE qui auront reversé. Je pense aux CSE nationaux notamment. On doit se concentrer sur le CSE TER Hauts-de-France qui reverse dans les CASI Nord-Pas-de-Calais et Picardie. Ce sera l'exercice du mardi 2 avril.

La période des vacances scolaires du mois d'avril avec des départs de colonies le 7 avril. On enverra les horaires à l'ensemble des élus via le président des activités sociales. Traditionnellement, on demande la présence des élus pour les départs de colonies, voire donner un coup de main pour les accompagner à la gare de Paris.

Le prochain bureau du CSE, je le rappelle, aura lieu le 12 avril avec une convocation qui sera envoyée, je pense, en début de semaine prochaine.

Le 14 avril, les retours de colonies. Là aussi, on enverra un retour avec les horaires et le nombre d'élus dont nous aurons besoin.

Vous avez déjà les dates des prochains CSE les 16 et 25 avril.

Sinon, je n'ai pas d'autres points.

Les propos entre 10 h 38 et 10 h 39 sont hors procès-verbal.

M. RABIER, Président

Pour le mois d'avril, nous avons trois CSE, une réunion un peu technique que l'on a avec réactivité qui a été organisée le 2 avril avec monsieur KIKOS. Les réunions des 16 et 25 avril sont des réunions prévues depuis quelques semaines. Nous ferons l'ordre du jour lundi.

Effectivement, ces CSI, côté direction, on travaille aussi le sujet pour savoir qui va les présider, qui les gèrera au sens de l'organisation, la logistique qui va autour d'une instance. Je ne revendique pas, en ma qualité de président d'un CSE TER territorialement présent, la présidence des CASI. L'entreprise réfléchit plutôt à ce que ce soit un dirigeant de l'immobilier de l'ÉPIC de tête. On n'a pas encore toutes les informations sur le fonctionnement, et quelque part, vous avez raison, il y aura un règlement intérieur qui sera sans doute plus facile à définir que celui du CSE TER Hauts-de-France. Aujourd'hui, on n'a pas plus d'informations que ça, si ce n'est qu'assez rapidement, on a dû organiser cette réunion du 2 avril.

Information de monsieur le Trésorier

Le Trésorier n'a aucune information à présenter aux membres du CSE.

Information de monsieur le Président

- *Incidents sur la sécurité*

M. RABIER, Président

Nous n'avons pas eu d'ESR sur notre région et c'est tant mieux. La personne, on l'a dit l'autre jour, c'était un accident de trajet. J'avais indiqué ça il y a une semaine. Monsieur ESPINOUSSE nous disait qu'il s'en sortait quand même, donc c'est tant mieux, et je laisse la parole, pour la partie production et régularité du mois de février, à M. MARTEL.

- *Informations sur la régularité*

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Vous avez maintenant le document qui est slide pour slide le document qui est discuté avec les DET lors de notre instance mensuelle. On vous donne exactement les mêmes documents. Vous avez le graphique, ici, qui raconte l'histoire production du mois, qui a été marquée par deux gros incidents. Le 5, il y a eu trois incidents concomitants en zone dense Hauts-de-France : un problème de raté d'ouverture sur un PN à Ronchin; une rupture caténaire à Wavrin ; et une demande de secours d'un Intercités à Saint-Rémi-en-l'Eau. Quand on a ce type d'événements, en heure de pointe en zone dense, la régularité peut descendre très bas. Nous étions ce jour-là à 79 %.

Un autre événement le 25 avec un VHQ à Lille-Flandres. C'est très rare, mais c'est arrivé. Vous le savez, nous avons mis en adaptation une triplette d'AGC sur le littoral qui nous a permis d'écluser un retard de maintenance sur les 24 500. Ce jour-là, la triplette a été reçue sur la voie 15 qui n'est pas suffisamment longue pour l'accueillir, donc ça a bloqué tout le faisceau de la voie de la gare annexe. Ça a été une boucherie...

Après, vols de câbles, etc. Globalement, le mois n'était pas si mal, mais avec les deux ou trois journées qui sont vraiment dans le rouge, ça nous a fait atterrir en dessous de 90 %, donc c'est une petite déception, même si les ambitions ne sont pas fixées très hautes sur les mois de février qui sont souvent chahutés. L'objectif était à 90,3 % pour une réalisation à 89,8 %. On était à 0,5 % en dessous, mais en progrès par rapport à 2018.

Vous avez la régularité sur nos radiales. Il y a quand même un point d'inquiétude. Nous sommes toujours englués sur le Paris – Creil – Amiens. Nous avons dédié une personne de l'équipe de la Direction de Production pour faire une étude. On a une mauvaise régularité, mais quand on a fait nos tamisages quotidiens, on a assez peu d'événements qui ressortent. Vous avez peu d'événements significatifs, mais en permanence une irrégularité de fond, plein de petits incidents qui engagent un, deux ou trois retards, guère plus. C'est vrai qu'avec nos méthodes de tamisage, on a du mal à attaquer. On tamise les gros incidents, vous le savez, on regarde les récurrences puis on attaque les causes. On n'a pas de prises sur Paris – Creil – Amiens, donc on va le travailler autrement en faisant une étude au long terme avec un agent de la Direction de Production. Il s'agit de monsieur Guillaume PELOS [2:02:45.6] d'Amiens.

Paris – Laon : 85 %, c'est aussi une déception, même si ses résultats sont en grande progression par rapport à 2018. Voilà ce que je peux vous dire. Vous voyez qu'il y a aussi des lignes où ça se passe très bien. Je souligne notamment la belle performance sur le Paris – Beauvais qui est quand même une ligne très circulée sur laquelle on fait 91 % en février. C'est plutôt un très bon résultat. Paris – Château-Thierry, on le met, mais ce n'est pas qui nommes en supervision de la production, puisque c'est bien TER Grand Est, mais on passe par Château-Thierry, donc ça rentre dans le champ des Hauts-de-France.

Sur les suppressions, ce n'est pas une grosse inquiétude à ce stade, même si l'on est un peu au-dessus des objectifs fixés. Vous voyez que c'est similaire avec ce que l'on faisait en 2018, sachant que ça a été pire les trimestres d'après. Le premier trimestre de 2018 était le meilleur, ensuite ça s'est nettement compliqué. Du coup, on regarde les tendances avec beaucoup d'attention. Évidemment, l'introduction d'Intercités dans nos statistiques fait un peu mal. Je rappelle que les Intercités sont tirés par des 22 200 et des 67 400. On espère que les 67 400 vont tenir jusqu'au mois de septembre... D'ailleurs, on en a pris deux en location du FRET, parce que sur les neuf que nous avons, quatre sont complètement morts. Après, on a nos Régiolis. Une partie commence à arriver, ils sont tout neufs, très beaux, on pourra montrer des photos. Deux sont déjà arrivés au Landy. On devrait avoir la neuvième en juillet. On va commencer avec deux allers-retours sur Intercités dès le mois de septembre et l'on bascule l'intégralité de la desserte au mois de décembre, ce qui permettra de gagner un peu plus de 20 minutes sur le temps de trajet entre Boulogne et Paris. Je pense qu'il y a d'ailleurs eu un article de presse hier sur *Nord Littoral*. Ça met l'Intercités et le TGV côte à côte en temps de trajet. Vous êtes à une ou deux minutes près sur le temps de trajet par rapport à l'Intercités. Voilà ce que je pouvais vous dire très rapidement sur la production. Vous avez beaucoup de contenus dans le document. Je pense que ça doit pouvoir vous éclairer suffisamment.

Sur les causes internes à TER, c'est haut, nous sommes en train de bosser sur ça, mais l'on reste quand même dans la déception.

M. HOUEL, CGT

Sur la desserte de Paris-Nord, vous nous annoncez à demi-mot la future suppression de la desserte TGV au départ de Calais et Boulogne, si en temps de parcours...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non, dans les annonces il y en a plus de TGV...

M. HOUEL, CGT

Non, mais votre manière de vendre que le Calais – Paris-Nord fait en Régiolis met une minute de plus que de faire le grand tour, ça me fait un peu peur...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Après, c'est une question de posture monsieur HOUEL. Il y a des gens qui voient le verre à moitié plein, d'autres à moitié vides...

M. HOUEL, CGT

C'est comme pour les usagers...

M. WATTEBLED, CGT

On a un visuel... On voit le vrai verre et l'on voit vraiment ce qu'il y a dedans... Il n'y a pas une notion de plus ou de moins.

Merci pour ce point météo monsieur MARTEL ! On a toujours l'impression que c'est juste un commentaire, mais derrière à chaque fois on intervient sur ces sujets. En automne, c'est les feuilles, en été, c'est la chaleur... Il y a toujours cet épisode. D'ailleurs, l'année dernière, il y avait peut-être de la neige, mais je n'en suis pas sûr. Je n'ai pas bonne mémoire.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

C'était début mars.

M. WATTEBLED, CGT

Il se peut que nous soyons meilleurs que l'année prochaine si l'on n'a pas de neige, même si l'on a eu quelques tempêtes, mais c'est moins chiant que la neige, à mon avis. Blague à part, monsieur MARTEL, il y a des causes que l'on pourrait enlever. Il y a des retards que l'on pourrait éviter, si ce n'était qu'une question de coût. Parfois, on vous demande du personnel en plus. Il y a aussi beaucoup de problématiques à cause du matériel. Après, c'est difficilement lisible. En plus, avec les tablettes, c'est compliqué. Dérangement d'aiguille, voilà c'est quand même quelque chose de transverse. Ça péjore la production. Dérangement d'une aiguille, mais pour quelle raison ? Un rail cassé, tiens, c'est quand même un problème que l'on pourrait éviter s'il y avait un entretien plus régulier du réseau, si nos camarades de l'Équipement étaient un peu plus nombreux et qu'ils n'étaient plus cantonnés à vérifier ou à accompagner des entreprises extérieures qui sont sur notre réseau. Toute cette qualité qu'a la SNCF ou qu'a un cheminot, quel que soit son métier, nous la perdons et on le paye dans les retards. Il y a des retards que l'on ne pourra jamais éviter. Les suicides, etc., on ne pourra jamais l'éviter. Par contre, il y a plein de choses qu'on pourrait éviter. On parlait des 67 400, c'est tout pourri, quand même on est en 2019, vous avez du matériel obsolète. On vous le dit depuis longtemps. Il y a toute cette notion de qualité ou de montée en compétences du matériel ou des hommes et des femmes, et vous nous présentez tous les mois, comme la météo, un petit *smiley* vert. J'espère qu'à un moment on va pouvoir se dire les choses. Je reviens à ce qui a été dit en préambule sur l'histoire des partenaires sociaux. Quand on vous dit les choses, prenez-les avec tout le sérieux que ça devrait être pris.

M. TOURNAY, UNSA-Ferroviaire

Je vais réitérer les propos que j'ai eus la semaine dernière lors de la dernière réunion de CSE. Quand vous nous dites que vous prévoyez d'avoir 10 rames de réserve dans votre futur SA 2020, quand on voit le nombre de TER qui sont supprimés à cause du matériel, je doute que vous ayez vos 10 rames en réserve. Je suis fort inquiet là-dessus, parce qu'actuellement si l'on en a une ou deux... Je ne remets pas en cause le boulot des cheminots, loin de là, mais la nouvelle organisation qui est mise en place depuis un an et demi au niveau des ateliers. Je pense que Fabien, qui est aussi issu du matériel, peut le confirmer.

M. TAILLEZ, CFDT

J'ai juste une petite question sur le taux de régularité. Vous ne tenez pas compte des suppressions de trains quand vous réalisez le taux de régularité.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Non.

M. TAILLEZ, CFDT

Je développe. Sur votre top 3 et votre flop 3, vous avez Lille-Comines qui est dans le top 3 avec 97,10 %, sauf que je pense que si Lille-Comines atteint ce taux, c'est parce qu'il y a beaucoup de suppressions de trains. Ça serait quand même un peu dommageable de mettre dans le top 3 une ligne avec énormément de suppressions de trains. Faites attention quand vous mettez des trucs, parce que...

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel.

OK. Sur les considérations générales, on a discuté un peu de l'infrastructure effectivement, typiquement un rail qui est cassé peut être assimilable à du vieillissement d'infrastructure qui finit, à un moment, par lâcher. Ça veut dire que la part préventive a été réduite, et donc on en est réduit à la traiter en curatif. C'est très symptomatique, en effet, de l'état du réseau. Voilà. Après, sur les rames, au SA 2020, c'est justement parce que nous sommes confrontés aux difficultés que vous voyez sur la part du matériel dans les différents camemberts, sur l'irrégularité ou les trains supprimés, que l'on a travaillé le sujet de l'hyperpointe. Concrètement, aujourd'hui vous devez engager l'intégralité de votre parc en tendant à fond votre disponibilité, parce que vous avez une hyperpointe à 7 h 15, et donc vous ne pouvez pas repositionner des rames en robustesse autour pour assurer tout le reste. C'est un élément fondamental de fonctionnement que l'on a mis dans le SA 2020, à partir du moment où la pointe est réduite, vous pouvez faire beaucoup plus de trains, vous aurez besoin d'un moindre parc pour faire plus de trains. Comme la flotte est là, c'est là le mécanisme que je décrivais la semaine dernière. Tout ce que l'on va enlever sur l'épaisseur de la pointe, ce sont des choses que l'on va réinjecter en robustesse, parce que les chiffres que vous voyez-là le disent. C'est comme ça que l'on va aussi travailler à réduire la part de régularité liée au matériel. Ce sont de grands mécanismes. Après, il y a ce qui se passe dans les technicentres, on en a discuté tout à l'heure, en début de séance, Raphaël RABIER l'a dit, nous avons identifié qu'il y avait un souci sur l'atelier de Lille, notamment, même s'il y en a ailleurs. Je rappelle quand même qu'on a ajouté huit embauches, c'était une décision de novembre 2018 à l'atelier TER de Lille. Elles ne sont pas toutes réalisées d'ailleurs à ce stade, mais on a bien identifié le fait qu'on avait besoin d'injecter des moyens supplémentaires sur cet atelier. Ça joue aussi sur ce levier. Enfin, sur les statistiques, effectivement il n'y a pas les trains supprimés dans la régularité. C'est un indicateur qui existe par ailleurs, puisque c'est un indicateur que l'on appelle « régularité pour toutes causes confondues » que l'on donne à lire à l'AO. C'est un pourcentage, mais quelque part il ne dit pas grand-chose. C'est un truc très technique qui est visualisé par l'AO. On a mis, vous le voyez, une courbe en pointillé. Je pense que je vous l'ai déjà expliqué, mais c'est un indicateur technique que l'on a créé et qui est l'indicateur de satisfaction client. En fait, le produit de la régularité des trains, du pourcentage de trains supprimés et du pourcentage de trains en sous-composition. Si vous avez 95 % de régularité,

5 % du plan de transport qui est supprimé et 5 % de trains en sous-composition, vous faites $0,95 * 0,95 * 0,95$ et vous avez le résultat qui apparaît dans la courbe. Finalement, la courbe rouge donne à dire l'avis du client. Le client peut être touché par un train irrégulier, mais aussi par un train supprimé. Il peut être dans un train à l'heure, mais en sous-composition, et donc à respirer les aisselles du voisin. La courbe rouge dit donc plus l'avis du client, et vous voyez que la courbe a des amplitudes plus fortes que la courbe bleue qui ne raconte que la régularité. C'est un truc que l'on a créé il y a deux ans. Ce n'est pas un retour client en tant que tel, mais ça commence à s'en approcher un peu.

M. TAILLEZ, CFDT

Après, c'est juste parce que je trouvais ça quand même gonflé de mettre Lille-Comines dans le top 3, alors que c'est la ligne qui sert d'adaptation au plan de transport.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Sincèrement, je ne fais pas une gloire d'être bon en régularité sur Lille-Comines vu la fréquentation, ça ne touche quand même pas non plus grand monde... Je préférerais que l'on soit meilleurs sur Paris — Amiens, parce que là ce sont des milliers de personnes, évidemment.

M. SMAGHUE, CGT

Comme Jean-Jacques disait, ce n'est pas une confirmation, parce que ça fait depuis l'année dernière que l'on évoque les problématiques au niveau du matériel en matière d'emplois. Monsieur MARTEL évoque des embauches. On avait dit aussi de bien les placer. Ce n'était pas forcément le site de Lille, malgré l'organisation qui a été mise en place, et encore une fois, sans consultation des mandatés du CHSCT de l'époque, sans travail social, comme on discutait encore tout à l'heure. Aujourd'hui, comment va se faire le travail ? Si vous estimez que ça va bien se faire, eh bien tant mieux !

Après, sur le nombre de TER supprimés en lien avec l'activité, j'ai un souci de compréhension où il y a du matériel, il y a de la traction, il y a de l'accompagnement de l'escale et du TER. Pour moi, le TER était une globalité. C'était juste pour comprendre.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

En fait, ce sont les autres causes TER qui ne sont donc ni matériel, ni traction, ni accompagnement, ni escale. Ça peut être, par exemple, une adaptation qui a été ratée, ça peut être un GATER qui s'est loupé au niveau du COP ou un ROP. Parfois, vous avez aussi des problématiques de fréquentation. La surfréquentation va tomber dans cette cause. Ce n'est pas ni de la faute du matériel, de la traction, de l'accompagnement et de l'escale, et donc c'est un peu le reste. Quand on fait des camemberts, il y a toujours la case « autre ». Enfin, ça ne déforme pas la vision globale, puisque ça reste quand même de petits chiffres.

M. SMAGHUE, CGT

Non, mais c'est parce que j'avais du mal à comprendre.

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel

Les causes internes au TER sont représentées en mauve sur le graphique. La partie en marron, c'est l'infra. La partie en orange, c'est les autres EF et les causes externes sont toutes les teintes de bleu. Comme ça, vous avez les quatre grandes catégories de causes qui sont représentées.

M. RABIER, Président

Bien. Avant d'aller déjeuner, je vous propose que l'on traite le point relatif à l'expression des salariés.

- *Informations commerciales mensuelles*

Les informations commerciales n'ont pas été abordées en séance.

Point sur l'expression des salariés

M. SERHANI, Assesseur

En point 5, nous avons le rapport annuel 2018 sur le fonctionnement des conseils de bureaux et d'ateliers. Vous avez pu en prendre connaissance, sachant que ce retour n'est pas exhaustif. Tout simplement, les établissements, je ne suis pas persuadé qu'il y a un réel suivi de toutes ces réunions d'expression de salariés ou d'ateliers. Je pense que dans la plupart des équipes, il y a des réunions d'équipe qui sont plus ou moins appropriées à des réunions d'expression de salariés, mais qui ne sont pas comptabilisées ainsi. Sur les chiffres qui sont donnés, je ne suis pas persuadé que nous avons l'exhaustivité de toutes les réunions des équipes.

Sur les thèmes abordés, vous voyez bien qu'il y a quand même trois items qui sont bien repris : l'organisation du travail, ce qui est normal dans ce genre de réunions ; les conditions de travail ce qui est encore plus normal dans ce genre de réunions ; et l'information qui vient bien avant l'hygiène et la sécurité.

On a quand même les deux tiers, enfin la quasi-totalité, qui sont résolus en séance ou après la transmission au DET, c'est-à-dire plus de 90 %. Aucun sujet n'a été abandonné ou hors-sujet. Avez-vous des questions ?

M. SMAGHUE, CGT

Effectivement, les conseils d'ateliers, je vais parler de la partie du matériel au Technicentre. Non, ils ne sont pas effectués. Il ne faut pas dire qu'ils existent, parce qu'ils n'existent pas... Après, il y a aussi la problématique des heures d'information syndicale que vous n'avez toujours pas mises en place. Ça fait quand même trois mois qu'on les demande. On n'a pas de retour. Je ne vais pas m'amuser de le mettre dans IRP et puis attendre quatre mois comme les autres questions... Non, les conseils d'ateliers n'existent pas, il serait temps de les remettre, autant que les HIS. Merci.

M. SERHANI, Assesseur

Je répondrai après. Je laisse parler monsieur TOURNAY.

M. TOURNAY, UNSA-Ferroviaire

Au niveau des expressions de salariés, ça avait déjà été évoqué quand il y avait les DP. On en a certainement eu quelques-unes au sein de l'atelier 2000. Le problème

c'est que l'on n'a jamais eu les réponses... C'est bien de faire des conseils, c'est fait d'avoir des questions, mais on n'a jamais de retours.

M. SERHANI, Assesseur

D'accord, j'en prends note. Ce sont deux questions qui viennent du Matériel.

Oui, donc je ferai le retour. Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a également une nouvelle déléguée RH qui va arriver prochainement, lundi d'ailleurs. Je prends contact avec elle la semaine prochaine, donc c'est un des premiers retours que je lui ferai. Pour les HIS, ce n'est pas spécifique, malheureusement, au Technicentre. La problématique a été la suivante, elle est un peu simpliste, mais elle est ce qu'elle est. Dans les établissements, apparemment, avant ils calquaient leur calendrier des HIS au calendrier des réunions de DP. C'est, apparemment, ce qu'il se faisait la plupart du temps. Là, ils se sont retrouvés dans calendrier en DP, ils se sont tournés vers vous pour demander ce qu'ils devaient faire. Je leur ai dit de se caler par rapport aux réunions des CSE. Je leur ai dit de trouver un calendrier pour chacun des établissements. On a donc donné la pousse à l'ERC Nord-Pas-de-Calais, donc normalement ça devrait se débloquer au niveau de l'ERC Nord-Pas-de-Calais. On a repris la main au niveau du département — M. SMAGHUE, j'étais en train de répondre à votre question — parce que ce n'est pas remonté au niveau du DET, donc on a repris la main, et c'est Élodie LAMBERT qui est en train de monter le calendrier pour que ça se fasse au niveau du Technicentre, et l'on passera la main à la déléguée RH qui arrive la semaine prochaine, que vous rencontrerez ici, je suppose.

M. SMAGHUE, CGT

Oui, mais le calendrier social se fait avec les organisations syndicales ainsi que la DRH dans tous les établissements pour réaliser les HIS. On est fin mars...

M. SERHANI, Assesseur

C'est tout à fait ça. C'est pour ça qu'il y a une réunion qui a été faite. Là, je vous dis que l'on a donné la pousse à l'ERC Nord-Pas-de-Calais, donc on a organisé la réunion avec les organisations syndicales pour faire le calendrier social. Comme vous dites, le calendrier des HIS est le deuxième sujet, pas dans l'ordre de priorité bien sûr, mais avec l'arrivée de madame AMOS on va mettre en place dès son arrivée cette réunion, et tenter de rattraper le retard que vous évoquez monsieur SMAGHUE.

M. RABIER, Président

Je vous propose de faire la pause déjeuner. Merci beaucoup. Bon appétit.

M. MARTEL a quitté la séance à 12 h 06.

La séance est suspendue, en raison de la pause méridienne, de 12 h 06 à 14 h 06.

Messieurs PERRIN et DECOOL ont rejoint la séance à 14 06.

M. RABIER, Président

Cet après-midi, donc à ma droite, pour le premier dossier Voyages, monsieur DECOOL, qui est le chef d'UP — je vous laisse la parole juste après – TGV et monsieur PERRIN, le chef de projet notamment des dossiers.

C'est juste pour vous signaler que monsieur WARTELLE est rentré chez lui. Il était souffrant.

M. RABIER, Président

OK. On note. Avez-vous des déclarations préalables avant que l'on expose le sujet ?

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

Monsieur le Président,

Aujourd'hui, la direction nous présente une énième restructuration qui vise à rattacher l'ensemble des agents de conduite de l'UP TGV de l'établissement Traction Hauts-de-France et de l'UP Voyages de l'établissement Traction nord parisien à l'Axe Nord.

Comme à son habitude, la CGT a pris soin d'analyser ce dossier afin d'en décrypter les enjeux pour notre établissement et la filière Traction. Sitôt les élections CSE passées, la direction amplifie la mise en tube de l'ensemble des cheminots. Chaque activité travaille à la casse de tout, les métiers des cheminots y compris celui de conducteur. Désormais, le concept de dédicace à une activité est dépassé puisque la direction souhaite dédiée les conducteurs par ligne ou groupes de lignes, mais aussi par Axe ou produit. Le but non avoué de ce nouveau découpage est de faciliter l'ouverture à la concurrence, mais vous connaissez vous allez nous demander où l'on va chercher de telles idées, mais croyez-nous monsieur le Président, écoutez et prenez bien en compte nos remarques et nos craintes.

Pour la CGT, il aurait fallu mettre en place des CSSCT extraordinaires traverses avec l'ensemble des CSSCT concernées, mais étant donné que ces CSSCT fonctionnent avec mains et pieds liés, il vous faudrait alors mettre en place un CSE transverse extraordinaire, ce qui reviendrait à réunir plus de 100 personnes autour d'une même table pour discuter sereinement, autant dire impossible...

Petit aparté, mais la CGT vous le redemande. Laissez les membres des différentes CSST travailler, mais il faut pour cela que vous leur donniez les moyens, car à quoi bon pouvoir poser des questions, si c'est pour s'entendre dire que la direction se donne le droit de ne pas y répondre.

L'année 2019 devrait donc voir la disparition des établissements Traction au profit d'établissements dédiés à une ligne, un groupe de lignes, intégrant tous les cheminots contribuant à la production. Les établissements Traction seraient éclatés dans les directions de lignes où les roulements deviendraient dédiés en ne comportant que des trains d'une même ligne ou un d'un groupe de lignes. Aujourd'hui, vous allez donc nous annoncer la volonté de la direction de séparer l'activité Voyages de l'établissement Traction Hauts-de-France. Dans quelques mois, voire même quelques semaines, vous allez de nouveau nous convoquer, pour, cette fois-ci, rattacher le reste des agents de conduite de l'ET Hauts-de-France à l'activité TER. Prenons le cas de l'établissement Traction Hauts-de-France qui aujourd'hui assure de la charge Voyages et TER. La nouvelle organisation verra la charge Voyages rejoindre l'Axe Nord, et la charge TER sera rattachée à un établissement de lignes dépendant du CSE TER Hauts-de-France. Mais fidèle aux habitudes de la direction, vous allez encore nier l'évidence. Cette nouvelle structuration vise en réalité l'ouverture à la concurrence en livrant clé en main tous les cheminots opérants sur la ligne. Les lignes métiers seront alors rayées d'un trait de plume avec pour conséquence l'éclatement du métier d'agent de conduite. Chaque établissement de ligne ou groupe de lignes, chaque Axe, chaque produit va pouvoir adapter le métier de conducteur pour une meilleure rentabilité à la ligne.

Le FRET a été l'exemple et le laboratoire des idées les plus farfelues pour casser tous les métiers, et cela ne date pas d'hier, car il n'y a pas 50 ans. Pour rappel, en 2008, nous avons connu la séparation du FRET de l'activité Voyageurs, avec dans notre région la création de la Direction FRET Nord. Quelques mois plus tard, nous avons connu l'éclatement de cette direction par produit avec la création des DFCA, DFAC, DFCE, etc. à croire que l'exemple de ce qui s'est produit au FRET ne vous a pas marqué. Pourtant, à moins d'être aveugle, il est évident que la séparation du FRET n'a pas relancé le transport de marchandises par rail, bien au contraire. On dit souvent qu'il faut apprendre de ses erreurs, mais force est de constater qu'il en est tout autre côté direction, une fois encore. Très vite se posera le sujet de la formation initiale des agents de conduite. La CGT vous a déjà alerté sur ce sujet dans une déclaration lors du CSE extraordinaire de jeudi dernier. À ce sujet, nous attendons toujours vos réponses aux différentes interrogations.

D'ailleurs, la Direction de Transilien a avoué la spécialisation de la formation initiale à la conduite sur le réseau Transilien, lors d'une rencontre avec la CGT. Elle considère que les conducteurs formés pour assurer les trains de banlieue n'ont pas à connaître d'autres compétences que celles de l'Île-de-France. Les parcours professionnels et les mutations seront plus en plus compliqués à réaliser, puisque les conducteurs spécialisés sur un produit ou une ligne devront suivre une formation beaucoup plus importante à chaque changement de résidence, et les mutations deviendront quasiment impossibles. Sur notre région, qu'advient-il alors du 170 de Fives, seul roulement mixte de la région ? Qu'advient-il des agents autorisés TGV sur cette UP ? Le parcours professionnel des ADC du bassin d'emploi Hauts-de-France s'en trouvera-t-il modifié ou disparaît-il tout simplement ? Est-ce que les passerelles entre activités continueront-elles à exister ? Force est de constater que de nombreux agents de conduite, actuellement au FRET, attendent depuis des années une mutation vers le TER. Combien de temps devront-ils encore attendre ? Peut-être allez-vous nous dire que l'espoir fait vivre...

Quel est l'avenir pour les deux bureaux de commandes de l'UP Voyageurs et de l'UP TGV de Lille ? Dans votre dossier, qui ne pèse pas bien lourd, il semblerait que les deux bureaux de commandes restent en place, mais jusqu'à quand ?

Si l'on met bout à bout l'ensemble de ces évolutions outre le fait qu'il s'agisse bien sûr d'une remise en cause totale de l'offre de service public, en réponse aux besoins des usagers, les cheminots vont le payer cher, car au FRET, là aussi, au départ la direction avait vendu son projet en laissant les différents bureaux de commandes en place. Mais, cette belle promesse n'a duré qu'un temps, car aujourd'hui tout est centralisé dans une tour à Lille, ce qui est pourtant totalement contraire une fois de plus aux discours de la direction sur la réhumanisation des sites. Le dicton qui dit que les promesses n'engagent que ceux qui y croient aurait donc de beaux jours à la SNCF. Là aussi, nous ne sommes pas naïfs, nous apprenons de vos erreurs, et ce qu'il s'est passé au FRET est un parfait exemple.

La CGT s'interroge au regard de votre situation projetée. Y aura-t-il encore un pilotage dans l'avion, parce qu'apparemment les deux cubes disparaissent ? L'activité Voyages piloterait donc ce nouvel établissement et donc toute la partie Traction. Qui serait alors à la tête de l'Axe Nord ainsi qu'à celle de la direction de la production ? Là aussi, vous allez certainement nous rassurer en nous annonçant que cette restructuration ne changera rien à l'organisation de la production. Sachez bien que le personnel de ces

deux bureaux de commandes s'interroge sur leur avenir. Quel sera aussi l'avenir pour les deux cellules MS de ces deux anciennes UP ou futures anciennes UP ? Là aussi, de l'inquiétude se lit sur le regard des agents. Une restructuration menée par nos dirigeants est toujours réalisée dans le but de supprimer des emplois, et donc de faire plus de fric avec toujours moins de cheminots.

Sans vouloir nous répéter, la CGT vous rappelle que la séparation par activité, et maintenant par produit, est néfaste pour le service public, les cheminots et les usagers. La pertinence de la production multiactivités n'est pourtant plus à démontrer. À l'inverse de votre projet néfaste, la CGT a fait de nombreuses propositions pour le développement d'une offre de service public à grande vitesse, déconnectée de la vision business de la direction et de l'État. Il y a urgence d'en débattre pour un service public de qualité. Une seule réponse : les établissements multiactivités. Un tel établissement serait garant d'une meilleure utilisation des agents. Lors des pics de production, un agent pourrait passer d'une activité à une autre, et pour cela il faut de la charge TER dans tous les roulements de l'établissement. Cela permettrait d'augmenter le nombre d'agents de conduite autorisés sur TGV, et donc les effectifs des roulements TGV. Cela permettrait de pérenniser les petits roulements TGV, comme Dunkerque — Calais — Valenciennes garantissant un parcours professionnel sur sites pour tous, ainsi que de reconnecter les activités entre elles. Vous n'allez pas pouvoir nous contredire, un agent de conduite est beaucoup plus utile pour un bureau de commandes, lorsqu'il a plus de connaissances et plus de compétences. Sur notre région, combien de trains TER sont restés à quai faute d'ADC, alors que dans le même temps des agents de conduite du FRET attendaient du travail ? Un jour ou l'autre, il faudra que vous alliez expliquer aux élus du conseil régional que votre système met à mal le service public. Allez-vous cette fois-ci répondre à toutes nos interrogations ? Quand allez-vous enfin écouter la CGT et stopper une bonne fois pour toutes vos restructurations ? La CGT refuse de participer à la casse du service public.

Merci.

M. RABIER, Président

Merci. D'autres déclarations avant de débiter les échanges ?

Phase d'initialisation du projet d'intégration de la Traction à l'Axe Nord et de la station de maintenance de Tourcoing au Technicentre Hauts-de-France

M. RABIER, Président

Quelques points sur la méthode de travail. Ce n'est pas un dossier ficelé qu'on ouvre aujourd'hui. C'est justement tout l'inverse, c'est un dossier de préinformation, donc dans la méthode de travail qui prévalait dans l'ancienne formule avec les CE ou s'est poursuivie avec le CSE, c'est le plus en amont possible, et ça fait partie des choses qui ont encore été évoquées ce matin par, je crois, l'OS SUD-Rail. On ouvre le dossier le plus en amont possible et c'est ce que l'on fait aujourd'hui avec l'activité Voyages.

Second temps, et là on est sur plusieurs en amont puisque la date envisagée de ce projet est fixée à l'automne 2019. On est en mars, c'est l'automne 2019 et l'automne se termine en décembre. Ensuite, il y a une phase, et vous l'avez souligné, on ne fera pas l'impasse sur cette phase. En plus, on a la chance d'avoir une CSSCT spécialisée Traction, donc on va l'utiliser. On va avoir une phase de travaux et toutes les questions

que vous avez posées, à un moment donné, des questions extrêmement précises et pertinentes, bien évidemment qu'il va falloir en discuter dans l'instance plus spécialisée, la commission. On va regarder avec le chef de projet, le président de la commission, le DET, à quel moment il faudra travailler ce projet. Ensuite, une fois que la CSSCT aura travaillé, on repassera le dossier, cette fois-ci complet, en information au CSE, comme on fait pour les autres dossiers. On ne va pas gagner du temps sur du temps en évinçant la CSSCT sur ce dossier, monsieur HOUEL, je vous le confirme. On ouvre le dossier aujourd'hui et l'on va travailler tous les points, parce qu'ils ne sont pas ficelés. Le dossier est forcément léger, puisqu'on veut commencer à l'ouvrir.

M. HOUEL, CGT

Je sais bien, mais disons que la déclaration avait été rédigée avant le débat de ce matin sur la CSSCT. Comprenez que, par rapport au fait que les membres de ces CSSCT considèrent qu'ils ont les pieds et mains liés, c'est un peu... C'est là-dessus que l'on voulait rebondir. Vous allez dire que je me répète, mais c'est tout le temps l'idée de pouvoir poser des questions tout en sachant que la direction se donne la possibilité de ne pas y répondre. Le débat est bref quand c'est comme ça.

M. RABIER, Président

OK. Je comprends mieux. Je propose de laisser la parole à monsieur PERRIN qui pourra sans doute déjà en partie apporter quelques éclairages sur les questions qui ont été évoquées.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Bonjour à tous. Je vais déjà me présenter. Benoît PERRIN, j'ai rejoint l'Axe TGV en février en tant que chef de projet sur le projet de rapprochement de la Traction au sein de l'Axe, mais aussi sur la partie Matériel pour l'intégration de Tourcoing. J'ai un parcours plutôt centré sur la Traction. J'étais CUP à Paris-Est pour mon dernier poste. J'ai fait quasiment toute ma carrière à la Traction.

Pour revenir sur le projet, là c'est vraiment une note d'information. J'ai vraiment débuté sur les travaux début février. On est au tout début du projet. On a simplement défini les lots. La note vient poser le décor, pour venir vers vous et parler avec vous en toute transparence et le plus en amont possible. Comme ça, on va pouvoir aller vers les agents, faire des groupes de travail, faire des bilatérales. Au moins, le sujet est posé sur la table. Le but est vraiment de travailler en concertation.

Pour revenir sur le but de cette évolution, on est déjà tiré par le calendrier au niveau de Transilien. Transilien, sur l'ET nord parisien connaît pas mal de changements avec la ligne B qui est reprise par un établissement, et la création d'un établissement Traction et Production au niveau de HBK. L'établissement Traction nord parisien est séparé en plusieurs morceaux avec la ligne D qui est aussi présente à Creil, mais reprise par Paris Sud-Est. En matière de calendrier, ça se fait au 1^{er} juillet, et c'est un peu ce qui a tiré l'Axe à faire ce projet maintenant, parce que l'ET nord parisien se retrouve en fait avec les conducteurs Voyages. Quelle est la pertinence de garder des conducteurs Voyages dans une telle direction de ligne ? On se dit que c'est le moment de le faire. Il y a toute la pertinence, le périmètre concerne les deux UP, donc l'UP Voyageurs nord-parisien et l'UP de Lille. Ce sont des UP qui sont détournées qui travaillent quasiment pour Voyages, donc il n'y a pas de gros sujets de détournages. Il y a les TA CRML de Paris-Nord qui travaille pour TER, mais il n'y a pas de position

dogmatique au niveau de l'Axe par rapport à la répartition de charge. On va reprendre les TA TER qui presentent pour TER. Ils seront gérés par le bureau de commandes et l'on garde le fonctionnement actuel.

J'aimerais aussi que l'on discute, que l'on échange sur le 170. Quelle est votre position sur le 170 de Lille-Flandres ?

M. HOUEL, CGT

Pour nous, c'est clair, c'est dans notre direction, on revendique la multiactivités, donc un roulement mixte nous va très bien. On souhaitait même qu'il puisse y avoir plus de charges Voyages dans le TGV. Si un agent de conduite doit conduire un TGV une fois toutes les 12 semaines, c'est sûr que ce n'est pas forcément pertinent. Maintenant, il aurait peut-être fallu mettre du 33 % de charge infra, 33 % TER, 33 % TGV. Ça fait des années que la CGT revendique ce genre de roulements, des roulements qui existaient sur l'Axe Sud-Est. Ce que l'on risque de vivre à l'automne, même si vous me dites que l'automne n'est pas maintenant, mais pour nous c'est demain. Quand la direction met en place un projet, il faut rapidement rebondir dessus. On s'aperçoit sur le Sud-Est où l'on est venu rattacher dans un premier temps des UP Marseille, etc., et demain on va y rattacher les roulements de Mulhouse, Chambéry, Grenoble, etc., et dans ces sites il y avait des roulements mixtes qui, par ce fait, n'existeront plus. Il y a un moment où l'on vous met en garde, parce que « ultraspécialiser » des cheminots, qui plus est des agents de conduite sur un seul produit, ça met à mal la production. On a vécu ici il y a moins d'un an des périodes catastrophiques tous les jours Simone parlait en gare, et inventait une excuse bidon à la suite d'un problème d'acheminement de personnel, mais le personnel n'existait pas, parce que l'on était en sous-effectif d'agents de conduite. On laissait je ne sais plus combien de trains à quai par jour. Je vous parle encore de l'ancien périmètre du CE. Je ne parle donc pas de la Picardie, mais de Nord-Pas-de-Calais, alors qu'à 100 kilomètres d'ici, on a Grande-Synthe, voire même à Délivrance, on a des agents de conduite formés, qui ont été formés à l'époque, qui étaient autorisés sur les matériels et sur les lignes, mais qui attendaient péniblement chez eux et à appeler les bureaux de commandes toutes les deux heures, en espérant avoir de la charge de travail et tirer un train. Nous, dans le même temps, supprimions des trains faute de personnels, donc à un moment j'aimerais savoir si le conseil régional est au courant de ces choses-là, parce qu'on a un potentiel sur la région énorme pour accroître notre qualité de service public vis-à-vis de l'usager, mais plus on vous alerte sur ce sujet, plus vous séparez. Vous voyez ce qu'il s'est produit en 2008. En réfléchissant un peu, c'est peut-être 2007. On a séparé l'activité FRET de l'activité Voyageurs, donc de TER et TGV. Ici, les agents de conduite ont connu la Direction FRET Nord. Ça regroupait les différents produits. Quelques mois après, on est venu scinder le FRET en produits, du charbon acier pour ce qui nous concerne... Du combi express pour Lyon, Paris ou Perpignan, etc. On va prendre un exemple concret, on va prendre l'autoroute ferroviaire Calais — Le Boulou. Vous allez me dire que je déborde. C'est du FRET, mais je suis cheminot et le FRET, à la CGT, c'est de l'utilité publique. Aujourd'hui, on a un trafic qui part de Calais qui va jusqu'au Boulou, on en a même qui va jusqu'en Italie. Eh bien, c'est un produit 100 % DFCE combi express. Comme ils n'ont pas de dépôt ou de résidence ici, c'est la DFCA qui sous-traite, donc c'est elle qui se fait rémunérer par la DFCE pour amorcer le train de Calais. Vous vous rendez compte où l'on en arrive au sein d'une même entreprise d'utilité publique, on en vient à sous-traiter du trafic, en disant que je te prête mon mécano,

mais il faut que tu me le payes, sinon nous sommes incapables, avec la séparation par produit, d'assurer un train Calais – Le Boulou d'un bout à l'autre, parce qu'il n'y a pas de résidence. C'est quand même dingue ! Et, je n'en ai pas fini avec le FRET. C'est quelque chose sur lequel on s'est battu. Pendant des années, il y a eu un dépôt FRET à Calais-Fréthun, c'était quelque chose d'extraordinaire, parce qu'avec le tunnel... On nous avait promis un développement de ce trafic. Limite, on aurait laissé les TER à quai tellement il y avait du FRET, et puis un jour on a tout balancé à la concurrence, parce qu'on a tout refile pour l'euro symbolique à Europorte. On a même laissé les bâtiments, à part le PRCI dans lequel on est encore, mais pour le reste on n'y est plus. On nous a dit qu'il fallait que l'on quitte l'UP, étant donné que le foyer derrière s'affaissait, mais l'UP est encore droite, les murs sont d'équerre, il n'y a pas de soucis et Europorte y est...

Aujourd'hui, la Direction FRET s'interroge sur la pertinence de remettre des agents de conduite FRET sur le site de Fréthun, parce qu'on en a besoin. Vous vous rendez bien... Aujourd'hui, pour assurer ce trafic Calais — Le Boulon, on fait venir des agents de conduite FRET de Grande-Synthe. On leur paye le taxi à je ne sais quelle heure du matin... Ça a un coût, ça prend une partie de leur journée. Ils arrivent là-bas, ils montent sur la machine et pareil au retour, alors qu'il y a cinq ans on avait des agents sur place... C'est quand même un comble... Ce qu'il se produit là-bas, eh bien on se dirige vers la même chose. On est en train de mettre à mal le service public en « l'ultraspécialisant » comme vous le faites...

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Pour reprendre, ce n'est pas la même histoire, parce que justement du côté de l'Axe TGV Nord, il n'y a pas du tout ce dogmatisme par rapport à la production. S'il y a une multicom pétence qui aide à la production, mais aussi d'un point de vue social, il n'y a aucune raison qu'on change ça, donc ce sera étudié dans les différents groupes de travail. On prendra la solution la plus intelligente et la plus pertinente.

M. HOUEL, CGT

Eh bien, laissez la multiactivités dans les roulements, si vous voulez prendre la solution la plus pertinente et la plus intelligente... Je pourrais débattre des heures là-dessus. Je vais d'ailleurs débattre des heures, on n'est pas couchés... Je vous le dis, l'exemple flagrant de la région du 170. L'UP TGV de Lille ne peut même pas connaître la disponibilité des agents, ce qui fait que l'agent de réserve parfois à Lille saute pour couvrir pour aller couvrir, par exemple un Lille — Bruxelles. On s'aperçoit qu'on est à Lille – Paris-Nord à poil et l'on va faire venir un agent de conduite de Paris-Nord dans le voyageur, voire en taxi, pour assurer cette charge, alors qu'il y a quelqu'un à 500 mètres, je vais vous faire plaisir, qui était en capacité d'assurer cette charge de travail. Vous ne voyez pas la façon de travailler, mais c'est impensable... Et plus l'on vous alerte là-dessus, j'insiste, plus vous y allez... On spécialise, on spécialiste, et l'on sépare, mais ça va devenir dingue... On parle de direction par ligne, mais on va en arriver à ça... Sur l'Axe Sud-Est, Mulhouse, Saint-Étienne, Grenoble, Chambéry, il y a des roulements mixtes dans certaines UP, c'est mort... C'est clair, après on s'interroge de l'intérêt sur l'établissement nord-parisien de garder un roulement Voyages, mais ce n'est pas parce que Transilien a décidé de... Que l'on doit en faire autant ! Pensez à ça !

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Après, il y a le sens aussi de ce que l'on veut faire en matière d'enjeux. Ce sera un rattachement administratif et surtout hiérarchique et managérial, parce que l'on veut vraiment de la synergie au niveau des métiers qui concernent l'Axe TGV Nord. Là, à partir du 1^{er} juin l'ensemble des métiers sera à l'Axe TGV Nord, en dehors des conducteurs qui rejoindront l'Axe vraisemblablement au 1^{er} octobre. C'est la date qui se dessine. Là, au moins l'Axe aura tous les leviers par rapport à sa production, par rapport au fait de créer des synergies, créer des intermétiers et améliorer aussi les organisations. Je viens d'un UP Voyages à Paris-Est, c'était quand même toujours plus complexe, avec des objectifs différents, quand on est dans un établissement Traction, parler en matière de production, de roulements, à l'Axe Est, alors que là ce sera au moins intégré. On aura le même objectif.

M. HOUEL, CGT

Ah non, parce qu'avec votre façon de penser vous voulez mettre en place des établissements « monoactivité, mais multimétiers », mais si dans votre futur établissement vous n'avez pas d'agent de conduite pour assurer le Lille — Paris-Nord, ce n'est pas un ASCT ou un expéditeur qui pourra le faire. Comprenez que mettre en place des établissements « monométiers, mais multiactivités », il y a plus de pertinence. Il y a un moment le bureau de commandes a devant lui des agents de conduite habilités et autorisés partout. Revenez un peu à ce que l'on a connu avant la séparation du FRET. On a séparé le FRET et l'on voit de plus en plus de camions sur les routes et des FRET qui restent à quai. Je suis au TER. Ça m'arrive parfois d'être disponible durant la journée, parce qu'il n'y a pas de congé et que je suis disponible, mais ça arrive à la DFCA de laisser des trains au poste 10, parce qu'elle n'a pas de personnel, alors qu'il y a 10 ans j'allais au poste 10. Je me sentais plus utile... Enfin, je ne vais pas dire ça, mais je me sentais quand même... Je vais me vanter, mais plus important. Là, on me dit qu'on laisse un train là-bas, parce que je n'ai plus cette habilitation ou cette autorisation. On connaît cette situation au sein de notre structure actuelle. Je suis agent de conduite TER Dunkerque, il y a un Lille – Valenciennes non couvert, parce qu'on a un agent malade de dernières minutes, je suis disponible, mais je ne peux pas le faire, parce qu'on m'a « ultraspécialisé » sur une ou deux lignes. C'est une catastrophe ! Il n'y a aucun intérêt de se dire qu'on aura la main sur tout, c'est un seul et même produit. Oui, l'idée peut être bonne, mais je vous le dis, un ASCT n'a jamais remplacé un agent de conduite manquant, et à l'inverse, moi, agent de conduite je ne suis pas capable de remplacer un ASCT dans un TGV.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

En matière de production, ça fonctionne comme ça et ce n'est pas la production qui pose problème. Là, je parle vraiment au niveau managérial. Le sujet de production fonctionne actuellement plutôt pas mal sur l'Axe Nord en matière de couverture de JS, de tout ça... Ce n'est pas le sujet.

M. HOUEL, CGT

Excusez-moi alors si ce n'est pas le sujet, je ne dis plus rien...

M. RABIER, Président

Vous évoquez, monsieur HOUEL, le sujet des moyens et leur localisation. Ce sont les moyens humains et l'organisation du travail dans l'entreprise par rapport aux différents

marchés et activités de l'entreprise. On a ce débat dans la boîte depuis toujours... La loi peut imposer la séparation, par exemple l'infrastructure. On a tous connu les EEX où, à un moment donné, effectivement on avait des agents qui relevaient de Réseau, comme on dit aujourd'hui, qui relevaient de l'entreprise ferroviaire plutôt côté Voyageurs, donc là la loi nous a imposé une séparation comptable, maintenant organique, des nouvelles SA. Les lois se sont succédé. Là, on est sur... Et vous avez cité le sud-est tout à l'heure. Je connais un peu. Est-ce que l'organisation, parce que là on a des UP... Soit c'est pertinent d'avoir une logique managériale, c'est ce qu'indique mon voisin de droite, cohérente et permettant de conforter ce qu'il se passe déjà bien, mais aussi d'avoir un sentiment d'appartenance au produit peut-être un peu plus fort, soit ça ne l'est pas complètement, et vous avez cité les UP de Grenoble, de Chambéry, je crois, et c'est le cas, parce que la charge Voyages était trop petite pour être distinguée. Pour le coup, il y avait un surcoût — au-delà même de la souplesse dans la réalisation de l'offre quand il y a un manquement de conducteur, etc. — de séparer. Quand c'est pertinent, quand il y a une taille critique suffisante, c'est le cas parce que les UP existent, on regarde et l'on a un projet de mise en place de quelque chose de plus fédérateur. Soit, ça ne l'est pas, on ne passe pas forcément... L'on ne crée pas une filiale, mais c'est simplement une autre répartition managériale des ressources Traction. Il ne faut donc pas toujours voir malice, j'ai envie de dire, dans tous les projets de l'entreprise. Pour le coup, je n'ai pas compris que l'on supprime un chef d'unité. Vous avez dit qu'il n'y a plus de chef d'UP... Il ne me semble pas que ce soit le projet.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Je vous rassure, on garde les chefs d'UP. Ils sont toujours dans la ligne hiérarchique. Si l'on reprend la structure, en gros, dans les UP, on ne change pas la structure des UP. Il y a le CUP. Les bureaux de commandes sont inchangés. Les cellules MS, pour celle de Lille, elle est inchangée, et celle de Paris-Nord est mutualisée avec les autres UP. Il faudra en fait contractualiser avec l'ET nord parisien les prestations. À la place d'UP, il faut dire le CUP.

M. HOUEL, CGT

S'il faut commencer à lire à la place des documents que vous donnez, je n'ai pas fini...

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

C'est écrit... La structure des UP ne change pas.

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Je vous rassure, je serai toujours là...

M. HOUEL, CGT

Oui, mais je vais me battre pour que vous soyez toujours là, monsieur DECOOL...

M. ROTOLO, RS CGT

On ne va pas être naïfs quand même, là c'est la première étape que vous présentez. Tout est beau, tout est parfait. Ça ne change rien. D'ailleurs, si ça ne change rien, je ne vois pas pourquoi vous le faites... Vous dites que ça ne change rien, donc pourquoi on change les choses, le cadre d'organisation, si ça ne change rien ? Et puis, je suis désolé, mais Christophe a parfaitement raison. Ce qu'il s'est passé au FRET va se

répéter. Vous êtes programmé comme ça... Vous n'êtes pas inventif dans vos restructurations, c'est toujours la même chose, ça marche toujours comme ça. C'est programmé depuis des années... Gestion par activité, on découpe peu à peu, on se sépare des activités les moins rentables, on les laisse au privé ou aux acteurs publics. C'est comme ça, c'est programmé... Dans un an, on se revoit, je vous le dis, il y aura une autre restructuration et il arrivera ce qui vient d'être présenté par Christophe. C'est comme ça... Ne dites pas que vous ne le savez pas, vous savez très bien où vous voulez aller ! Vous ne pouvez pas me faire croire que vous travaillez à la voile et puis que dans deux ans on ne sait pas où l'on va... Si vous dites ça, c'est encore plus alarmant... Vous savez très bien où vous voulez aller ! Vous avez un objectif ! Présentez-nous donc votre objectif et arrêtez de nous le présenter par étape. On sait très bien qu'on se reverra très certainement dans moins d'un an pour nous proposer une nouvelle restructuration, enfin nous présenter une nouvelle restructuration...

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Par rapport à ce que j'ai dit tout à l'heure, le but est vraiment de faire un rattachement pour améliorer l'aspect managérial, et que l'Axe ait tous les leviers. Après, s'il y a des évolutions sur le long terme, je ne vais pas m'engager là-dessus, mais pour l'instant ce n'est vraiment pas l'objet du rattachement. Ça sera autre chose. Pour l'instant, il n'y a rien dans les cartons par rapport à ça.

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Je vais rapporter une information. Par rapport à cette situation, actuellement je travaille déjà quasiment avec l'Axe Nord, au niveau production, changement de service, je ne travaille qu'avec l'Axe Nord. Je ne travaille même pas avec le pôle production de mon établissement. Concernant le pôle QS, c'est la même chose, je travaille directement avec l'Axe Nord. On ne fait que contractualiser, au final, ce que l'on faisait déjà, parce que même quand j'assiste au CODIR de mon établissement, 90 % des informations concernent le TER. Je suis déjà « exclu » par rapport à ça. Quand j'étais à l'établissement nord-parisien, puisque j'y viens, c'était la même chose. L'UP Voyages nord-parisiens parlait des sujets TER Transilien et 90 % des sujets concernent le Transilien TER, et finalement, on ne travaillait qu'avec l'Axe Nord et non pas avec notre établissement. Pour moi, dans ma façon de travailler, ça ne change absolument rien...

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Après, ce qui peut changer, c'est la façon dont on va aborder les choses et comment on va les traiter. Je pense, par exemple, au traitement des irritants, aux changements de roulements. L'Axe aura tout dans sa besace.

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Je rectifie. Actuellement, pour mes changements de service, mes adaptations, je ne passe que par l'Axe Nord. Je travaille déjà avec eux en permanence. On se voit régulièrement sur ça.

M. WATTEBLED, CGT

Je ne suis pas conducteur, donc ça tombe bien... J'ai quelques questions. Quelle est la vraie raison de séparer la Traction telle que vous l'envisagez ? C'est ma première question. La réponse est normalement dans le document, mais je ne suis pas convaincu par cette réponse. Pourquoi maintenant ? On n'aurait pas pu le faire, si ça

devait se faire, avant les élections, avant la mise en place des CSE ? Là, on chamboule tout. On est toujours en perpétuel chamboulement... Et ça continue ! On a toujours des dossiers et des dossiers... Que restera-t-il au final dans TER, dans notre CSE ? Là, on empile les dossiers où l'activité récupère... Il va rester quoi ? Il restera une coquille vide. Vous allez servir encore combien de temps, monsieur RABIER ? Est-ce que votre « arrêt de mort » aurait sonné ? Les activités vont peut-être gérer le ferroviaire demain... Toutes les activités vont s'écharper voire vont être en concurrence les unes des autres... L'activité TER ne générerait pratiquement plus rien voire plus rien du tout... C'est une question.

Après, pour faire un parallèle, j'ai connu Eurostar où l'on a eu le même discours à l'époque. C'était les conducteurs, il fallait des conducteurs pour Eurostar. Il ne fallait pas s'inquiéter. C'était à Calais... Il ne fallait pas s'inquiéter, ça n'allait rien changer pour nous. Ça ne change jamais rien pour personne d'ailleurs... Je répète ce que vient très bien de dire mon camarade. Pourquoi changer s'il n'y a rien qui change ? Pourquoi enfiler juste pour vous faire plaisir ou faire du papier, pour justifier un poste ? Non, c'est qu'il y a une pertinence derrière... Il y a une pertinence essentiellement économique, mais dites-le. Au moins, c'est clair, c'est net. L'histoire d'Eurostar... Eh bien, maintenant les prises ne se font plus à domicile, elles se font à Lille. Au fur et à mesure, ce ne sont plus des cheminots qui pourraient pallier un calage de trains par manque d'effectifs inopinés... Vous voyez... Toute la pertinence, tout ce qui a été expliqué ou démontré sur le fait qu'un conducteur conduit des trains. Je ne suis pas conducteur, je le dis clairement comme ça. Un conducteur conduit des trains, TER, TGV ou FRET. Il conduit un train. C'est un peu l'histoire des contrôleurs. On avait ce même discours. Un contrôleur qui contrôle un train TER ne fait pas quelque chose de différent que pour contrôler un train TGV, alors avec différentes missions et une spécialisation. Dès lors qu'on a une formation, on peut tirer un train TGV ou un train TER.

Après, la finalité de tout ça. Qu'est-ce que vous allez faire avec OuiGo ? OuiGo est dans l'Axe Nord.

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Pour OuiGo, ça ne change rien. Nous sommes prestataires pour OuiGo.

M. WATTEBLED, CGT

Il n'y a jamais rien qui change... Non, mais comment sont tirés les trains OuiGo ?

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Ils sont actuellement tirés par mes conducteurs.

M. WATTEBLED, CGT

Et là, vous allez récupérer...

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Non, c'est pareil...

M. WATTEBLED, CGT

Ah, c'est pareil...

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Ça ne changera absolument rien. Actuellement, on preste pour OuiGo, ça ne change rien.

M. WATTEBLED, CGT

D'accord, ça ne change pas la répartition de charges, ça ne change rien... La conclusion, pour nous, notre analyse, comme on vous l'a dit, les dossiers sont travaillés, on y met tout le sérieux possible avec nos compétences. Cette restructuration nouvelle vise en vérité l'ouverture à la concurrence en livrant clé en main tous les cheminots opérants sur une ligne. Voilà la finalité du projet. Si vous le dites comme ça avec vos mots, on peut en discuter, mais arrêtez de nous balancer des trucs en disant qu'il n'y a rien qui change qu'il ne faut pas nous inquiéter. Non, on sait très bien qu'il y a quelque chose derrière. L'activité reprend tout.

M. TROUCHAUD, UNSA-Ferroviaire

Vous avez dit, tout à l'heure, que c'était préférable pour le chef d'UP TGV de Lille, qui travaille déjà à 90 % pour l'Axe Nord, d'avoir ces informations. Je retourne la problématique. Pour le 170, c'est le chef d'UP de Fives et lui, comment est-il intégré dans l'Axe, parce qu'on n'en parle pas ?

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Il n'est pas intégré en fait au niveau de l'Axe. L'UP de Lille-Flandres restera toujours TER et s'il y a de la charge TER au 170, ce sera une prestation croisée entre TER et Voyages.

M. HOUEL, CGT

Charge TGV.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Oui.

M. TROUCHAUD, UNSA-Ferroviaire

Justement, ils ne seront donc pas sous la direction de l'Axe. Quand il y aura des CODIR pour le chef d'UP de Fives, comme c'est le cas pour le chef d'UP de Lille, ils ne se sentent pas forcément concernés à 100 % des thèmes actuels. Comment les informations vont alors arriver ?

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Après, on ne peut pas comparer Thierry et son homologue côté TER, parce que pour l'UP de Lille-Flandres, je ne connais pas le pourcentage de répartition de charges, mais je pense qu'il travaille à 90 % pour TER, donc, quelque part, il va avoir un CTT dédié ou il sera spécialisé sur le projet TGV, et ça suffira largement ! Il sera en fait le relais avec Thierry. Actuellement, je pense que ça fonctionne comme ça. Ça, ce n'est pas un problème.

M. TROUCHAUD, UNSA-Ferroviaire

Ce n'est pas actuellement comme ça que ça fonctionne puisque sur l'UP de Fives, il y a actuellement quatre CCT formés au TGV pour, si je ne me trompe pas, une vingtaine de conducteurs formés au TGV et huit journées TGV. Si l'on fait le ratio, en dehors de

ceux qui sont au roulement et qui en font plus ou moins régulièrement, tout le reste en fait un par trimestre voire par semestre, quand il n'en fait pas un en double en stage, pour ne pas perdre la connaissance, et quatre CTT formés au TGV... Là, vous me dites qu'on va dire aux CTT qui sont formés au TGV, donc quatre, qu'il faudra qu'il en reste un qui aura la compétence TGV.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Non, je n'ai pas dit ça ! J'ai dit qu'il y aura sûrement un CTT sans doute de relais. Je ne connais pas, en fait, le fonctionnement, donc s'il y a quatre CTT qui sont formés au TGV, ça me va bien. Ça fait quatre personnes qui peuvent travailler potentiellement pour l'Axe Nord. On ne va pas forcément changer l'organisation.

M. TROUCHAUD, UNSA-Ferroviaire

Dernière question. Dans le projet, on ne voit pas la partie relative au calcul des primes, etc. Est-ce qu'elle sera intégrée à l'Axe ? Est-ce que ça sera toujours contractualisé avec l'ET ? Les primes Traction sont quand même très pointues. Là, on ne voit pas...

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Très bonne question, on n'en a pas parlé. Ça fait justement partie de tous les travaux à mener, c'est-à-dire que là le projet va être divisé en six lots : la partie de la sécurité ; la partie relative à l'organisation et au management ; la partie sur le pilotage de la production ; gestion et finance ; pilotage RH ; et la conduite du changement. Dans tous ces lots, ça va être toutes les fonctions support qui travaillent pour l'UP auprès de chaque établissement, point par point, on va voir comment ça peut être travaillé. Soit, c'est l'Axe Nord qui reprend, soit, ce sera une prestation croisée dans chaque établissement. Ce qui se dessine, en matière de calcul de prime Traction, qui demande des compétences quand même très particulières, ce sera vraisemblablement des prestations croisées. En fait, c'est un travail à mener point par point sur tous les sujets.

M. TAILLEZ, CFTD

Pour ne pas redire tout ce qui a été dit, effectivement il y a deux problèmes qui ressortent : le 170 puisqu'il n'est pas sous coupe hiérarchique de l'Axe Nord ; et les fonctions transverses. On a bien compris que c'est un premier projet et qu'il va y avoir pas mal de travail là-dessus. Je pense aussi qu'il y aura des échanges. La seule chose, pour le 170, finalement, ce n'est pas tant que ça un problème TGV, mais c'est plus un problème TER. Si, effectivement, vous récupérez un roulement qui fait 20 % de charge GV, huit JS TGV et le reste en réserve TER, ça va poser des problèmes à TER.

Je vais parler d'une région que vous connaissez bien, puisque vous avez cité l'exemple, Lyon-Scaronne qui avait un roulement mixte TGV suisse et il faisait également du TER suisse, et il y a eu une décision arbitraire de TER de ne pas garder ce roulement mixte, ce qui fait que les tégévistes sont restés sur le roulement suisse, et Lyon a dû reformer un roulement TER complet à la Suisse. Ça a coûté 3,5 millions d'euros. Tout à l'heure, je vous ai encore entendu dire qu'avec vos décisions managériales, vous pesez le pour et le contre au niveau financier, là à Lyon, on a bien eu une décision dogmatique de TER qui a coûté de l'argent. Ma question est simple. On sent que pour Voyages, pour le 170, il n'y a pas trop de sujets. Je pense que Voyages se dit qu'il n'est pas trop dérangé tout compte fait. Je ne pense pas non plus que TER Hauts-de-France a une position dogmatique, mais si demain TER Lyon dit qu'il ne veut plus de trucs transverses, qu'il ne veut plus de roulements transverses,

vous allez vous retrouver dans une situation où à l'Axe, côté TGV, ils vont se retrouver avec 20 conducteurs supplémentaires et nous avec une réduction de 20 conducteurs. Ça aurait clairement des impacts productifs. Ma question : qu'est-ce que l'on va faire si l'on en arrive au même cas que Lyon-Scaronne ?

M. WATTEBLED, CGT

Avant que vous répondiez à mes questions de tout à l'heure, j'en ai d'autres. Ce projet n'a pas d'impacts sur la santé, sur la sécurité, les conditions de travail des opérateurs, donc vous avez fait un GAME ou un MSC.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

C'est en cours.

M. WATTEBLED, CGT

D'accord. Vous faites l'étude après avoir dit qu'il n'y aura pas d'impacts...

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Non, mais il n'y a pas d'impacts sur les... On ne change pas les roulements, on ne change pas les conditions de travail, et en matière de sécurité, on va construire le projet pour qu'il n'y ait pas d'impacts.

M. WATTEBLED, CGT

D'accord. Point 8 « avec des représentants locaux des agents concernés ». De qui parle-t-on ? Qui sont les représentants locaux des agents concernés ?

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Là, on va lancer des bilatérales au niveau de chaque OS pour discuter du projet. Il serait intéressant, dans ces bilatérales, c'est qu'il y ait des représentants de chaque UP. C'est ça l'intérêt.

M. WATTEBLED, CGT

Je vous repose la question. Qui sont pour vous les représentants locaux des agents concernés ?

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Des représentants d'OS dans les UP Paris-Nord et Lille TGV.

M. WATTEBLED, CGT

Calendrier des instances. « Le projet fera l'objet d'une information au CSE TER Hauts-de-France ». Ce ne sera qu'au CSE TER Hauts-de-France...

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Non, non, pas du tout.

M. WATTEBLED, CGT

Ce n'est pas marqué...

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

C'est la note des Hauts-de-France. Déjà, la préinformation a été présentée à Transilien, côté Axe TGV Nord et là au niveau TER Hauts-de-France. Il y aura forcément des présentations et une continuité dans les trois CSE.

M. WATTEBLED, CGT

D'accord. Conduite du changement. Depuis tout à l'heure, vous présentez un projet et il n'y a pas de changement, mais alors pourquoi une conduite du changement ?

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Si l'on discute autour de la table et que vous posez autant de questions, c'est qu'il y a quand même des sujets de compréhension, il faut expliquer comment ça marche et expliquer ce que l'on veut faire. C'est ça en fait la conduite du changement. Il y a quand même un rattachement hiérarchique et managérial, et l'on veut bien montrer le sens de ça, où des agents travaillent pour une activité alors qu'ils travaillent déjà pour cette activité, et ça améliore le pilotage. Là, en matière de conduite du changement, il y a du boulot, parce que c'est le message et ce que l'on veut mettre en place. Je pense qu'il faudra du temps pour que le message passe.

M. WATTEBLED, CGT

Ouais et deux dernières choses. Je fais partie de la filière Transport Mouvement. On nous a inculqué à l'embauche une vision transverse de la sécurité, ce qui fait la force du système ferroviaire, c'est d'avoir une vision transverse. Là, vous êtes en train de rigidifier les choses et d'inculquer aux mécaniciens la seule vision Voyages qui, si j'entends bien les messages, a une vision plutôt mercantile que service public. Il faut faire du pognon... C'est la pompe à fric des choses. Voyages ce n'est pas ça ?

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Pas du tout !

M. WATTEBLED, CGT

Alors là, ça m'intéresse ! La différence entre Voyages et TER, ça m'intéresse. Pour vous, c'est pareil ?

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Au niveau du management de la sécurité, je suis désolé, mais...

M. WATTEBLED, CGT

Je n'ai pas parlé de management de la sécurité...

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Même, c'est au niveau de la sécurité, ça ne change rien.

M. WATTEBLED, CGT

D'accord... Dernière chose, les TERGV. Ce sont des TGV, ce sont des TER qui vont vite... Sur la côte, à part le bruit des mouettes... Il y a quand même une certaine synergie avec TER, du coup, comme c'est du TERGV. Est-ce qu'il y aura un impact sur les dessertes ? Est-ce qu'il y aura un impact sur le mécanicien, par exemple ?

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Actuellement, tout ce qui est charge TERGV reste, c'est ce que l'on assure au niveau de l'UP Lille TGV, et ne change pas. Cette charge restera dans le giron Voyages.

M. WATTEBLED, CGT

OK, ça ne change pas, ce sera payé par le conseil régional. C'est une prestation, OK. Je vous parle du mécanicien qui est actuellement dans une UP transverse, on va dire, une UP où il y a du TER et du TGV, même s'il est déjà spécialisé, mais la politique de Voyages est différente de celle de TER. Le fait d'avoir son propre mécanicien plutôt que de l'avoir en transverse, est-ce que ça peut changer les choses ? Je parle d'une correspondance ou d'une annulation de train. Quel impact est-ce que ça pourrait avoir ?

M. RABIER, Président

Là, c'est TER qui parle. Nous n'avons pas d'ambition à TER de prendre en charge la production TERGV avec des ressources qui seraient affectées dans une UP TER. Est-ce que ce que je viens de dire est clair ? Je dis la même chose pour les contrôleurs. On a d'ailleurs déjà répondu à cette question il y a quelques CE et non CSE. La manière de produire le TERGV, vous l'imaginez bien, M. MARTEL le dirait mieux que moi, on ne va pas faire une relève à Lille, ce serait de l'abnégation. Ce qui nous intéresse, c'est ce que ça marche, que ça tourne, qu'il y ait plus de TERGV. C'est l'objet de tous les débats difficiles et actuels avec les maires, etc. Il y aura donc une contractualisation dans la future convention, je l'espère de tous mes vœux, de plus de TERGV, parce que ça correspond à un vrai besoin et c'est un succès. C'est la seule région en France, vous pouvez vous en satisfaire, vous avez suffisamment dit que vous avez contribué à ce succès. On est la seule région à avoir du TERGV. On entend le conforter et l'augmenter, mais on n'a pas vocation à enlever cette charge de l'UP TGV pour la remettre dans une autre UP TER. Est-ce que je suis clair ? C'est le produit, c'est le TGV. On ne va pas compliquer la production qui est déjà assez complexe. On a déjà assez de dysfonctionnements. Nous ne sommes peut-être pas parfois complètement lisibles dans nos manières d'aborder les réorganisations, je veux bien l'entendre. On n'est quand même pas complètement tordus à vouloir complexifier à outrance une manière de produire quelque qui marche plutôt bien, si l'on parle du produit TERGV. Est-ce que c'est clair monsieur WATTEBLED ?

M. WATTEBLED, CGT

Ouais, ça va être complété par mon camarade de gauche, si vous voulez comme ça. Dernière question. Les passerelles seront peut-être plus compliquées, parce que de TER on va à TGV, et là c'était le même patron... C'était une même UP, un même patron, on se connaît, etc. Demain, la rigidité ou le tubage de l'activité et de notre activité, comment vont se passer les passerelles ? Est-ce que vous ne serez pas tenté d'embaucher directement à TGV plutôt que de prendre une passerelle ? Dans un premier temps, vous allez me dire non, mais à terme, est-ce que ça va se passer différemment ?

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Je peux répondre directement. La procédure c'est l'ET Hauts-de-France, la RH059 restera applicable. Actuellement, les passerelles dans les Hauts-de-France concernant les agents qui viennent du FRET et du TER restent inchangées.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

On fait la même chose aussi sur le bassin parisien. Chaque parcours professionnel, sur la zone territoriale, reste en place.

M. ROTOLO, RS CGT

En gros, je prends la question comme ça. Demain, il y aura une activité TGV. On a le TERGV dans les Hauts-de-France. En gros, il va falloir un accord de sous-traitance. Vous n'aurez plus les capacités, vous n'aurez plus les conducteurs, mais on aura toujours du TERGV. Ce sont quand même les conducteurs de TGV qui font du TERGV, donc il y aura bien une sous-traitance. Il y aura un prêt de conducteurs. Demain, l'entité TGV pourrait dire que c'est tel prix, puis un autre jour un autre prix plus cher. Ça aurait peut-être un impact sur notre activité. S'il manquait un conducteur sur un TGV et qu'il faut mettre un TERGV à poil, quelle sera la priorité pour l'entité TGV ? Il y aura des choix à faire... Ça aurait forcément un impact sur le TERGV. En gros, je pense que c'est comme ça que se présente la question.

M. RABIER, Président

Le contrat que l'on est en train de travailler, et c'est dur, vous le savez, avec la région pour plusieurs années. L'autorité organisatrice vise à remodeler, pour la partie nord du territoire, fortement le service des TER classiques, et vise aussi à augmenter le TERGV. Le système de production des TGV, vous prenez l'exemple d'un manque de conducteurs TERGV, parce que Voyages ferait le choix de plutôt combler un vrai TGV qui n'est pas TERGV, plutôt qu'un TERGV. En réalité, ça ne se présente pas, puisque c'est le même conducteur TGV, au départ, par exemple, de Paris qui une fois arrivé à Lille devient TERGV pour finir sa tournée, donc s'il vous manque un conducteur de TERGV, il vous manque aussi le conducteur du TGV à la fin ou au début. C'est ça que je suis en train de vous dire.

M. HOUEL, CGT

Quand la rame arrive, par exemple, l'UM de Paris, certes peut-être que le conducteur de tête coupe en TERGV à Dunkerque, mais si le conducteur de queue n'est pas là, parce qu'il a été réquisitionné pour assurer un TGV Lille — Paris, eh bien le TERGV reste à quai à Lille-Europe, et puis ça s'est déjà produit. On a le même problème dans l'autre sens, où le TERGV partant de Calais arrive en tête à Lille-Europe. Le TERGV qui vient de Dunkerque force à son cul. Si le conducteur est réquisitionné pour aller ailleurs... Vous voyez, ce n'est pas forcément le même conducteur qui assure la partie TGV et la partie TERGV.

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Je peux répondre. Effectivement, c'est déjà arrivé que des TERGV n'aillent pas à Dunkerque, mais à chaque fois, c'était à la suite d'un problème de matériel. Il y avait des incidents, il y avait le matériel, et plutôt que de poursuivre le train... Il y avait les conducteurs. Je me suis proposé pour le faire, parce qu'avec les tempêtes, à un moment, il y a eu des problèmes, mais ce n'était pas un problème de conducteur, c'était un problème de matériel. Il y a des tensions sur le matériel TGV, effectivement, il ne faut pas le nier, et là c'était uniquement pour ça.

M. HOUEL, CGT

Et, donc qu'est-ce que l'on privilégie dans ce cas ?

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Quand c'est comme ça...

M. HOUEL, CGT

On supprime le TERGV pour favoriser le TGV pur Lille — Paris, Lille — Rennes et compagnie. À un moment, l'Axe va faire la même chose avec la gestion de son personnel.

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Il y avait des solutions au niveau des TER pour ramener les clients jusqu'à Dunkerque. À contrario, ramener les clients jusqu'à Paris, en direct, il n'y avait pas.

M. RABIER, Président

Globalement, il ne faut pas que l'on dérive sur la nature du débat. L'objectif n'est pas d'apprécier ou non la qualité du TERGV, elle est globalement plutôt bonne. Chacun le sait autour de la table. On n'a pas d'animosité à l'égard de la prestation réalisée par Voyages. Je vous confirme que l'on va continuer dans le temps quand bien même elle augmenterait de 40 %, en espérant que ce plan de transport se mettra bien en œuvre en décembre.

Je voulais quand même répondre à monsieur WATTEBLED, tout à l'heure, sur ce qu'il va rester à TER dans le CSE une fois que tout le monde aura... Je vais quand même le dire. On a donné les chiffres — vous allez travailler rapidement, puisque nous avons un CSE extraordinaire avec les CASI, la semaine prochaine — du nombre de votants. Il y a tout le monde y compris les alternants, mais ce sont plus de 4 000 personnes qui sont affectées au CSE d'ici. Vous en avez quelques centaines qui travaillent effectivement pour d'autres activités, dont par exemple les conducteurs Voyages chez monsieur DECOOL. Vous en avez au FRET, vous en avez aux wagons, et l'on a un dossier juste après. Ces personnels sont rattachés à des organisations TER, mais en réalité ils travaillent pour d'autres activités et vous le savez. Il y a aussi ce que l'on appelle des prestations croisées. Ce n'est pas gratuit, l'autre activité paye TER pour faire ça, comme quand TER fait de la charge Voyages avec le 170, Voyages paye cette charge comme l'infra. On ne l'a pas dit, mais l'infra s'occupe des réserves à disposition et paye TER pour faire ces réserves à disposition. Tout ça n'est pas gratuit. On n'est pas dans des organisations complètement hermétiques, parce que là où c'est pertinent, là où c'est intelligent, et les travaux montreront ou pas comment on fait avec les réserves à disposition. On laisse des entités qui travaillent encore pour d'autres. La logique, vous avez raison, ne date pas de cette année. De plus en plus, chacune des activités de l'entreprise cherche à disposer de l'ensemble de ses ressources. Ça a commencé par les locations avec le FRET, si vous vous souvenez, l'affaire a plus de 20 ans... Le plan Véron, il y a eu l'intégration industrielle du FRET, vous avez refait l'histoire, monsieur HOUEL, vous avez complètement raison. Je ne suis pas en train de dire que c'est bien ou non, je suis en train de vous dire que ce n'est pas un dossier finalement nouveau. On est peut-être peu inventifs comme dit monsieur ROTOLO, mais chaque activité a vocation à mieux piloter l'ensemble de ses ressources : techniques ; humaines ; et autres. Ce n'est pas forcément pour lutter contre une concurrence immédiate. Pour Voyages, c'est plus ambigu. On ne sait pas si des gens arriveront avec des TGV. Des entreprises arrivant avec des TGV commandant des sillons, pour l'instant c'est possible, mais pas complètement avéré. À TER, ce sera des

choix politiques. On l'a encore dit ce matin. Potentiellement, on sera peut-être menacés, donc ce n'est pas illogique que chacune des activités cherche à se renforcer d'une manière ou d'une autre, et l'aspect managérial n'est pas neutre. Je vous explique ce que vous connaissez depuis 20 ans. Nous aurons encore, et l'après-midi que nous passons encore en témoigne, des dossiers où l'on raccrochera des gens qui ne seront pas complètement dédiés à l'activité, mais je vous rassure, le CSE TER a vocation à s'occuper des acteurs TER qui sont plusieurs milliers sur cette deuxième région TER de France, et ce n'est pas une petite poignée d'agents. On parle de plusieurs milliers d'agents, quand bien même quelques centaines d'agents, dans les mois ou années, quitteraient les établissements qui ne travaillent pas que pour TER.

M. WATTEBLED, CGT

Partons sur ce terrain-là ! Vous êtes en négociation avec le conseil régional sur une convention TER. En gros, pour faire fonctionner mon train, il me faut tant d'agents et tant de pognons. En gros, c'est ça. Je caricature vraiment au maximum. Là, on va perdre environ 300 ou 400 personnes. Il n'y a pas que Voyages... Il n'y a pas que les conducteurs du moins. Allez, disons 300 agents. C'était dans les frais que l'on présentait au conseil régional, parce que ça fait fonctionner le TER, le truc transverse 170, le roulement 170. Dans votre facture que vous présentez au conseil régional, est-ce qu'elle a été réduite à la suite du retrait de ces 300 personnes ou quand vous aurez enlevé les 300 cheminots ?

M. RABIER, Président

La facture actuelle — la facture depuis plusieurs années, on a des conventions qui existent en Picardie et qui continuent en Nord-Pas-de-Calais — et présentée au conseil régional n'a jamais concerné des acteurs, des cheminots, qui travaillent pour d'autres activités. Sinon, ce serait du vol.

M. WATTEBLED, CGT

Je suis désolé de le dire. Le vendeur ou la vendeuse qui travaille dans une gare Voyages, mais qui vend du billet TER, est facturée au conseil régional.

M. RABIER, Président

Oui, tout le monde est d'accord là-dessus. On veut que le vendeur vende toute la gamme tarifaire Voyages et TER, et donc il y a ce que l'on appelle des prestations croisées, comme pour le 170, quand il fait une charge Voyages, ce n'est pas TER qui la paye et c'est logique. Je parle plutôt des agents dans les unités FRET du Technicentre. Je parle plutôt des agents wagons dont on va parler tout à l'heure, où là ça n'apparaît pas dans la facture du TER. On fait une différence entre ceux qui sont en prestations croisées et ceux qui...

M. WATTEBLED, CGT

Et les mécaniciens ? Est-ce qu'ils apparaissent ?

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Hier, j'ai fait ma feuille de route avec l'Axe Nord, je rendais compte, au niveau financier, avec le pôle GEF de l'Axe Nord. Quand j'ai des frais d'amélioration, j'ai mon pôle GEF à TER, mais finalement la gestionnaire n'est là que m'informer, puisque que derrière je ne travaille qu'avec l'Axe Nord. Toutes les facturations, les conducteurs TGV sont

payés par l'Axe Nord. La facture leur est envoyée, ce n'est absolument pas le TER. Ça se fait par les catégories dans les fiches trains. Un train est prévu avec une catégorie statistique qui dit que c'est TERGV, donc c'est TERGV qui va payer la prestation. Il y a une partie, c'est l'école statistique pour dire que c'est un train qui est recensé Voyages et c'est Voyages qui va payer. Après, pour tout ce qui est entre les deux, ils ont fait une sorte de forfaitisation entre eux. Sinon, c'est bien défini. J'ai ma part pôle budget Voyages et TER.

M. RABIER, Président

J'ai envie de vous dire que c'est nécessaire, quand on est audité, et dans beaucoup de régions ça a été le cas, par l'autorité organisatrice. Il faut pouvoir présenter des factures et une situation propre comptablement parlant, mais c'est comme vous quand vous gérez un ancien CE. Il y a des règles et heureusement. Sinon, ce serait une situation complètement ubuesque et anormale.

Mme COQUERIAUX, UNSA-Ferroviaire

J'ai une interrogation, mais pour les personnels RH qui gèrent les personnels de l'Up Traction TGV et puis pour les agents du Technicentre Hauts-de-France dont les UV vont être rattachés à... Si, par exemple, ça marche un peu par portefeuille, ça fait à peu près 230 agents, j'ai fait le compte avec les trois dossiers d'aujourd'hui, quid des gestionnaires RH ? Quel est l'impact aussi sur les services RH et peut-être même aussi sur les services de gestion financière ? C'est la question que je pose.

M. RABIER, Président

Je vais y répondre Agnès. Il y avait monsieur HOUEL.

M. HOUEL, CGT

Ouais, je vais reprendre un peu. J'ai noté tout ce qui s'est dit. Il faut que vous apportiez quand même assez rapide concernant l'avenir du 170, parce que vous m'avez demandé ma position, je vous l'ai donné, mais j'attends la vôtre. D'autant plus que le 170, si je ne me trompe pas, n'est pas connu de la PCAS en conception, c'est un roulement fantôme. C'est encore l'UP Flandres – Artois et l'UP TGV qui créent artificiellement le 170 avec de la charge, mais en conception le 170 n'existe pas. Quand on reçoit des projets de roulement, à J-60 — allez, on va être optimistes — le 170 n'existe pas. Qu'est-ce qu'il va se passer ? Aujourd'hui, la direction arrive à créer un roulement fantôme, parce que la charge de travail est au sein d'un même établissement et régie par un adjoint de production, monsieur Christophe GHESQUIERE aujourd'hui. Demain, on va devoir créer un 170 en travaillant à la fois avec l'adjoint de production de l'ET Hauts-de-France et l'adjoint de production de l'Axe Nord. Première question. Ensuite, je rebondis sur ce que Julien disait concernant les 20 agents qui sont aujourd'hui autorisés sur le TGV, et qui sont pour un certain nombre d'entre eux au roulement 170 et pour d'autres au banal. Si demain on les reverse à l'Axe Nord, je suis d'accord avec Julien quand il dit qu'au niveau TER, l'UP Flandres – Artois va être plus bas que terre. Au niveau des ressources, ça va être extraordinaire ! On va se retrouver — et c'est là l'utopie du sujet, je mâche mes mots — avec un sous-effectif au TER qui va générer des suppressions de trains au quotidien, et d'un même côté, on va créer un sureffectif à Voyages, parce qu'il n'y a pas de charge de travail Voyages pour ces 20 agents. Dans un roulement, aujourd'hui, où l'agent peut faire les deux. On va lui dire, par la force des choses on ne pas lui laisser le choix, qu'il est

reversé à l'Axe Nord. Vous allez créer quelque chose d'ahurissant ! Je vois que vous ne m'écoutez pas, ce n'est pas intéressant, peut-être... Sinon, j'ai 15 h 45 pour rentrer plus tôt à la maison... Non, mais c'est important. J'insiste, parce que ce roulement, vous n'étiez peut-être pas au courant, n'est pas connu de la conception. C'est un roulement qui se crée au sein de l'établissement Traction. Il faut que vous puissiez répondre sur l'avenir de ce roulement. C'est exactement ce qu'il s'est produit au FRET. Vous allez me dire que je suis attaché au FRET, mais pour moi, le transport par rail est d'utilité publique, j'y tiens... C'est exactement ce que l'on a connu et ce que l'on connaît aujourd'hui. On a séparé par produit. Ici, on gère une direction charbon – acier... Non, mais c'est ahurissant !

Ensuite, je rebondis sur le parcours professionnel, parce que je lis. Point 7, il n'y aura pas de changement. Pour rappel, la dernière fois que l'on a renégocié le TNPC RH059 [3:35:07.9], c'était pour y intégrer les agents de la Picardie. Là, on a déjà fait de la discrimination, parce qu'en fin de compte la direction a exclu d'une manière unilatérale des agents du FRET de la direction sur les rails qui sont à Tergnier. Ils ne sont certes pas nombreux, mais cette direction a refusé de les intégrer dans le parcours professionnel des agents de conduite du bassin d'emploi Hauts-de-France. Pour demain, je me pose la question. Si l'Axe Nord qui fera partie entière de ce document, les réunions étaient entre les représentants syndicaux, la Direction de l'ET Hauts-de-France et un représentant de la DFCA, mais demain il faudra bien un représentant de l'Axe Nord, vous êtes d'accord avec moi, est-ce qu'ils ne vont pas décider d'exclure, je ne sais pas, parce qu'il fait toujours très beau sur la côte, d'exclure les agents, parce qu'ils peuvent profiter du soleil, on va laisser le TGV aux autres... C'est une seconde interrogation, parce que l'exclusion des agents de conduite sur les rails est quelque chose auquel on ne s'attendait pas du tout, mais ça s'est quand même fait.

Ensuite, concernant ce que disait mon camarade Xavier, par rapport au fait que l'on se pose des questions, parce qu'aujourd'hui au sein du parcours professionnel, on est dans un vivier en fonction de l'ancienneté, etc., et ce matin on a discuté des salaires, des bas salaires, des petits salaires. On en a conclu que la moyenne fait qu'un cheminot jusqu'à 50 ans est en dessous de la moyenne et au-dessus de 50 ans, il est au-dessus de la moyenne. Régulièrement, la direction nous dit que l'on coûte de plus en plus cher, parce que le fameux GVT qui fait que l'on nous demande de travailler plus longtemps, on coûte systématiquement plus cher. Est-ce que demain, au nom de la concurrence, l'entreprise – je vais tout le temps chercher des idées farfelues, mais le tort que nous avons à la CGT, c'est ce que nous avons tout le temps raison deux ou trois ans avant, souvent la direction rigole en disant que vous le saviez – ne va-t-elle pas décidée pour réduire ses coûts de former un agent au matériel sur une ligne, parce qu'on a bien entendu que l'on allait mettre en place des navettes entre Lille — Flandres et Paris-Nord, une rame, un conducteur, un ASCT. C'est ce qu'il va se faire pour le SA 2020. Est-ce que l'Axe, vu que c'est l'Axe qui va décider, ne va pas dire qu'il va embaucher des jeunes qui coûteront vachement moins cher ? À l'arrivée de la concurrence, l'Axe pourrait se positionner parce qu'il serait moins cher. Vous voyez, c'est quelque chose... Je vois que vous ne dites pas non, vous pensez que j'ai soulevé un lièvre...

Ensuite, un truc sur lequel je déborde. C'est très récent, ça date d'hier ou d'avant-hier pour la DCI sur la fusion de la Picardie. Malheureusement, une fois de plus, la direction a décidé de prendre ses responsabilités, et elle a refusé d'appliquer correctement le

RH0910 concernant l'exercice de notation sur l'établissement Traction Hauts-de-France. Demain — pour moi l'automne c'est demain, je suis de Dunkerque, donc je ne connais pas le soleil, c'est l'automne 12 mois sur 12... — on va rattacher les agents de conduite de l'UP Voyages et de l'UP Paris-Nord à l'Axe Nord. Ces agents de conduite vont être sortis des listes de l'établissement Traction Hauts-de-France. On va devoir appliquer un second RH0910 alors qu'il y a encore un qui est applicable sur deux exercices de notation, mais ça va être une catastrophe, parce qu'hier, je n'ai pas insisté, mais ça n'a pas tellement été excellent ce qu'il s'est passé hier. Vous avez dit que vous avez une lettre de cadrage du national précisant que vous appliquez de cette manière le RH0910. Je souhaite bon courage aux délégués de commissions pour l'année prochaine.

M. RABIER, Président

Je vais répondre à la question de madame COQUERIAUX ainsi qu'à celles, en partie, que vous avez soulevées monsieur HOUEL, avant que mes collègues continuent.

Le sujet des frais de structure, dont on parle régulièrement, là on a évoqué les acteurs RH et GEF, mais il n'y a pas qu'eux, est un sujet qui n'est pas simplement de répartition pour savoir qui les paye. C'est un sujet beaucoup plus général où l'est un peu en écart, à ce jour, par rapport au décret qui est sorti, de mémoire, le 26 décembre. Il donne, comme niveau, il y a un taux de 10 % qui n'est pas très élevé et qui a été cité dans ce décret. C'est le niveau de frais transverses potentiellement transférable en cas de perte de marché TER. En réalité, on n'est pas à 10 % dans l'entreprise. C'est bien supérieur à 10 %. C'est un de nos points faibles sur lesquels on doit travailler. On l'a déjà indiqué, on a déjà donné des dossiers, et c'est vrai que l'on se pose un certain nombre de questions. Ce n'est pas simple parce que ça nécessite des réorganisations, des efforts, de la digitalisation. Les choses avancent, mais pas facilement. Après, ce que souligne madame COQUERIAUX, c'est qu'au fond vous avez des acteurs dans des établissements, en région, qui sont plutôt TER, mais qui prestent pour des agents dans des unités comme l'UP Voyages pour d'autres activités. Si vous transférez une unité, au-delà des questions qui sont posées, ce sont déjà des agents payés par Voyages, des conducteurs jusqu'au chef d'unité. C'est simple, j'ai envie de vous dire, comptablement parlant. En revanche, tous les pôles, en établissement ou en direction régionale, restent TER, donc mécaniquement vous enchérissez les coûts TER, parce que vous n'avez plus de prestations croisées financières de Voyages qui viennent vous payer une petite quote-part des agents TER transverses qui travaillent pour le TGV. On est bien d'accord qu'en transférant une unité, les nouveaux pôles RH, GEF, etc., qui vont travailler pour traiter les sujets de l'unité Voyages, ce ne sont plus les pôles de l'établissement ou de la région TER. J'espère être clair dans mes propos.

Oui, pour rejoindre l'interrogation de madame COQUERIAUX, ça nous oblige, au-delà des efforts que nous devons faire à la demande du conseil régional, parce qu'il veut investir dans les trains, dans le service nouveau qu'il souhaite, il nous le dit depuis toujours, il ne s'en cache pas, il l'a même redit lors du colloque du 17 octobre. Il ne veut pas forcément créer des postes transverses. Il veut du service visible et plus de monde dans les trains. On ne peut être que d'accord sur cette idée du service public. Ça nous impose des efforts pour plusieurs raisons. L'autorité organisatrice nous demande de baisser un peu nos frais de structures. Il y a un retrait progressif — mais c'est un mouvement de fond, ça ne date pas de cette année — de toutes les activités autres pour lesquelles elles sont encore intégrées chez nous et enchérissement

potentiel des coûts des frais de structure. Ça nous impose donc de travailler ce sujet-là clairement et sans attendre. Voilà ce que je peux dire aujourd'hui. Le fait qu'il y a un transfert de l'UP Voyages ne signifie pas pour autant qu'à la même date, d'un seul coup il y ait un RH ou un GEF en moins ici. Il faut quand même que l'on y réfléchisse. Ce n'est pas aussi mécanique que ça, c'est assez délicat, en réalité, comme exercice.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Sur le 170, j'ai bien noté vos attentes et vos interrogations. De tout de façon, ça fera partie du groupe de travail. On va, en fait, étudier à fond le dossier, en sachant que l'on n'a pas forcément de position dogmatique par rapport à ça.

Après, sur la conception du 170...

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Concernant la conception, le roulement 170 existe actuellement pour la partie TGV. Au final, le roulement 170 est créé en trois parties. Il y a la partie TGV où c'est l'Axe Nord qui donne cette charge, et ce sont des journées entièrement dédiées Voyages. Il y a la partie infra, où c'est l'infra qui donne par rapport aux réserves, et après il y a la partie où il y a des JS 100 % TER. C'est au final un roulement mixte, mais qui est dédié. Chaque journée est dédiée à une activité.

Concernant le rattachement du 170, ce n'est pas prévu. Justement, on se donne du temps par rapport à ça. Du jour au lendemain, je vais récupérer le 170 et je vais récupérer tous les conducteurs TGV. J'entends bien, derrière le TER est en grande difficulté, et moi aussi, parce que derrière je vais avoir des problématiques où j'aurai des agents dont je ne saurais pas quoi faire. Si, à un moment il doit y avoir un rattachement, on se donne du temps, il faudra qu'on le prépare et faire en sorte que l'effectif qui va venir chez nous, les agents, on récupère ce que l'on a besoin en charge. Peut-être que l'on donnera ça à l'infra. Pour le moment, très franchement, on ne sait pas. Les conducteurs qui font des journées, ça fait un tel volume de formation de journées TGV, on va récupérer ce volume, mais en aucune façon on n'a l'intention de piller TER. Ce n'est dans l'intérêt d'aucun de nous deux. Il faut aussi qu'au niveau social, par rapport aux agents qui ont été formés au TGV, on tienne compte du fait qu'il va falloir dire aux agents qu'ils ont été formés au TGV, mais qu'ils ne viendront pas. Actuellement, je travaille ça avec Rémi PANNIER, mon DET, et Sylvain VERMUSE, le CUP. On parle beaucoup de ça pour savoir comment on peut faire pour cette partie sociale. C'est pour ça qu'on ne veut pas trop mettre la charrue avant les bœufs. On essaye de voir pour les formations comment on peut alimenter le roulement. Pour le moment, je vous avoue que l'on n'a pas encore les solutions. On essaye de voir ce qui peut être le mieux pour tout le monde.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

J'ai noté pour le parcours professionnel et embauche directe au TGV. Là, c'est pareil, il n'y a aucune volonté, le parcours professionnel est prévu dans les textes nationaux et que l'on embauche des conducteurs aguerris pour aller au TGV. Il n'y a aucune remise en cause. C'est clair et net ! Pour le parcours professionnel, on les garantit sur les zones d'emplois, et les groupes de travail vont être étudiés dans ce cadre.

M. HOUEL, CGT

C'est parce que nationalement les parcours professionnels sont régis par la Direction nationale de la Traction. On s'aperçoit bien aujourd'hui que les activités ont la main mise sur la Traction et plus forcément la Direction nationale de la Traction. Elle existe encore sur le papier, mais ils ne sont plus décideurs. On le voit bien quand on dépose une DCI nationale auprès de la Direction nationale de la Traction. Les réponses nous disent de nous adresser aux activités. Limite, ils sont dépités l'air de dire qu'ils ne servent plus à grand-chose. Ça existait déjà, mais avec la séparation, le peu de mixité qu'il reste encore aujourd'hui, si l'on devait complètement le séparer, c'est la mort annoncée de la Direction nationale de la Traction, parce que ce n'est plus ni moins que la mort annoncée des établissements Traction auxquels étaient rattachés les agents de conduite, des tractionnaires, et ça un agent de conduite y tient, parce que 95 fois sur 100 la personne que l'on a en face de nous est quelqu'un qui vient du domaine tractionnaire. Il sait de quoi l'on parle. Si vous mettez demain à la Direction de l'Axe Nord un administratif qui ne sait pas ce que ça veut dire de faire une préparation courante ou faire un essai de frein journalier, eh bien on est mal barrés !

Au FRET, c'est souvent ce qu'il se passe. Un directeur FRET n'a pas cette notion Traction. Certes, on a une direction Traction qui fait un peu le lien, mais on a de plus en plus de difficultés à parler « métiers » avec des gens du métier.

M. WATTEBLED, CGT

Non, mais si l'on ajoute à ça, par rapport à ce qui vient d'être dit, la fin des CPC, où l'on parlait « métiers » au niveau national, dans quelle instance ou à quel endroit va-t-on pouvoir parler « métiers », si l'on ne peut même plus en parler avec son dirigeant, parce que ce n'est pas son métier... Vous voyez, il y a quand même une notion de métier. Quand on touche à la sécurité, c'est important de parler des gestes métiers, c'est important de parler des métiers.

Dans la déclaration, là on est en phase d'initialisation, il y aura une phase des débats et une phase de vote, je pense.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

En matière de consultation au niveau de l'Axe TGV Nord, oui une consultation est prévue. Ça sera vraisemblablement en mai ou en juin.

M. RABIER, Président

L'entité prenante est celle qui est consultée, là en l'occurrence la nouvelle Direction d'Axe Nord, donc le nouveau CSE qui vient de se mettre en place. Nous sommes plutôt l'entité cédante. On passe le même dossier, mais en information. C'est comme ça que l'on fait juridiquement parlant pour ce type de dossiers.

M. WATTEBLED, CGT

On n'est pas là-dessus, mais on est sur le triptyque avec une phase d'initialisation, une phase de débats et après une phase de positionnement, donc le vote. Par contre, ce n'est pas là où je voulais en venir, mais vous avez répondu à une question qui serait arrivée plus tard. Dans la déclaration, on a posé les choses en demandant éventuellement de faire une CSSCT transverse où l'on pourrait les choses des deux côtés, voire des trois parties. Là, avec l'Axe Nord et le TER, voir si les deux CSSCT pouvaient se réunir, se coordonner ou au moins travailler sur le sujet, mais en aspect

transverse. Ça éviterait, comme l'on disait dans notre déclaration, de réunir les deux CSE voire les trois CSE et mettre 150 personnes au Zénith ou je ne sais où...

M. RABIER, Président

Ça n'est pas envisagé. On a la chance, et je trouve que c'est quelque chose d'intéressant — issue des négociations de notre RI, qui n'ont pas été simples — d'avoir une CSSCT métier Traction. Pour répondre à monsieur HOUEL, nous avons cette commission qui est centrée sur ce point avec des dirigeants qui sont censés connaître les sujets Traction à sa tête. Ça ne veut pas que vous soyez toujours d'accord avec eux. Après, dans l'ancienne forme d'instance l'on pouvait faire — on a même imaginé et je crois qu'il y a eu des dossiers nationaux pour les trains — des ICCHSCT nationaux avec je ne sais plus combien de CHSCT. Je crois que c'était le nouveau produit pour les contrôleurs. On a connu dans les régions beaucoup d'ICCHSCT qui arrivaient à réunir, pour un projet commun, différents CHSCT. On a imaginé, je l'ai déjà dit, je crois, la semaine dernière, une possibilité dans notre règlement intérieur de mutualiser des CSSCT, mais au sein de notre CSE. Je n'ai pas encore lu, pour le coup, l'accord et le RI de l'Axe, je ne sais pas quelle a été délégation, parce que c'est bien une délégation du CSE à une commission — c'est ça qui a été voté ici avec les délibérations qui avaient été posées — et je ne sais pas comment l'Axe TGV en matière de CSSCT, mais juridiquement même si ce n'est pas une réponse satisfaisante — j'entends bien — ça ne me semble pas possible cette mutualisation des CSSCT, alors qu'en ICCSCT ça l'était l'an dernier. En revanche, rien n'empêche et c'est un peu la démarche qui a été évoquée par monsieur PERRIN de réunir une table ronde, de faire des bilatérales, etc. La forme habituelle de concertation avec les délégués syndicaux est bien évidemment toujours possible, sous l'angle précis des CSSCT, ça ne me semble pas juridiquement possible. Voilà, ce que je peux vous répondre à chaud, mais je vais quand même le regarder. Pour nos dossiers, on pourra le faire, mais je ne pense pas qu'on puisse le faire entre deux CSE.

M. KIKOS, Secrétaire

Sur les dossiers économiques que nous avons dans les deux CSE, puisque notre périmètre régional nous aurons, par la force des choses, des connexions entre l'Axe Nord et le TER Hauts-de-France, et sur le même modèle d'une commission économique commune que nous avons pu faire sur la convention TER entre le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie, rien ne nous empêche de réunir une commission économique avec des élus de l'Axe Nord et des élus du TER Hauts-de-France. Après, on pourrait l'imaginer sous cette forme-là.

M. WATTEBLED, CGT

Après, la commission économique est une commission, la CSSCT est aussi une commission... Ce qui est valable en commission économique, à mon avis, juridiquement, doit l'être aussi...

M. RABIER, Président

J'ai dit que j'allais le regarder. Je ne suis pas suffisamment expert...

M. WATTEBLED, CGT

Dans le dossier, il y a quand même aspects sécuritaires. Vous dites que rien ne changera, mais il y a quand même un GAME qui est en cours, donc il faut qu'on le regarde d'un point de la sécurité.

M. RABIER, Président

On a pris note de la suggestion. Encore une fois, on initialise un dossier. Je propose que l'on parle quand même, même si la philosophie un peu identique de l'entité Tourcoing, parce qu'on y venait, et c'est peut-être monsieur SMAGHUE qui a un peu travaillé le dossier, pour que l'on puisse vous dire aussi quelques mots là-dessus. Est-ce qu'il y a une déclaration, monsieur SMAGHUE, pour l'entité de Tourcoing ?

M. HONVAULT, UNSA-Ferroviaire

J'ai une petite question concernant la mise en place de l'Axe Nord. Comment est-ce que ça va se passer pour les élus CSE titulaires ou suppléants qui sont actuellement, dans le CSE, titulaires et qui sont susceptibles de basculer, du fait de leur LPA, sur l'Axe Nord ?

M. RABIER, Président

Est-ce qu'on en a ? On me confirme que vous perdez vos mandats. En revanche, les sièges sont maintenus, on ne fait pas moins deux au CSE, et il y a de nouvelles désignations qui sont réalisées. Vous quittez l'environnement TER, vous êtes affectés à une nouvelle entité qui s'appelle Voyages, un nouvel établissement, disons-le ainsi, et vous ne pouvez plus assurer votre mandat dans le périmètre du CSE TER. En revanche, il a 27 membres ici, vous serez remplacés grâce à la règle de remplacement.

M. HONVAULT, UNSA-Ferroviaire

Quelle règle ? Nous avons les trois postes. UNSA a présenté une liste de trois cadres titulaires et trois cadres suppléants. On n'a rien en magasin, on n'a rien derrière...

M. SERHANI, Assesseur

Je regarderai.

M. HONVAULT, UNSA-Ferroviaire

Oui, d'accord. On a les trois postes...

M. RABIER, Président

Mon propos était simplement de dire que les sièges ne sont pas perdus quand bien même les personnes ne peuvent plus siéger. Vous comprenez ce que je suis en train de dire, mais on va regarder quand même.

M. SERHANI, Assesseur

Là, du coup, je ne suis plus persuadé...

M. RABIER, Président

La question est pertinente, monsieur HONVAULT.

M. WATTEBLED, CGT

Est-ce que vous pouvez répéter le nombre, parce que c'est une question que nous avons évoquée lors de l'ordre du jour, si vous vous rappelez. On avait posé la question. Quid des élus éventuels CSE ou mandatés CSSCT, donc vous confirmez, il n'y a que monsieur TROUCHAUD.

M. SERHANI, Assesneur

Non, chez moi j'ai aussi monsieur Patrice DESMET qui est suppléant.

M. WATTEBLED, CGT

Donc, il y en a et de deux collèges différents. Voyez juste comme ça, ça ne change rien, c'est une chose, mais à mon avis, vous êtes à 1 000 lieux de savoir sur les instances dans les activités, ce n'est plus votre problème, mais quand même faire des restructurations un mois après la mise en place de CSE, c'est quand même limite... Je ne sais pas... On ne pouvait pas le faire avant... Même si je sais que les activités, les instances, on s'en fout un peu, mais quand même...

M. DECOOL, Chef d'UP Voyages

Pour répondre à votre question, la décision a été prise, puisque c'est la directrice Transilien, Cécile DERVILLE, qui a décidé en début d'année de faire la séparation. On ne pouvait pas le faire avant, parce qu'on ne le savait pas. On a été mis sur le fait accompli. Effectivement, c'est à ce moment-là que le directeur d'Axe Nord a décidé de l'activer. Sinon, on n'avait nullement l'intention de rattacher.

M. RABIER, Président

TER n'a plus aucune initiative par rapport à ça. On n'est à l'origine de rien. Ensuite, il y a effectivement une activité Transilien qui se restructure fortement. Il faut se dire les choses avec une pression de production sur Transilien qui est quand même... Enfin, vous connaissez, et qui entraîne, pour Voyages, des prises de décisions, et qui entraîne pour TER le fait qu'on soit là aujourd'hui en train de discuter d'éventuels transferts de personnes déjà Voyages, mais rattachés dans des établissements TER.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

C'est vraiment ça que j'avais dit en premier. C'est vraiment ça qui a attiré le projet à se déclencher. Il y avait des projections, parce que chaque axe TGV se projetait. Le camp n'était pas défini. L'Axe Nord n'était pas forcément pressé. Il y avait l'Axe Sud-Est, il y a l'Axe Est. Maintenant, l'Axe Nord entre dans la démarche. Les autres suivent derrière, mais en matière de planning ce n'était pas forcément maintenant.

M. WATTEBLED, CGT

Comme la fin de l'ESV et la reprise de l'ESV par l'Axe Nord. Ça se fait actuellement. Voilà, il y a quand même une partie en lignes qui n'est pas négligeable où l'Axe Nord va devoir gérer des situations un peu compliquées, parce qu'il n'y aura plus le filtre de l'ESV. Ce n'est pas dans notre CSE, certes, mais on a des collègues qui vont certainement être impactés.

M. RABIER, Président

Alors, un mot sur le second dossier qui est un peu analogue dans la philosophie. Est-ce que monsieur SMAGHUE, vous voulez prendre la parole ?

M. SMAGHUE, CGT

Non, monsieur le Président. La CGT n'a pas de déclaration. Je prendrai la parole après.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Sur Tourcoing, on va retrouver des similitudes par rapport au projet. Au niveau du Technicentre Hauts-de-France, il y a plusieurs sujets et projets et en autres wagons. Il y a aussi des évolutions, donc on profite aussi du moment pour que l'Axe Nord, et donc le Technicentre du Landy reprenne la station de maintenance de Tourcoing, parce que la station de maintenance travaille exclusivement avec du matériel TGV, et il y a déjà énormément de liens entre le Landy et Tourcoing. Par contre, le Technicentre Hauts-de-France preste énormément en matière de fonctions de support. On veut améliorer les synergies entre le Landy, en matière de production, et Tourcoing, qu'il y ait plus de visibilité, plus de liens entre les deux. C'est monté en charge par rapport à ça. On veut aussi améliorer le produit train à Tourcoing. Il y a plusieurs interlocuteurs à Tourcoing, les CRML, la partie ESV, le Matériel, la partie Traction, donc il faudrait essayer trouver le meilleur fonctionnement possible. C'est pour ce qui tire la ficelle pour reprendre la station de maintenance de Tourcoing.

On est sur la même échéance en octobre. On a essayé de reculer le plus tard possible, sans que ça pèjore aussi le changement de service, parce qu'il y a pas mal de changements de matériel, pour que l'on puisse travailler sereinement ce changement de service. On s'est donc donné le délai d'octobre.

Il y a 23 agents, donc ce serait un rattachement aussi direct. On est en train de définir, au niveau du Landy où est-ce que serait le rattachement. Ça fait partie, en fait, des différents lots à travailler. Il n'y a pas non plus de changements de structures. On ne change rien au cadre d'organisation. Après, il faut retravailler comme l'autre projet les fonctions support, l'interface avec le Technicentre Hauts-de-France et le Technicentre du Landy. Il y aura des prestations qui continueront à être faites par Hauts-de-France, après il y aura des choses qui seront reprises par le Landy. Il y aura huit groupes de travail qui seront lancés pour l'aspect sécuritaire, l'aspect production et organisation, pour l'aspect d'installation et outillage, la logistique en aval, le nettoyage, puis des lots plus classiques avec la gestion et la finance, le pilotage RH et la conduite du changement. Voilà sur Tourcoing. C'est donc un rattachement hiérarchique pour resserrer les liens entre le Landy et Tourcoing.

M. SMAGHUE, CGT

Oui, enfin, c'est dans le même genre de déclaration. Dans la déclaration Traction, c'était exactement le même problème. Pourquoi faire ça ? Puisque les agents du Matériel sont intégrés dans un établissement, ils ont un avenir, ils ont un travail qui se fait qui peut être dans le TGV, dans le FRET, dans la locomotive ou dans le TER. Aujourd'hui, ils apprennent qu'ils vont partir dans un Axe TGV, même si pour vous ils s'y sont déjà, eux ils sont plutôt en attente de mutations sur divers sites qui sont TER ou wagons. On en parlera après pour wagons. Quel gain pour l'organisation ne serait-ce que l'Axe Nord ? Je ne sais pas comment vous allez me répondre, en fait, j'attends la réponse là-dessus.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

C'est ce que j'expliquais déjà. Ce sont déjà des agents qui travaillent à 100 %, et là il n'y a même pas de TER. C'est 100 % avec du matériel TGV.

M. SMAGHUE, CGT

Non, pour vous ils travaillent à 100 % TGV, pour eux, ils sont dans un établissement où ils attendent des mutations dans le TER, dans le wagon et dans la locomotive. Il y a des sites, il y a le facteur social. Je ne sais pas, vous ne voyez pas ça...

Après, pour l'histoire, le site de Tourcoing est composé essentiellement d'agents de maintenance préventive TGV. Les compétences ont changé avec les modules, avec l'arrivée du OuiGo et du low cost. On appelle ça du low cost. La maintenance a changé. Vous ne l'avez peut-être pas entendu, mais quand le OuiGo est arrivé à Tourcoing, la maintenance se demandait ce qu'il se passait, les modules avaient changé, le travail devait être différent. Je vous le dis, certaines compagnies aériennes ont été rattrapées par la justice là-dessus. Vous parlez de sécurité, je parle de maintenance. Là-dessus, vous parlez d'agents de maintenance qui vont partir à l'Axe Nord. Il va peut-être falloir leur expliquer aussi ce qu'est un Axe Nord, mais je vous souhaite bon courage, parce que si c'est aussi rapidement que nous, je pense qu'ils vont avoir du mal à comprendre.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Ils seront rattachés au Landy. Ils seront rattachés à un Technicentre.

M. SMAGHUE, CGT

Non, au CSE Axe Nord.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Oui, au CSE Axe Nord, mais le lien hiérarchique sera le Technicentre du Landy.

M. SMAGHUE, CGT

Ouais, ça va être encore plus compliqué, mais oui... C'est bien dans le social, vous êtes en train de m'expliquer que c'est bien. Je vous parle de sécurité. La maintenance low cost a été un peu appliquée dans le Technicentre Hauts-de-France sur le site de Tourcoing par la maintenance OuiGo, ce n'est pas un axe de sécurité. Là, vous dites que ce n'est plus le Technicentre Hauts-de-France, mais que des agents vont partir à l'Axe Nord. J'ai peur pour le fonctionnement hiérarchique. Vous me parlez de problématiques, de fonctionnement, de rattachement, de tout ça, mais il faudra faire un CSSCT ou une commission pour l'organisation du travail, pour la prévention des risques. Je ne sais pas... Les agents de maintenance attendent quand même de savoir ce qu'il va leur arriver...

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Pour le quotidien, en fait, des agents, la station de maintenance est déjà autonome. J'y suis allé deux fois. Ils sont complètement autonomes par rapport au Technicentre Hauts-de-France. Ça ne va pas du tout changer leur quotidien. Il n'y a pas de changement par rapport à ça. Ça sera simplement dans le pilotage. Par contre, là où il y a du travail à faire, c'est dans tout le traitement des fonctions support, donc les approvisionnements, tout ce qui porte sur le nettoyage, les installations avec les contrats de prestations pour la maintenance des installations. C'est là qu'il y a du

boulot, mais pour les agents, d'un point de vue social ou d'un point de vue des conditions de travail, il n'y a rien qui change.

M. SMAGHUE, CGT

Demander une mutation dans un même établissement ou dans un autre établissement, rien que ça, c'est forcément différent. Si vous avez un DO qui est basé à Lille et à un autre qui est basé à Paris, c'est forcément différent. C'est du social aussi...

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Après, on va travailler sur le lien hiérarchique, comment on rattache la station de maintenance au Landy pour garder la même proximité, le même lien avec les agents, à minima. Oui, c'est un sujet et il faut qu'on travaille le projet. Là, on est au début du projet, tout est à construire.

M. SMAGHUE, CGT

Pourquoi ce projet ? Quel est l'intérêt pour les agents de maintenance ? Quel est le gain en matière de productivité ? Quel gain tout court pour les agents ? Je répète, mais vous fermez les ponts des notations, des demandes de mutations et du social.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Il n'y a pas de gain de productivité. Par contre, je pense que l'on va plus parler d'amélioration de l'efficacité des moyens de production. C'est là-dessus que l'on veut gagner, clairement. Comment ne pas perdre des opérations de maintenance à Tourcoing, qui auraient pu être faites à Tourcoing ou au Landy, et mieux optimiser les moyens de maintenance ?

M. SMAGHUE, CGT

Oui, mais ça reste des agents de maintenance. Comme disait le président tout à l'heure, il n'y avait pas de changements sur le Technicentre des Hauts-de-France, car les activités étaient scindées. La région ne paye pas le wagon ou le TGV. Je ne sais pas... Je ne comprends plus du tout le gain et je ne vois pas l'intérêt. Un agent de maintenance TGV peut faire du wagon, de la locomotive. Je suis dans les mêmes prérogatives. On est à la SNCF. Un gars de Tourcoing va dépendre d'un dirigeant à Paris, je ne sais pas... Je vais peut-être aller ce soir à Tourcoing et je vais leur annoncer ça. Je ne sais même pas s'ils sont au courant, en fait.

M. PERRIN, Chef de projet Axe TGV Nord

Le but de la préinformation est déjà de vous informer. Après, on en parlera aux agents.

M. RABIER, Président

On évite grâce à ces dossiers de préinformation d'être en délit d'entrave, ce que vous contestez et à juste titre régulièrement, sur le fait que nous aurions déjà discuté avec les gens, montés des groupes de travail, et le truc serait déjà ficelé, etc. On pose le sujet plusieurs mois en amont. On explique en gros le pourquoi. J'entends qu'il ne soit pas forcément partagé ce pourquoi avec toutes les remarques qui ont été faites. Vous exposez un certain nombre de vraies questions d'organisation du travail, de pilotage, sur l'avenir. On vous dit, côté TER, qu'il y aura des commissions CSSCT qui vont bosser côté Traction, mais aussi maintenance.

M. SMAGHUE, CGT

Oui, mais en coordination avec l'Axe Nord aussi et le Landy.

M. RABIER, Président

Je l'ai dit, je vais regarder juridiquement on peut faire. Je ne suis pas encore suffisamment expert pour vous dire si c'est possible juridiquement, mais on bossera de tout de façon avec eux. Le chef de projet est là, il est venu aujourd'hui, il expose le truc. À ce stade, on ouvre le champ des débats avec vous, avec les représentants du personnel. Il va sans doute être ouvert, pour la Traction, en bilatérales, c'est ce que j'ai entendu tout à l'heure. On fera fonctionner, à un moment donné, les CSSCT. Le projet va suivre son cours. Vos questions ne sont pas balayées. Elles vont être instruites. Je vous propose que l'on passe au dossier suivant. Je remercie mes collègues.

M. WATTEBLED, CGT

Juste une question comme ça, par rapport aux élus et les délégués de commissions, il faudra aussi que l'on change les délégués de commissions, tout ce qui porte sur les instances. Ça représente bien plus que deux personnes.

La suite des propos est hors micro [4:12:09.3]

M. WATTEBLED, CGT

On avait des délégués de commissions, par exemple, à l'UP TGV.

La suite des propos est hors micro [4:12:22.9]

M. WATTEBLED, CGT

Il faudra que l'on fasse le tri, parce qu'il y a du monde, je pense. Juste, monsieur Raphaël RABIER, cette question est bonne, mais les autres n'étaient pas bonnes...

Micro coupé [4:12:48.1]

Information sur le projet de rattachement des UO wagons du Technicentre Hauts-de-France à la future entité TECHNINAT de la Direction du Matériel

Messieurs RAMACKERS et BRAINVILLE prennent part à la séance.

M. RAMACKERS, Directeur du Technicentre des Hauts-de-France

On est ici pour vous présenter le projet... Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT

Bonjour monsieur le directeur.

M. RAMACKERS, Directeur du Technicentre des Hauts-de-France

Bonjour à vous.

M. SMAGHUE, CGT

J'ai une déclaration à faire. Le FRET étant bien connu dans notre région, nous avons une belle déclaration à faire.

Monsieur le Président,

Vous nous informez aujourd'hui d'un projet de la Direction Matériel de centraliser les centres de maintenance wagons dans un seul et même établissement. À ce stade de votre projet, il nous semble important de refaire un peu d'histoire.

Du plan Véron de 2003 jusqu'au schéma directeur de 2009 de monsieur BLAYO [4:15:18.8], alors directeur de la branche SNCF GÉODIS, plusieurs plans de restructurations avec l'aval des différents gouvernements se sont succédé. À chaque fois, les plans de réduction du déficit se sont appuyés sur les mêmes recettes de contraction des moyens de production. À vouloir couler le FRET SNCF pour favoriser la concurrence, le résultat est catastrophique... En 12 ans, les fermetures de dessertes et de triages, accompagnées de suppressions de personnels ont affaibli les capacités productives de FRET SNCF, et ont dégradé les conditions de travail des cheminots. Les résultats économiques de FRET SNCF n'ont cessé de se dégrader. Les pertes financières de FRET SNCF augmentent chaque année, passant de 50 millions en 2000 à 450 millions en 2011 pendant que le nombre de tonnes de marchandises transportées par rail était divisé par deux, passant de 55 milliards de tonnes en 2000 à 20,7 milliards de tonnes en 2012.

La crise n'a fait qu'accentuer cette dégradation. La dette est passée de 2,1 milliards d'euros en 2009 à plus de 3,3 milliards d'euros en 2012.

D'un côté sécuritaire, ce que vous défendez corps et âme, vous avez transformé la visite technique en RAT, remise d'aptitude au transport, avec les anciens visiteurs du Matériel reversés à DFCA. Comment les RAT seront-ils effectués demain ?

Comment un agent du Matériel de Dunkerque ou de Somain pourra effectuer sa mutation sur un site TER ? Le passé l'a pourtant prouvé. Actuellement, bon nombre d'agents de maintenance du site de Dunkerque ou de Somain ont pris des qualifications en travaillant dans le TER ou en Technicentre industriel.

Dans le même temps, VFLI, filiale de la SNCF a vu son chiffre d'affaires multiplié par trois entre 2007 et 2011. Au 1^{er} trimestre de 2013, les filiales d'Europorte réalisent une augmentation de chiffres d'affaires de 9 %, mais qui assure la maintenance de VFLI ?

Monsieur le Président, nous avons bien compris que la Direction du Matériel ambitionne de créer une entité « maintenance wagon » rattachée au CSE MI, afin de redéfinir une stratégie managériale et de regagner les 15 à 20 % de charge de travail non traitée par nos ateliers wagons Matériel. Pourquoi modifier le maillage des ateliers de maintenance wagons de ces sites, si c'est au détriment de la qualité de vie des cheminots, tant professionnelle que familiale ?

Cette énième réforme que subirait les agents, en charge de la maintenance FRET, présente quelques carences et pièges que nous ne pouvons taire. Pas de politique de recrutement, pas de politique de formation particulière à l'existant, pas de mouvement de personnel exécution et maîtrise, création d'une direction à deux têtes, basée à Saint-Denis et Lyon.

Pour la CGT, Performance wagons viendrait remplacer les carences managériales des décideurs qui négligeaient la maintenance wagons sur site au profit du TER ou du TGV. Sans modifier le maillage des ateliers de maintenance wagons, la Direction Matériel souhaite créer un Technicentre qu'elle nomme « entité Matériel ». Elle

souhaite utiliser le mode « agile » pour transformer à souhait l'organisation de la maintenance wagons.

Au niveau national, c'est 412 cheminots dans la maintenance wagons, 182 maîtrises, 209 exécutions, 21 cadres, 12 sites de production de maintenance. C'est une création de deux zones territoriales transversales : zone nord-est ; zone sud-est.

Pour la CGT, ce projet ne vise qu'à regrouper la maintenance wagons, déployés dans plusieurs CSE TER, dans le CSE MI à des fins de filialisations. Il s'agit d'une énième restructuration managériale qui ne permettra pas de régler les dysfonctionnements de la production de maintenance de wagons et de locomotives FRET, impact de la politique d'austérité menée à FRET. La maintenance wagons, c'est avant tout des problèmes techniques de distributeurs, d'essieux, de problèmes de freinage, de planchers, de tôles, etc., mais surtout d'organisation de l'établissement. Pour relancer la maintenance wagons, pas besoin de calculatrice convertisseur d'euros, mais avant tout il faut maîtriser la maintenance et la réparation sur le terrain, avec des techniciens et une ingénierie impliquée. Par le développement de formations techniques sur le terrain et dispensées par des cheminots qualifiés, les cheminots juguleront leur perte de connaissances induites des départs en retraite, uniquement si l'entreprise embauche dans les ateliers. Les échanges d'informations et de partage des connaissances techniques seront plus efficaces, si nous mettons fin à la mobilité géographique forcée, et si ce sont les wagons qui rentrent dans les ateliers équipés et sécurisés.

C'est donc une restructuration avant tout administrative et managériale. Avons-nous assez d'éléments pour nous positionner et donner un avis ? Non. Quels sont les éléments techniques qui vont intervenir pour produire de la maintenance wagons différemment de celle d'aujourd'hui ? Comment absorber la charge déjà conséquente et produire plus, si aucune politique d'embauche n'est menée dans les ateliers de maintenance ? Comment regagner des parts de marchés afin de développer l'activité maintenance wagons et plus largement l'activité FRET ? La crise amiante – wagons ne risque-t-elle pas de mettre en exergue le problème d'organisation déjà conséquent ?

Du point de vue de la CGT, ce projet nous fait une fois de plus dire que vous gérez cette belle et grande entreprise de service public sans cap et sans vision, que vous confondez vitesse et précipitation, ou plus trivialement, que vous mettez la charrue avant les bœufs. Sinon pourquoi faire voter les cheminots des ateliers wagons au mois de novembre 2018 dans un CSE, pour nous annoncer au mois de mars 2019 que vous allez les intégrer dans un autre CSE ? Avez-vous si peu de considérations pour ces cheminots ou n'avez simplement pas de stratégie pour développer le FRET ? À la vue de vos plans qui ont détruit le FRET ferroviaire depuis plus de 10 ans, on pourrait considérer que c'est la seconde solution qui est la bonne. Malheureusement, nous pensons que ce sont plutôt les deux.

Monsieur le Président, même si nous ne nous faisons guère d'illusions sur votre capacité à sortir de votre dôme, la CGT est certaine que vous n'avez que faire du dialogue social, et que ce qui vous importe est de nous faire avaler cette pilule amère. Pour la construction d'un dialogue social de haut niveau, on vous demande le respect des élus et un travail commun que vous ignorez pour l'instant. La vision d'une instance représentative où chacun resterait à sa place, où primerait la volonté de développer la

SNCF et un service public de qualité n'est pas objectivable et source de rendement financier. La réussite passée de notre entreprise est due à la gestion des techniciens, connaissant le travail, et non par des financiers ou bureaucrates qui n'ont l'œil rivé que sur le fric à faire ou leur petite carrière.

Je vous remercie de votre écoute.

M. RABIER, Président

Merci. D'autres déclarations préalables sur ce dossier ? Je vais simplement réagir, avant de laisser la parole à mon voisin, sur la fin de votre déclaration sur le respect du dialogue social. Je précise. Ce dossier, bien évidemment, a été travaillé et présenté avec un débat plutôt riche en CSSCT Maintenance du matériel et Direction. On doit être la seule région où le chef de projet national est venu à la fois à la CSSCT, mais aussi en plénière ici. Je ne vois pas comment on peut dire que l'on ne respecterait pas élus, puisque nous sommes mobilisés pendant une heure ou heure et demie sur ce dossier pour apporter toutes les réponses aux questions que vous vous posez.

M. WATTEBLED, CGT

Monsieur RABIER, si c'était si simple, on aurait une plénière un peu plus fournie. Il manque deux délégations... Elles ont expliqué pourquoi elles étaient parties, donc ce n'est pas si clair que ce que vous nous dites...

M. RAMACKERS, Directeur du Technicentre des Hauts-de-France

Sur ce dossier, comme disait Raphaël RABIER, il a été présenté le 18 mars en CSSCT Maintenance et Direction. M. BRAINVILLE était présent. On a pu avoir des échanges assez fournis, un jeu de questions et réponses très libre pour aborder l'ensemble des questions que les membres de la CSSCT pouvaient se poser. Je vous propose que M. BRAINVILLE nous présente le dossier, parce que ça permettra à tout le monde d'être au même niveau d'information sur ce dossier. Je ne sais pas si tous les membres ont pu le compulsier. Ensuite, on abordera les questions et notamment celles dont monsieur SMAGHUE nous a fait part.

M. BRAINVILLE, Matériel — Division FRET/wagons

Merci de m'accueillir dans cette salle pour vous parler de ce dossier « Performance wagon » et de la création de l'entité TECHNINAT. Dans l'histoire assez récente, vous l'avez dit, monsieur SMAGHUE, au titre de votre délégation, il y a eu plein de sujets. Vous me permettrez de me recentrer sur le sujet de la maintenance wagon, et de citer quelques chiffres qui permettent de comprendre l'idée de ce projet.

On n'occupe que 7 % des chiffres d'affaires européens du marché du wagon, 52 000 wagons passent dans nos ateliers à un moment ou à un autre de leur vie de wagons, alors que ce que l'on appelle le marché adressable en Europe est de 389 000. Ces 389 000 wagons circulent un peu partout en Europe, dont en France, et ont un entretien qui est majoritairement réalisé à l'étranger pour des raisons de flux, mais aussi pour des raisons organisationnelles, ainsi que des raisons de coûts.

Dans le même temps, une vraie réponse à apporter. La maintenance de wagons est-elle un produit d'avenir ? Oui, elle est un produit d'avenir. Il faut être très clair sur le sujet et vous l'avez très bien dans votre déclaration pour votre délégation. Il y a un marché. Preuve en est, le dernier entrant sur le marché est le groupe Engie dont la philosophie primaire est d'être fournisseur d'électricité, eh bien maintenant ils sont

fournisseurs de solutions ferroviaires pour réparer des wagons et ils ont des entités qui sont créées un peu partout.

L'objectif de l'entreprise est de pouvoir créer une entité TECHNINAT, et c'est l'un des sujets de Performance wagons pour mieux répondre à l'ensemble de nos clients sur l'ensemble du territoire, à savoir, comme vous l'avez dit votre déclaration, tous les ateliers restent à l'identique, toutes les équipes mobiles restent à l'identique. Notre sujet, à travers des marques qui ont été créées et déposées auprès de l'INPI, est de dire à nos clients que la SNCF est présente. Elle est présente partout sur le territoire avec des équipes engagées qui ont du résultat et qui produisent en sécurité.

C'est juste essentiel de savoir que pour nos clients, on va pouvoir afficher le fait qu'un wagon entretenu à Dunkerque sort avec le même niveau de qualité que si l'était entretenu dans sa vie de wagon, évidemment il bouge d'endroit en endroit, il le même type d'entretien et le même label SNCF Mobilités, en passant à Miramas ou à Hendaye. Ce sujet est très important, et ça permet de répondre aussi sur un autre sujet que vous avez évoqué dans votre déclaration. On est en train de créer une entité qui s'appelle TECHNINAT qui est un Technicentre de SNCF Mobilités et qui reste chez SNCF Mobilités. J'ai entendu à un moment le mot de filialisation. Ce n'est pas le sujet de TECHNINAT. On parle d'un établissement, d'une entité de cheminots.

Le sujet de la qualité, le sujet de la professionnalisation complète, et vous l'avez également dit dans votre déclaration, la professionnalisation de toutes les fonctions support est l'un des sujets, à savoir qu'il me faut un pôle industriel. Il faut un pôle sécurité, et pour le coup, les dirigeants de ces pôles seront tous les deux directeurs adjoints de l'entité. C'est la première fois qu'un établissement SNCF fait ce choix d'avoir deux directeurs adjoints, l'un en charge de la sécurité et l'autre en charge de la production, et dans cet ordre-là. Ce n'est pas un hasard, parce que je souhaite, je veux que la sécurité soit le fer de lance de notre production et notre revendication pour les clients, et c'est pour ça que les clients apprécient ce que l'on est en train de faire. On leur offre un label de plus en matière de sécurité.

Vous avez dit, tout à l'heure, que l'organisation, et pour le coup c'est dans ma présentation, était bicéphale et positionnée à Saint-Denis et à Lyon. On peut le lire comme ça. Je vais le faire surtout d'une autre façon. C'est un siège d'entité qui est proche du terrain et proche des ateliers. Quand on regarde, on voit en effet Saint-Denis et Lyon, mais on ne peut pas occulter que l'on voit aussi Dunkerque, que l'on voit aussi Strasbourg, que l'on voit aussi La-Roche-sur-Yon, et pour finir Nantes. Bref, des fonctions support qui sont étalées sur le territoire au plus près de nos ateliers. Je ne saurais que renforcer le propos en évoquant des DUO et des ADUO qui sont positionnés à Dunkerque, Lyon, Nîmes, Bordeaux, Rouen et vous m'excuserez, j'ai un trou de mémoire. Bref, on a aussi émaillé le territoire interne de DUO et d'ADUO pour être au plus précis, au plus près du besoin technique et managérial.

Ce projet fait l'objet aussi d'autres nouveautés. Il est important de vous en parler, parce que c'est vraiment un projet de conquête et de reconquête, et c'est important de le dire. C'est la première fois qu'une entité se crée une entité commerciale, et l'on va avoir deux technico-commerciaux, dont l'un est de votre région, puisqu'il s'agit de Franck ROSE qui est aujourd'hui dans les Hauts-de-France dont le métier ne change pas du tout, si ce n'est que l'on renforce son aspect technico-commercial, afin d'être au plus près du client pour rapporter des marchés.

M. SMAGHUE, CGT

Juste pour votre information, on l'a formé au TER, mais bon... Quand il est arrivé dans l'entreprise, il était au TER...

M. BRAINVILLE, Matériel — Division FRET/wagons

C'est toute la richesse du GPF. Moi-même, j'ai commencé à ce qui est devenir TER il y a maintenant 37 ans. J'ai eu l'occasion de passer par Matériel, par Traction, par Transilien, par les fonctions support. J'ai aussi eu l'occasion de bouger sur le territoire et c'est toute la richesse de ce que l'on partage tous ensemble dans cette salle.

C'est pour ça que ça me permet d'embrayer aussitôt sur les parcours professionnels, par exemple. Nous devons être assurés, c'est ma façon d'être, et ce que l'on organise aujourd'hui. C'est ce qui sera la réalité. Aujourd'hui, un agent de Dunkerque ou de Somain est en capacité de demander un changement de résidence, et ce sera pareil demain, il a le droit d'avoir un parcours professionnel, il a le droit d'avoir des formations, et je serai très exigeant sur le niveau des formations, parce qu'il en va derrière de la qualité et de la sécurité. Tous ces sujets seront non seulement conservés, mais aussi développés. Là où j'insiste, et il faut bien voir ça en miroir, c'est que je ne modifie aucune LPA. En étant beaucoup plus complet, je ne modifie aucun emploi des sites. On est dans les Hauts-de-France aujourd'hui. J'ai des sites à Grande-Synthe, Dunkerque et Somain. Aucun des emplois ne se voit bouger dans son lieu de prise de service, de fin de service ou même d'horaire. C'est important de se lire dans cette salle. Comme vous l'avez dit, c'est un sujet de professionnalisation de l'équipe managériale au sens des fonctions support, parce que j'ai besoin d'avoir une équipe industrielle qui parle 100 % du wagon, qui parle la langue du wagon. Le client a besoin d'avoir des acteurs professionnels autour du wagon.

Je vous ai parlé de tous ces sujets sauf un qui est la notion du développement. On est vraiment dans une action de développement de la maintenance wagon, à la demande de nos clients, et en réponse à nos clients. Aujourd'hui, on a le schéma, pour ceux qui sont du Matériel, on répond au schéma SNCF/M pour l'entretien et la maintenance du wagon. Il y a quelques années, on a aussi à un moment fait le choix stratégique de l'époque de ne pas suivre une norme qui se développait et qui s'appelle VPI. Cette norme s'est développée partout sauf en France. Aujourd'hui, j'ai fait le choix, en arrivant en juillet 2018, de basculer en VPI. Ce sont simplement des outils différents et c'est une organisation de la séquence des opérations qui est différente. À chaque fois que j'allais sur le terrain, que je rencontrais des opérateurs, les opérations nous disaient que leurs clients attendent VPI, ils se demandaient ce que l'on attendait pour le faire. Pour le coup, le plan de passage en VPI est fait pour tout le monde, ce qui me permet aussi de vous apporter une autre réponse. Le passage en VPI nécessite des investissements, que connaît monsieur ROMACKERS, et tous les sites vont basculer progressivement en VPI. Vous comprendrez bien que si l'on est dans ce système de vouloir consolider et développer les marchés, et pour le coup vos collègues-opérateurs ou managers des Hauts-de-France sont particulièrement bien positionnés pour pouvoir en parler, on a simplement un marché à Somain qui est en train de se créer, un marché supplémentaire à hauteur d'un million d'euros. C'est de l'argent, c'est du fric, c'est du business, c'est avant tout de l'emploi pour les opérateurs de Somain quand on récupère un chantier d'un million d'euros. Ce n'est pas neutre, parce que ce chantier du million d'euros se retrouve derrière en 200 wagons, et ces 200 wagons nécessitent

des personnels, des femmes, des hommes pour les entretenir, et c'est tout le sujet de l'entité TECHNINAT que l'on est en train de construire. On est vraiment dans une action de développement. Vous avez cité le nombre de 412 emplois pour l'ensemble national, c'est vrai. Sur cette région, c'est 57 si ma mémoire est bonne. Ces 57 agents sont tous, pour moi, des ambassadeurs du wagon afin de développer ce sujet. Pour le coup, ils sont à proximité d'un gisement de business assez intéressant pour provoquer le développement. Voilà ce que je pouvais vous en dire. Je regarde à nouveau mes mots afin de savoir si j'ai répondu à toutes les questions primaires, mais vous aurez sans doute des questions pour compléter mon propos. Je suis à votre disposition.

M. ROTOLO, RS CGT

Vous parlez d'un développement, mais en matière d'investissement qu'est-ce qui est prévu ?

M. BRAINVILLE, Matériel — Division FRET/wagons

En investissement, le passage en VPI nécessite, alors c'est une norme, mais ce passage nécessite de l'investissement partout pour répondre à la demande du client. Pour le coup, on est vraiment sur ce sujet-là, à savoir que le client nous exprime des besoins. Le marché est signé, c'est du business, je suis désolé, mais si ce marché est signé, il nous faut répondre en matière d'investissement.

M. ROTOLO, RS CGT

Ça ne répond pas à ma question. Qu'est-ce qui est prévu en matière d'investissement ? Il est prévu des investissements, très bien, mais quoi ?

M. BRAINVILLE, Matériel — Division FRET/wagons

On est dans le monde de la maintenance de wagons et je n'ai sans doute pas été assez précis, donc je vais tenter de reformuler. Lorsque les marchés nouveaux arrivent, on analyse le besoin et s'il y a besoin d'un chevalet de levage, de fosse, on regarde au plus près du besoin. À cet instant, je ne suis pas capable de vous dire s'il faut une voiture, deux voitures, trois voitures, ce n'est pas comme ça que l'on fonctionne. Si je peux vous donner un élément, pour travailler le sujet, notamment avec Somain, ils ont aujourd'hui une difficulté sur un camion porteur d'essieux. Ça fait partie des sujets que l'on regarde. Notre sujet est de répondre aux besoins du client, sans négliger la condition de travail des salariés, parce que ça va évidemment ensemble, et il y a donc des investissements de cette nature. J'aime bien apporter des arguments solides. L'argument solide est ici le développement de VPI qui nécessite de l'investissement en matière d'outillage pour répondre à cette norme.

M. WATTEBLED, CGT

Je laisse mon camarade de gauche laisser entrer plus dans la technique. C'est à peu près le même sujet qu'on a eu à traiter il y a à peine une heure. En gros, on perd des agents, cette entité va être transférée dans un nouveau CSE, CSE MI. En fait, on va avoir les mêmes questions générales que tout à l'heure. Vous n'étiez pas là, mais on parlait de passerelles, on parlait de synergie entre les services, vous voyez, tout ce qui attrait aux cheminots et à ses compétences, on va le perdre, parce qu'on va le spécialiser, on va le mettre dans un tube. En fait, l'on a créé un nouveau tube, et tout ce qui avait avant, de synergie entre les services, parce que par exemple avec l'atelier de Dunkerque — vous feriez bien, entre nous, d'investir là-bas, parce que c'est

germinal, il faut être clair, c'est la misère. L'atelier des dunes... J'y suis allé deux ou trois fois, c'est quand même misérable — investir pour le bien-être des agents ce serait pas mal, déjà, avant d'investir que de ne faire que du business... Dans votre présentation, vous nous ne parlez que de marchés, de business, de machins... On a aussi entendu qu'Engie fait du ferroviaire. C'est INEO, c'est ça... INEO ne faisait que de la ligne grande vitesse, à priori il s'étend sur le FRET.

M. BRAINVILLE, Matériel — Division FRET/wagons

Ils font tous les sujets, ce qui veut bien dire qu'on a une capacité de développement devant nous.

M. WATTEBLED, CGT

OK, donc je ne vais peut-être pas refaire la liste, parce que c'était quand même une liste assez longue de questions, mais quid des passerelles ? Quid de l'évolution de carrière ? Quid des synergies entre les activités ? On vide encore un peu le CSE TER Hauts-de-France.

M. RABIER, Président

On refait un tour s'il y a d'autres questions.

M. TAILLEZ, CFDT

Juste de petites attentions particulières. RH0910, c'est écrit dans le dossier. Vous avez parlé des parcours professionnels. Épanouissement des agents qui a été amélioré, donc je suppose que c'est aussi lié aux investissements. Par contre, il y a un point, c'est sur l'APF. Apparemment, ils sont rattachés à l'agence paix et famille de Nouvelle-Aquitaine. Au niveau de ces services support RH par rapport aux réactions liées à l'APF, est-ce que vous avez prévu des processus spécifiques, comme des demandes digitalisées, coup de fil téléphonique prioritaire ? Des fois, quand on a le problème avec Amiens, là, c'est encore plus grave.

M. RABIER, Président

OK. Sujet RH transverse, APF.

M. SMAGHUE, CGT

C'était dans la continuité de la déclaration de Xavier. Quels sont les éléments techniques qui vont intervenir pour produire de la maintenance wagons différemment de celle d'aujourd'hui ? On est en attente de travaux à Dunkerque depuis une décennie. On a parlé de Grande-Synthe, on a parlé de l'atelier des dunes. On a entendu. La concurrence se met en place. On entend parler d'ateliers qui se poussent un peu partout. La stratégie, aujourd'hui, est de mettre du camion partout. Notre position est plutôt de mettre de la bonne maintenance dans les ateliers. Il faut évidemment des fosses, il faut évidemment faire de la maintenance un peu plus poussée. Vous n'avez pas répondu à la question, pour moi, et elle revient. Il y avait dans la déclaration la crise d'amiante. C'est au niveau national, ça ne concerne pas que Dunkerque, mais ne serait-ce que pour ce CSE, vous pourriez parler de votre position aujourd'hui. Merci.

M. BRAINVILLE, Matériel — Division FRET/wagons

J'ai oublié cet élément, donc merci de me le rappeler. Concernant l'amiante, je ne vais pas rentrer dans le processus amiante, parce que je serai bien maladroit, parce que pas assez connaisseur du sujet. Par contre, comme je l'ai évoqué en CSSCT, la particularité de cet établissement, et je ne l'ai fait que récemment, au regard de la crise, et vous avez raison de parler de crise, j'ai décidé d'avoir un personnel dédié au pilotage du process amiante, donc j'ai un responsable qui fera du 100 % prévention et curatif amiante en matière de pilotage de structure, et ça, c'est important de le dire, parce que la protection des salariés ne doit en aucun cas être négligée.

Sur les autres sujets, les passerelles, les parcours professionnels. Je parlais des parcours professionnels, vous avez raison, c'est aussi un sujet de passerelles. J'aime bien procéder par l'exemple. Actuellement, j'ai des besoins dans une région et ma première source d'alimentation d'opérateurs, on est en train de travailler dessus, c'est avec la région Grand-Est, pour remettre du personnel supplémentaire à Woippy et en Alsace. On travaille avec des effets de passerelles. On ne sera pas isolés dans un tube qui ne cause pas avec les autres. C'est exactement le contraire. On a un pôle RH qui est dimensionné comme vous le savez aujourd'hui, mais qui va favoriser les liens entre les 11 établissements TER, les deux établissements Transilien et l'établissement MI, mais aussi avec les autres, parce que l'agent de maintenance de Dunkerque, aujourd'hui, sera peut-être le conducteur de TER de demain, et ces passerelles seront ouvertes. L'un de mes premiers métiers à la SNCF c'était de balayer des E80. Cette appellation a changé depuis. Toujours est-il que s'il n'y avait pas eu de passerelles, je ne serais sans doute pas là aujourd'hui avec plaisir en train de vous parler du projet TECHNINAT.

M. SMAGHUE, CGT

Je suis bien content de vous l'entendre dire. Pour l'instant, le TECHNINAT n'existe pas. Ma question, c'est pour demain. Quelles passerelles aurons-nous ? Je veux bien vous croire sur table...

M. BRAINVILLE, Matériel — Division FRET/wagons

Vous pouvez me croire et vous aurez la chance d'avoir mes écrits après, puisque la lumière rouge est allumée, mais très clairement les passerelles seront privilégiées, et toute demande de changement de lieu géographique, la mutation, ou toute demande de transfert fonctionnel vers un autre métier fera l'objet de toutes les attentions, comme ça l'est aujourd'hui dans l'établissement de monsieur RAMACKERS. Très clairement, et je ne renoncerai pas sur ce type de sujets.

M. TOURNAY, UNSA-Ferroviaire

Ça veut dire qu'un agent qui est pour l'instant à Dunkerque, s'il veut rester au niveau du Technicentre Hauts-de-France, il aura la possibilité de demander sa mutation et d'aller à Calais, comme ce n'est pas trop de son domicile.

M. BRAINVILLE, Matériel — Division FRET/wagons

Je n'ai pas eu la chance de voir votre nom, donc, monsieur TOURNAY, on a un cas en ce moment, avec monsieur RAMACKERS, d'un agent qui souhaite, pour son épanouissement, aller chez TER. C'est un sujet que l'on regarde ensemble et c'est un fonctionnement naturel. Monsieur RAMACKERS regarde son besoin, je regarde mon

besoin, et on le fait avec bonne intelligence, parce qu'on a un besoin de production, et après on a le sort des agents qui est notre source d'intérêt. Pour un agent qui n'est pas bien au travail, il faut bien que l'on trouve des solutions. Ça fait partie de mes centres d'intérêt.

J'ai entendu parler, tout à l'heure, du RH0910. Le sujet est remis dans un paragraphe, si l'on devait bouger des personnels. On n'en bouge pas. Pour autant, il vaut mieux prévenir que guérir, d'où le fait que ce soit apparu dans ce sens-là.

Vous m'avez parlé de l'APF Nouvelle-Aquitaine, ça a été l'un de mes souhaits simplement parce que aujourd'hui les agents du wagon, et vous les connaissez bien mieux que moi, quelquefois sont sujets à quelques problématiques, puisqu'ils sont très peu dans une entité. Ils apparaissent dans une APF qui ne connaît pas spécifiquement leur métier. On a fait le choix de mettre tous les personnels du wagon dans une seule APF, simplement pour professionnaliser. Après, il est vrai que moi j'ai choisi de créer des systèmes plus, mais on est en train de travailler sur des sujets permettant une relation beaucoup plus fluide et un renseignement beaucoup plus fluide auprès des agents. Là, quand on parle des Hauts-de-France, j'ai la chance d'avoir trois sites, je ne vais pas dire très gros, très importants, mais malgré tout, j'ai trois sites, Somain, non négligeable avec beaucoup de personnels, Dunkerque et VVR, mais en France, je pourrais d'Hendaye où ils sont trois, de Gerzat où ils sont trois, et là j'ai intérêt de prendre garde, d'avoir des systèmes qui humanisent. Pour le coup, je suis très attentif à cela.

J'ai une question qui est revenue de la part de monsieur SMAGHUE, sur le sujet des investissements et de la réponse aux clients. Pour le coup, je serai très attentif à cela, parce je vous l'ai dit, il nous faut répondre aux clients. Quand on répond aux clients, on répond aussi naturellement aux besoins de l'agent. Je vais donner un exemple simple. Aujourd'hui, j'ai un atelier en France sur lequel quand l'agent travaille dans une fosse, il doit être à genoux. Est-ce que c'est une condition de travail ? Non, donc on a décidé de fermer cette fosse et d'utiliser des chevalets de levage à la place, ce qui fait que c'est le wagon qui va se lever au-dessus de la voie, de façon à intervenir correctement. C'est simplement de l'adaptation et de se remettre – j'entendais germinal, je pourrais vous inviter à visiter des ateliers du privé, germinal, s'il y a une population bien plus antérieure, ce serait applicable au privé – et l'on n'a pas à rougir à la qualité de nos ateliers, même si c'est vrai quelquefois qu'un coup de peinture pourrait être fait. Des améliorations pourraient être faites, je ne dis pas le contraire. Je suis d'accord qu'il y a des améliorations à faire.

Quant au développement du privé, ils ne font pas tant que ça des ateliers wagons. Ce n'est pas tout à fait leur sujet. Leur sujet est d'essayer d'atteindre notre niveau en matière d'équipes mobiles de maintenance et ils sont loin d'être au niveau... On a un superbe outil qui est la maintenance agile, que l'on va continuer de développer avec la complicité des acteurs locaux. Il me semble avoir répondu à vos premières questions.

M. SMAGHUE, CGT

Je vous coupe un peu, mais ce que vous dites, ce sont quand même les entreprises concurrentes FRET qui se sont mises en place, et qui ont été faire du travail dans les chantiers avec des appareils photo et qui ont été travaillés en voiture, c'est nous qui rattrapons un peu la concurrence, là, vous dites un peu le contraire. Je suis un peu

étonné de votre position. Tous les agents SNCF qui sont dans le FRET courent après la concurrence aujourd'hui sur les camions. C'est ma position. Après, l'investissement, ce n'est pas deux chariots élévateurs pour relever un wagon. Là, j'ai l'impression, à vous écouter, c'est ce que vous dites, mais il y a quand même un budget derrière. J'aimerais bien connaître le budget que vous avez pour investir dans tous les sites, même s'il n'est pas défini pour chaque site. C'est quand même intéressant de savoir.

M. BRAINVILLE, Matériel — Division FRET/wagons

On vous donnera le budget MRT pour le wagon en 2019. Il n'y a pas de sujet. Il est établi. Quant à la construction du budget de 2020, il n'est pas encore établi, mais l'on vous donnera le montant d'investissement, il n'y a pas de sujet.

Concernant la mobilité - je vous réponds tout de suite monsieur ROTOLO – MOBIWAG existe depuis 2008, de mémoire, chez SNCF Mobilités, donc dans les technicentres. C'est un produit qu'il faut continuer de développer, parce que la concurrence essaye de faire, mais elle ne nous arrive pas à la cheville. Pour le coup, je veux consolider cet aspect MOBIWAG, d'où le fait que j'ai déposé les marques. Ce chantier est vraiment multiaccès. On essaye de se faire référencer aujourd'hui un peu plus haut dans les référencements des moteurs de recherche principaux que sont GOOGLE et QWANT. Si monsieur ROTOLO tape sur GOOGLE « maintenir mon wagon », parce qu'on a beaucoup de propriétaires privés de wagons, eh bien vous ne tombez pas sur la SNCF. La SNCF tombe au 14^e rang, donc l'un de mes boulots est de faire en sorte que lorsqu'on tape « réparer son wagon » qu'on tombe en premier sur la SNCF.

M. ROTOLO, RS CGT

J'ai une question sur les anciens ateliers de Somain qui ont été fermés en 2011. Aujourd'hui, on le sait, les ateliers risquent d'être vendus, et vendus à la concurrence sur le site de Somain. Qu'est-ce qui est fait par l'entreprise pour empêcher que l'on aide à installer un concurrent direct dans un ancien atelier appartenant à la SNCF ? C'est quand même un comble ! On avait un outil formidable, on l'a fermé, on a construit à côté... On va laisser la concurrence s'implanter... On va aider la concurrence à s'implanter à Somain...

M. BRAINVILLE, Matériel — Division FRET/wagons

À qui pensez-vous en matière de concurrence ?

M. ROTOLO, RS CGT

Il y a eu des Anglais qui sont venus visiter les ateliers il n'y a pas très longtemps...

M. BRAINVILLE, Matériel — Division FRET/wagons

Je n'ai pas cette information, mais on doit retenir que nous sommes sur un chantier, c'est-à-dire de l'entretien de wagons à hauteur de 200 wagons à Somain, donc nous sommes très présents. Nos clients nous veulent, ils ne veulent pas réinstaller un atelier avec des concurrents. Là, le client qui veut nous faire travailler 200 wagons a demandé à l'équipe MOBIWAG de Somain. J'aime bien le concret. Pour le coup, je suis aussi quelqu'un qui vérifie. Je vais donc m'enquérir de cette information. Je n'ai pas cette information. Le sujet, pour moi, est de développer l'emploi chez SNCF Mobilités.

M. SMAGHUE, CGT

Pour continuer sur cette information, il y avait des CPCMT l'année dernière, au niveau national, ça a bien été expliqué par notre ancien directeur. Ça a fait débat dans les mails de tous les cadres de notre établissement. Si vous n'êtes pas au courant, après c'est possible, mais il n'y a pas assez de liens alors en ce moment entre vous deux, parce qu'il y a quand même des informations là-dessus. Ça inquiète aussi beaucoup de cheminots. C'est important... Ça m'étonne que vous ne soyez pas au courant.

M. WATTELBED, CGT

Dans le style de questions que l'on a posées tout à l'heure, quid des élus éventuels concernant la mutation vers le CSE MI ? Est-ce qu'il y a des délégués de commissions ? Des élus ?

M. RABIER, Président

Pour les élus, il n'y en a pas, donc on n'a personne qui devrait perdre son siège. Pour les membres de CSSCT, je ne pense pas non plus. On avait regardé, mais l'on vérifiera pour les délégués de commissions.

M. SERHANI, Assesseur

On ne peut pas, il sortira hors de son périmètre de notation. Par contre, il pourra éventuellement faire partie du nouveau périmètre de notation. Il pourra être désigné

M. RABIER, Président

Quand on est élu, on n'a pas le cas pour une autre élection, mais quand on est élu, on ne peut pas avant une autre élection être élu dans le nouveau périmètre du futur CSE. En revanche, le siège — je refais la même réponse que tout à l'heure pour Voyages — le siège va être réattribué. On va regarder pour les cas particuliers qui ont été évoqués par monsieur HONVAULT. On va regarder si la liste est déjà épuisée.

M. DEBAST, UNSA-Ferroviaire

Ce qui me gêne, c'est que l'on vient à peine de voter, on a fait des élections, on a galéré à faire un RI et j'ai l'impression que je passe mon temps à faire des désignations. J'ai autre chose à faire aussi... Là, il va falloir redésigner des délégués de commissions, mais je ne parle pas que pour moi, je parle aussi du pôle RH, il a autre chose à faire, je suppose...

M. SMAGHUE, CGT

Dans la déclaration, il y avait quand même le sujet qui incombe au Matériel sur la venue de wagons dans les ateliers qui se font par les RAT et avant, par ce que l'on appelait les visites techniques. Qu'est-ce que vous en pensez ? On a quand même fermement défendu ici les visites techniques et de les conserver. Elles étaient réalisées par des agents du Matériel, ils étaient formés, ils connaissaient bien la maintenance des wagons. Ils ont pris en charge les RAT, mais ces agents, arrivés à un certain âge, vont être remplacés par d'autres du transport qui n'ont pas forcément...

M. BRAINVILLE, Matériel — Division FRET/wagons

Mon sujet est le développement de l'activité. Ma pensée en tant que telle est beaucoup moins intéressante que mes actes et mes souhaits. Je suis en train, en attendant la mise en place de mes technico-commerciaux, de me déplacer auprès des clients avec

les équipes de SLW, à savoir les solutions de maintenance wagons, pour conquérir de nouveaux marchés. Dans ces nouveaux marchés, j'accepterai évidemment de la part de mes clients de capter des marchés de la RAT, de la visite. Nous sommes ouverts à tout et fermés à rien ! J'ai la chance dans cette entité est d'avoir 412 collaborateurs de qualité qui ont de la technicité au bout des doigts à mettre en œuvre.

Vous avez raison sur un autre pendant, et il me faut vous y répondre, lorsque vous dites qu'il faut penser au *turn-over*, à savoir que des gens vont partir en retraite. Des jeunes arriveront et il faut assurer un bon cycle de formation professionnelle, de façon à avoir le bon niveau, je suis d'accord avec vous. On y veillera.

M. RABIER, Président

Y a-t-il encore besoin d'autres échanges sur ce dossier ?

M. TOURNAY, UNSA-Ferroviaire

Je rebondis sur ce que disait monsieur DEBAST. On vient de voter. [incompris — 4:55:59.2] qui va partir au Landy, les mécaniciens et prochainement Lens, on va dire fin 2019 début 2020. C'est environ 160 agents qui vont quitter notre CSE. Pourquoi avoir été si vite ?

M. RABIER, Président

On ne va pas se raconter d'histoire, je l'ai dit tout à l'heure. Les gens qui ont voté pour ce CSE étaient un peu plus de 4 000, puisqu'on analyse ce que l'on nous a donné pour répartir ensuite avec les CASI. C'est l'exercice de la semaine prochaine. Dans ce nombre très important de collaborateurs affectés des établissements TER, il y a des prestations pour d'autres activités. Là, on parle de wagons, juste avant on parlait de Voyages, en début d'après-midi. On a aussi au Technicentre des opérateurs qui travaillent pour FRET, mais pas forcément aux wagons. Il y a une logique industrielle qui vise une autre performance pour les différentes entités. Là, on a le parfait exemple avec TECHNINAT. C'est une logique de conquête, comme ça vient d'être expliqué à l'instant, ou c'est une logique de développement du sentiment d'appartenance, de la cohérence managériale, comme on l'a vu pour Voyages. Il y a une logique que nous perdions progressivement, dans les mois et années à venir, les opérateurs qui travaillent pour d'autres activités, qui sont encore toutefois dans nos établissements TER, et pour un certain nombre d'entre eux au Technicentre Hauts-de-France. C'est ce qu'il nous attend. Il n'y a jamais de bon moment pour faire des élections, de tout de façon. Depuis 25 ans, nous avons des instances qui perduraient avec des réorganisations. J'ai envie de vous dire que, malheureusement, la vie de l'entreprise continue. Les logiques de service industriel continuent et avancent. Oui, il va y avoir des évolutions dans les mois et les années à venir, avec des travaux comme l'indique monsieur DEBAST qui nous impose à tous. C'est à vous comme nous de réajuster le tir, etc. Je ne dis pas que c'est bien, que c'est facile, mais je dis simplement que c'est nécessaire pour que la boîte relève les sujets et les défis qui sont devant elle. Là, on a une logique industrielle qui fait sens. Vous ne l'avez pas dit, mais j'ai envie de dire que la nature de vos questions et la pertinence de certaines questions montrent que vous n'avez pas non plus balayé complètement ce projet. Je trouve qu'il fait sens. C'est un beau projet. Ça fait très longtemps qu'on n'a pas eu un beau projet comme ça pour le wagon. Je peux vous le dire ! Trouvez-moi durant ces 15 dernières années un projet qui développe le wagon... Non, vous avez cité le FRET, vous avez plutôt cité des

sujets où malheureusement l'on observe une régression. Là, on vient avec quelque chose ! On veut se développer, c'est quand même à noter. Je fais le pari que ça va marcher. On centralise et l'on professionnalise un dispositif pour être plus nombreux à travailler dans le wagon, donc j'espère que ça va marcher. Ce seront des cheminots qui feront ça ! S'ils sont 412 et qu'ils seront 450 l'année prochaine, eh bien tant mieux !

Oui, il y a des évolutions, mais l'on ne peut pas organiser l'entreprise par rapport à une instance. Ce n'est pas possible...

M. TOURNAY, UNSA-Ferroviaire

Je suis d'accord avec vous, mais vous dites vous-même que vous êtes toujours en période de rodage, CSE, CSSCT, on est tous en période de rodage, et là on met un chamboulement dans un chamboulement qui n'est même pas encore fini...

M. RABIER, Président

Monsieur TOURNAY, il faut que l'on ait tous en tête le principe suivant maintenant. Une entreprise qui n'est pas en rodage, comme vous dites, enfin je dis qu'une entreprise qui ne se transforme pas en permanence est une entreprise qui va mourir... La SNCF, j'y crois, elle a de l'avenir. Le CSE va s'adapter et il réussira à s'adapter. L'entreprise va encore se transformer. Si elle ne le fait pas, ce sont d'autres qui vont à la place prendre des choses que l'on aurait dû faire. C'est tout l'objet du dossier que l'on est en train de voir en ce moment. On ne va pas partir en se disant que l'on ne change rien, parce qu'il y a le CSE, etc. Voyages, comme TER, comme ça a été largement évoqué ce matin avec le SA 2020, on va se mettre en ordre de bataille pour être présents et satisfaire ce que l'on doit faire.

M. DEBAST, UNSA-Ferroviaire

Simplement, les élections étaient prévues pour quatre ans, ça me fait sourire, et il y a quand même des gens qui se sont investis pendant la campagne, qui s'investissent pour l'entreprise, qui s'investissent pour les notations, et du jour au lendemain, on leur dit qu'ils vont changer de crèmerie, il n'y a plus rien à voir à Mobilités. C'est ça qui est un peu dommage...

M. RABIER, Président

On ne leur dit pas ça ! Personne ne leur dit ça et surtout pas nous ! On leur dit que ce qu'ils ont fait est globalement plutôt bien fait. Ils restent à Mobilités, encore une fois, ils ne partent pas en filiales ou je ne sais pas où. Ils restent à Mobilités. Ils pourront, à l'avenir, se représenter dans un cadre ultérieur à des élections ultérieures. Ils pourront être délégués de commissions s'ils sont redésignés. Non, je ne peux pas vous laisser dire que tout ce qu'ils ont fait est vain et inutile. Ce n'est pas vrai. Merci beaucoup pour la qualité des échanges. On lève cette séance.

M. WATTEBLED, CGT

S'il vous plaît, je n'ai pas suivi l'ordre du jour, mais il y a des questions/réponses. J'en profite pour que mon directeur soit là, parce qu'il y a pas mal de questions qui sont encore en suspens et qui ont été transmises.

M. RABIER, Président

Vous parlez des RIC ? D'accord. On a promis qu'à la fin du mois, vous aurez toutes les réponses.

Questions/réponses

Ce point n'a pas été abordé en séance.

La séance est levée à 16 h 43.